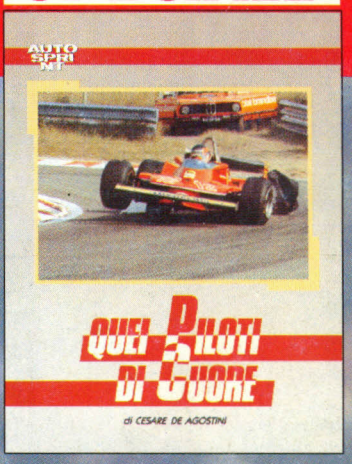
NUMERO DOPPIO

AUTOSPRINT

SUPERTEST RALLY 124 ABARTH
X-1/9 E 131 ABARTH pag. 84

SETTIMANALE 33-34
Anno XXX - 14-27 agosto 1990
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 4.000

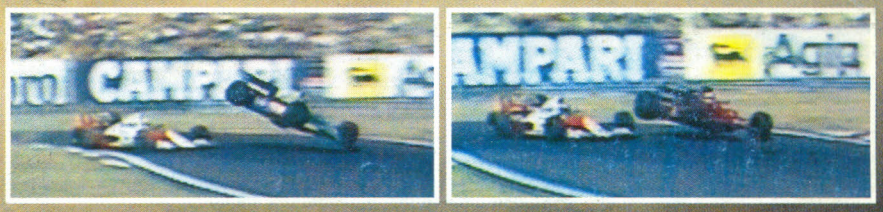
SPECIALE



GP UNGHERIA

LE McLAREN SI FANNO LARGO A SPINTONI MA BOUTSEN RESISTE

PROMOSSO E... BOCCIATI



FERRARI NEL '91 ARRIVERA' IVAN CAPELLI!

AUTO SPRINT

SOMMARIO

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
ROBERTO GUGLIELMI

CAPISERVIZIO
ROBERTO BOCCAFOGLI
FRANCO NUGNES

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

REDATTORI
ANTONIO DE FELICE
PIETRO GASPARRI
ETTORE MINGARDI
SERGIO REMONDINO
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA
ALESSANDRO STEFANINI

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
STEFANO BARATTI
GIORDANO CAPELLI
FRANCO ROSSI

SEGRETERIA DI REDAZIONE
MARISA IMBROGNO

SEGRETERIA ESTERI
F. GIGI RUECKERT

ARCHIVIO:
MIRCO LAZZARI

Collaboratori: René Alezra, Roberto Argenti, Jean-Claude Barat, Luca Bartolini, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Bob Constanduros, Gerard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Andrea Ficarelli, Lewis Franck, Giorgio Gianuzzi, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Doug Nye, Giovanni Paterlini, Ezio Pirazzini, Gianni Rogliatti, Cesare Rosso, H. Jürgen Tücherer, Thomas Voigt, Grahame Ward, Peter Wyss, Eugenio Zigliotto.

Il nostro indirizzo: 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono: 051/642.21.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I telecopier: 051/6255418.

Distribuzione: Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 -00187 Roma - tel. 06/6840731 - Telefax 06/6840697 - Telex Dipari 626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

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

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

Fotocomposizione e stampa: Poligrafici Il Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - tel. 051/6257018.

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

CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ADOLFO GALLEAZZI

Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 990



30 FORMULA 3. Il campionato entra nella fase risolutiva con oltre dieci piloti ancora in lizza per il titolo tricolore. Scopriamo con quali possibilità affrontano il rush finale



84 SUPERTEST. Abbiamo messo a confronto sulla pista di Marene tre regine Fiat che hanno scritto la storia dei rally: 124 Spider, X 1/9 Prototipo e 131 Abarth rivelano i loro segreti

78 1000 LAGHI. Al confronto che in Finlandia annunciano i tre assi di casa, Alen, Kankkunen e Vatanen, si inserisce la fase calda del mondiale con Sainz che farà di tutto per conservare il suo vantaggio



4 Occhio Sprint
6 Posta
9 Cosa succede in...
12 L'intervista: Lombardi
14 Tutte Karting
16 Notiziario Csai
20 L'evoluzione Ferrari 641
26 Le rosse nascono a Guildford
35 Domenica Notte
62 Tutte Velocità
64 Domenica Sprint
65 Prossimo Gp
66 Civt dopo Misano
72 Il punto sui Prototipi tricolori
76 Tutte Rally
96 La Renault 5 Cabriolet
100 Tutte Estero
105 L'altra domenica
110 Compravendita
113 Calendario
114 Questa settimana nel...

36 GP D'UNGHERIA. Il mondiale di Formula 1 approda nell'Est dove viene ufficializzata una bella notizia per la Scuderia Italia che disporrà dei motori Judd in esclusiva nel '91



CHI ACCELERA



9 ALFA ROMEO — Al debutto con il telaio Lola e dopo non poche peripezie con i motori durante le prove, ha centrato un grande 5. posto finale con Guerrero, oltretutto partito 25. sullo schieramento. Evidentemente era ora di mettere il propulsore milanese su un telaio non March...io.

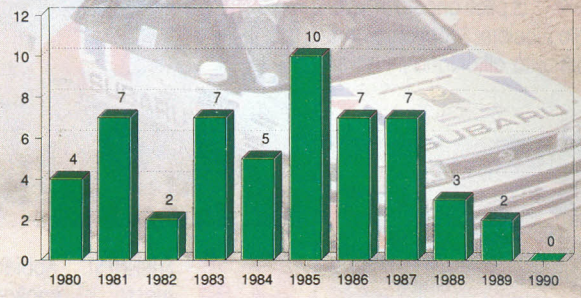


8 GIANNI MORBIDELLI — Nella simulazione del Gp, durante i test di Monza, ha raggiunto e superato Berger che stava effettuando a sua volta una simulazione. Nessuno l'ha notato, ma provate a pensare che cosa si sarebbe scritto se, a parti invertite, McNish avesse fatto lo stesso con Prost.



8 JOHN BARNARD — In un mondo dove tutti hanno paura di proporre cose nuove, lui adesso addirittura parla di abolire le gallerie del vento per una pista con tanto di bilancia per misurare in velocità, e dal vero, i carichi delle monoposto. Geniale come sempre, super Benetton se lo accontenterà

FINLANDESI NEL MONDIALE RALLY
(prima del 1000 Laghi 1990)



DIAMO I NUMERI

2 sono i meccanici che sta cercando il Team Bigazzi per il campionato turismo. L'annuncio molto evidente è apparso su riviste specializzate inglesi. Forse in Italia non c'è nessuno all'altezza...

5 sono le vittorie consecutive della Lancia in Argentina. La casa italiana eguaglia così il suo record di 5 in fila a Montecarlo. Il primato assoluto da quando esiste il mondiale rally spetta comunque alla Ford che ha vinto il Rac in serie per 7 anni.

7.500.000 erano gli Australes necessari per prendere il via al rally d'Argentina da poco concluso, ne bastavano invece 1.000.000 lo scorso anno. Considerato che al cambio erano sempre pari a 1500 dollari Usa, ecco quanto ha pesato da quelle parti l'inflazione in un anno: il 750%!

4 è la posizione in classifica che il prestigioso mensile economico americano, Forbes, attribuisce a Senna nelle graduatorie degli sportivi più pagati al mondo. In testa c'è Tyson con 22,6 milioni di dollari, Senna è a quota 10 milioni ed il primo degli automobilisti. In classifica anche Prost, quinto (9), Mansell dodicesimo (7) e Berger ventottesimo (4).



LA MIGLIORE DELLA SETTIMANA

SECONDO... JABOUILLE

«Chiunque sarà il mio compagno di squadra nel campionato del mondo Sport Prototipi con la Peugeot 905, non riuscirà a essere più veloce di me di un secondo al giro».

Jean Pierre Jabouille su Auto Hebdo del 25/7/90

CHI FRENA



5 ROBERT DROOGMANS — Capeggia l'eurorally e pertanto mantiene l'impegno con i suoi sponsor e la sua scuderia, però dà sempre l'impressione che gli manchi uno per fare mille perché ogni volta che arriva un pilota di valore (come è successo con Tabaton anche a Madeira), lui gli finisce dietro.



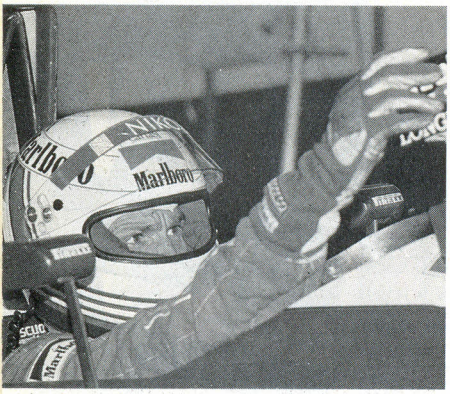
4 ORGANIZZATORI DEL MILLE LAGHI — 3.400.000 lire è il montepremi per il vincitore assoluto del prossimo rally mondiale e si sa che vincere da quelle parti è tutt'altro che facile. Più agevole è invece partecipare: per questo si pagano oltre 2.000.000 di tassa di iscrizione... Alla faccia della proporzione.



2 NICOLA LARINI — Un campione del suo livello non dovrebbe mai cadere nella trappola della troppa foga come ha fatto a Misano nel Civt. 4 per la manovra scorretta, 0 per le dichiarazioni in TV del tipo «speravo di ripartire io dall'erba e invece ce l'ha fatta lui...». Media 2, ed è già grassa.

DE CESARIS PILOTA DIMENTICATO

NELLA mia famiglia la passione per le auto da corsa risale a vecchia data. Mio padre ha trascorso la sua giovinezza in giro per gli autodromi in compagnia di Romeo Ferraris. Io naturalmente ho ereditato questa passione per i motori e per la F. 1. Poi il lavoro di mio padre ci ha allontanati dalle piste ma nel mio cuore c'è sempre il ricordo di quelle fantastiche domeniche. Ora ho 22 anni e la stessa passione che mi anima la vita, non apprezzo però le classifiche fredde e spietate che danno e tolgono la vita a tutto. Nella F. 1, secondo me, sono tutti campioni, ma c'è qualcuno che ha saputo sfruttare al meglio queste



sue virtù, magari perché la fortuna lo ha assistito di più. Gente come Prost, Senna non so fino a che punto non possono essere equiparati, almeno in parte, da altri piloti che con passione, con amore e a volte anche con rabbia si dedicano alla loro professione. Parlo di Andrea De Cesaris dimenticato un po' da tutti, compresi i registi televisivi. Ciò la trovo una cosa estremamente ingiusta nei confronti dei piloti e nei confronti dei loro ammiratori.

Paolo Allievi - Milano

● ● ●

SONO molto dispiaciuto per un pilota che io ritengo bravissimo e molto appassionato al suo lavoro: Andrea De Cesaris. Dopo anni e anni di gare non ha mai ottenuto una vittoria a causa di situazioni anomale e sfortunate. Ciò nonostante credo che questo pilota meriti molta più considerazione sia dai giornali, sia dai registi televisivi che sistematicamente trascurano lui e gli altri piloti non di primo piano che lottano comunque con i denti per strappare un risultato a volte non soddisfacente.

Riccardo Rizzo - Milano

ANDREA DE Cesaris non è un pilota dimenticato. Certo ci sono altri conduttori italiani che ricevono dalla televisione e dalla stampa una maggiore considerazione, però dispongono di monoposto che sono sicuramente più competitive della Dallara della Scuderia Italia. Il pilota romano è un giovane (anche se è nel Circus da anni) che riesce a dare il meglio di sé quando si sente particolarmente motivato, mentre tende a scaricarsi quando le cose non vanno come lui vorrebbe. Ora sta lavorando come un matto per riportare la Bms 190 a livelli di competitività decente per allontanare lo spettro delle prequalifiche che si avvicina se nel carniere non verrà messo almeno un punticino. Per quanto ci riguarda abbiamo sempre tenuto Andrea nella debita considerazione: a inizio stagione quando è stato duramente attaccato da alcuni colleghi (Mansell e Piquet) per atteggiamenti definiti scorretti, siamo stati i primi a dargli la parola per dire la sua e spiegare le sue ragioni. Anche noi come voi, quindi, ci auguriamo semplicemente che la scuderia bresciana trovi il bandolo della matassa per riportare in auge Andrea.

ALLA FERRARI NIENTE «VELENI»

SCRIVO per esprimere alcune perplessità sulla gestione della Ferrari. Premetto che da alcuni anni lavoro come progettista in un'azienda metalmeccanica e posso dire di conoscere le dinamiche aziendali legate all'organizzazione del lavoro e le difficoltà di una gestione per obiettivi quale è giusto che sia quella della Ferrari Gestione Sportiva. Premesso questo, non riesco a spiegarmi facilmente come la Ferrari abbia potuto e possa continuare a funzionare; ecco la ricetta Fiat per la Ferrari '90: 1) assumere in tempi diversi due tecnici di grande valore non chiarendo affatto i loro compiti: Scalabroni responsabile della telaistica e Nichols della ricerca e sviluppo. In un mondo così sofisticato e tecnicamente in continuo movimento non si vede come le due cose possano essere distinte. E, quindi, più logico pensare che l'assunzione di Scalabroni in quel ruolo sia stata alquanto precipitosa, ma allora era doveroso chiarire subito chi era il «capo» e non nascondersi dietro mezze verità fino a costringere il tecnico ad andare via, rendendogli la vita impossibile. 2) mettere a capo dei due superpagati tecnici un onesto e bravo ingegnere con relativo stipendio da dirigente Fiat e, quindi, ridicolo nei confronti di quello dei due progettisti. Non si è mai visto un Direttore Tecnico prendere meno dei suoi sottoposti senza mettere in crisi i rapporti. O forse il buon ingegner Castelli è lì solo per riferire? 3) mortificare il prezioso lavoro di tanti oscuri e validi tecnici con stipendi legati al Contratto Collettivo Metalmeccanici, sfruttando la loro enorme passione, senza poi riconoscere il reale valore. La spiegazione delle attuali vittorie sta forse proprio nel mito creato da Enzo Ferrari, che stimola il personale a dare il massimo anche in un ambiente voluto dalla Fiat. Quando questo sarà completamente avvelenato saranno guai per la Ferrari.

Daniele Bogani -Prato (Fi)

CHISSA' perchè tutto quello che riguarda la Ferrari deve subito scatenare delle congetture. Il discorso su Scalabroni è molto più semplice di quello che possa sembrare. La responsabilità di realizzare la monoposto erede della 641/2 che ben sta figurando adesso era stata affidata al tecnico argentino, il quale si era messo di buzzo buono al lavoro sviluppando quelle che sono le sue idee progettuali. Enrique, insomma, con la Ferrari del '91 voleva una rivoluzione costruttiva, dimenticando il lavoro lasciato da John Barnard. Scalabroni non ha mai creduto a occhi chiusi nelle 641 lasciate in eredità dal tecnico inglese e non vedeva l'ora di far valere la bontà delle sue idee. Ed è qui che è nato il dissidio con la Ferrari. Era proprio il caso di avventurarsi in una strada del tutto nuova, tradendo una filosofia realizzativa che sta dando ottimi frutti? Del resto il telaio della 641/2 è giustamente considerato il migliore del Circus. Perchè allora cambiare una cosa che va bene senza l'assoluta garanzia di fare meglio? Scalabroni, messo di fronte a queste obiezioni, ha preferito lasciare perdere chiudendo in anticipo la sua parentesi ferrarista. La matita, così, è passata nelle mani di Steve Nichols, un tecnico che ha già lavorato alla McLaren nello sviluppo delle idee di Barnard e che quindi è disposto a insistere su questa strada anche alla Ferrari. Tutto qui. Riguardo all'ingegner Castelli non sappiamo quanto possa guadagnare effettivamente, sta di fatto che sta svolgendo un ottimo lavoro nell'ottimizzare la collaborazione fra i vari reparti dell'equipe tecnica di Maranello. E sono tutti meriti che nessuno gli ha mai negato, anzi...

LE DIFFERENZE FRA RALLYCROSS E VELOCITÀ SU TERRA

VORREI sapere quali sono le principali differenze fra il rallycross europeo e le gare di velocità su terra che si disputano in Italia. Da quello che mi è dato sapere non si disputano corse di rallycross qui da noi; perchè?

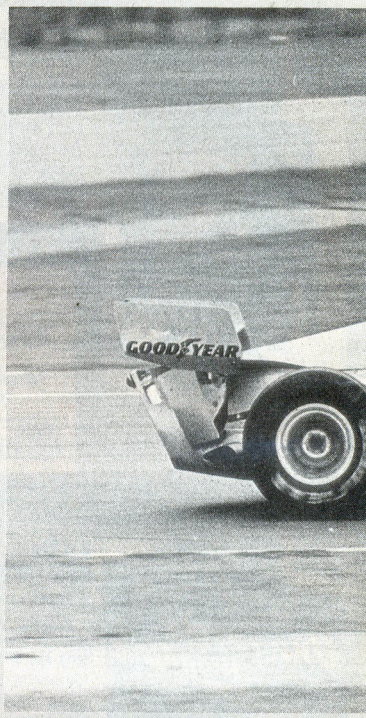
Daniele Guaianuzzi - La Spezia

E VENIAMO subito a una risposta telegrafica: il rallycross è caratterizzato da piste con tracciati misti fra sterrato e asfalto, mentre la velocità su terra, come dice la parola stessa, si disputa solo su fondi non bitumati. Qui da noi non ci sono tracciati misti; è un vero peccato perchè l'europeo vanta vetture molto belle e qualificate.

WILSON L'ALTRO FITTIPALDI

DA ANNI seguo le vicende dello sport automobilistico. In particolare mi appassiona molto la F.Indy. Tra i personaggi di questo campionato ammiro in particolar modo Emerson Fittipaldi che ricordo campione del mondo di F.1 del 1972 e nel 1974. Ma se la memoria non mi inganna, mi par di ricordare che questo pilota abbia un fratello, Wilson, anch'egli pilota in F.1. Vi sarei molto grato se mi poteste dare qualche informazione di più proprio sul fratello forse meno conosciuto di Emerson, Wilson Fittipaldi.

Giorgio Santi - San Gimignano (Si)



WILSON FITTIPALDI è forse più conosciuto come il fratello di Emerson. A parte le facili battute, Wilson è stato anche lui pilota di F.1. A differenza però di Emerson, non ha mai mietuto successi eclatanti, tutt'altro. La sua, se vogliamo, è stata una infruttuosa apparizione . Si affaccia dunque in F.1 nel 1972 alla guida di una Brabham-Ford con cui disputa 10 Gran Premi. L'anno successivo, il 1973, ripete l'esperienza sempre alla guida di una Brabham-Ford, ottenendo un 5. e un 6. posto, rispettivamente in Germania ed in Argentina, collezionando in tutto 3 punti nel campionato mondiale che gli fruttano il 15. posto nella graduatoria iridata. Poi un anno di assenza dal Circus, un anno in cui venivano messi in pratica i sogni di tutta una vita, quelli di realizzare una vettura di F.1. Infatti nel 1975 Wilson Fittipaldi si ripresenta sui circuiti alla guida di una Copersucar-Ford. Il sogno era diventato realtà. La vettura disputerà 8 stagioni, dal 1975 al 1982 ottenendo i migliori risultati nel 1978 e nel 1980. Poi Wilson Fittipaldi sparisce dall'ambiente e di lui non se ne sa più nulla. Il legame con l'attuale mon-

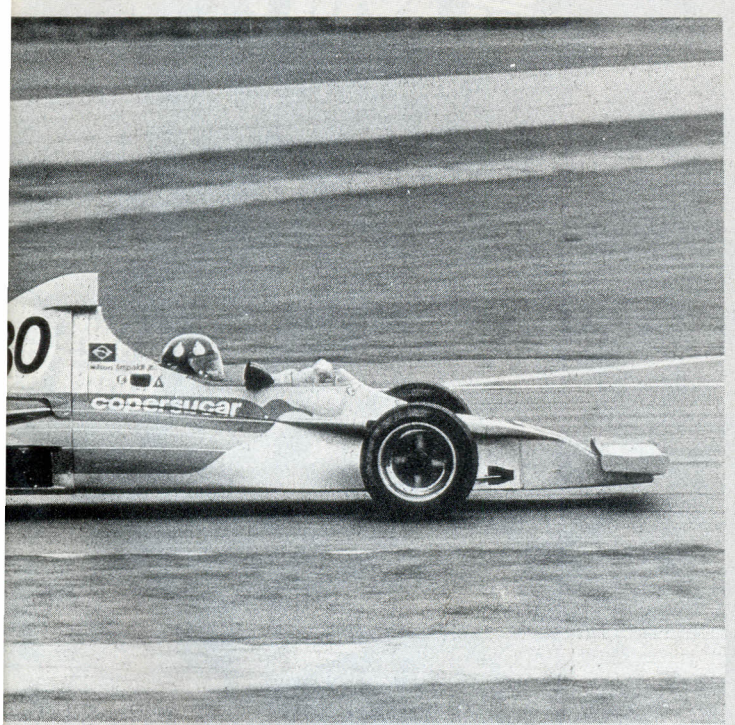


FORGHIERI COMMENTATORE SANGUIGNO

SEGUO regolarmente le telecronache ed i servizi sui Gran Premi di F.1 trasmessi da TeleMontecarlo, e sono sinceramente imbarazzato nel sentire i commenti dell'ingegner Forghieri che, a margine delle quanto mai apprezzate riflessioni tecniche da vero esperto ai lavori, non sempre è tenero ed imparziale quando parla della Ferrari. Ricordo bene le prese di posizione a favore di Senna negli incidenti con Mansell e Prost nella fase conclusiva dello scorso campionato. Quest'anno parla molto spesso di fortuna di Prost per la vittoria in Brasile, in Messico ed in Francia, con qualche divagazione poco ortodossa rivolta a Mansell per il tentato sorpasso nei confronti di Berger a Imola. Peccato perché seguo le gare di F.1 da circa 20 anni, da quando cioè tutti i costruttori invidiavano il 12 cilindri boxer dell'ingegnere modenese, per cui tanto di cappello al progettista ma non al commentatore.

Sandro Lorenzut - Medea (Go)

MAURO Forghieri è sempre stato un sanguigno. Ha sempre detto quello che pensava senza peli sulla lingua. Volevamo che cambiasse il suo atteggiamento ora che è un apprezzato commentatore dei Gran Premi a TeleMontecarlo. Sarebbe stato veramente chiedere troppo ! Certo dalle parole di «Furia», da buon ex, non trasuda una gran simpatia per il «Cavallino rampante», ma forse questo è proprio uno dei motivi che attizza le discussioni e innalzano l'audience. Del resto a Forghieri un merito va riconosciuto: si è sempre assunto le responsabilità di quello che ha detto. Se non le piace le consigliamo semplicemente di cambiare canale...



do delle corse per Wilson Fittipaldi è rappresentato dal figlio appena diciannovenne, Christian, impegnato nel campionato inglese di F.3. Ma c'è chi giura che presto anche Wilson tornerà alla guida di una vettura da corsa. La sua carriera di pilota inizia qualche anno prima di quella del fratello Emerson, di cui è tre anni più anziano, con i kart. Nelle gare porta con sé, come meccanico, Emerson. Ma per andare forte su kart bisogna essere agili e mingherlini, Wilson pesa oltre 90 chili, troppi per essere competitivo. Successivamente il mondo dell'automobilismo sportivo vede impegnati i due fratelli Fittipaldi, come costruttori. Realizzano una Fitti-Porsche, una sport 2000 con motore della Porsche Carrera. Poi ancora un Maggiolone Vw 3200 realizzato con due motori da 1600, una a monte e uno a valle del differenziale. «Era una bomba — ebbe modo di dire di questa vettura Fittipaldi — peccato che non finisse mai una gara».

PARTENZA IN CURVA NEL TEST CIVT

SONO un ragazzo di 20 anni, molto appassionato di tutto ciò che riguarda i motori, e soprattutto dell'automobilismo. Vi scrivo perché mi piacerebbe avere alcuni chiarimenti a proposito del test «Razzi da 90» pubblicato su Autosprint n. 31. Nei rilevamenti da voi effettuati risulta che auto da 170-175 cv e una massa di 830-850 kg e con rapporti finali molto corti (vel. max. 181-186 kmh) abbiano ottenuto tempi in fase di accelerazione se non uguali addirittura superiori a quelli rilevati da mensili automobilistici (Auto, Quattroruote) su auto sportive di serie con potenze inferiori di 20-30 cv, peso superiore e con rapporti che consentono di raggiungere o superare i 200 kmh (Golf Gti 16V, 33 16V, Opel Kadett Gsi 16V). Pertanto vi chiedo come sia possibile che, almeno sulla carta, una Kadett di serie ottenga prestazioni nettamente superiori a questi «bolidi» di Gruppo A.

Giovanni Trezza - Novi Ligure

COME avrà avuto modo di vedere leggendo il servizio, i rilevamente sono stati effettuati sul tracciato di Misano in occasione delle prove libere della gara valida per il Civt che si è svolta al circuito di Santa Monica. Il tracciato di Misano non dispone di un rettilineo sufficientemente lungo per raggiungere agevolmente la velocità massima delle vetture di Gruppo A provate. Come abbiamo specificato nell'articolo, quindi, i valori erano quelli raggiungibili alla staccata della curva del Tramonto. Non solo, ma per assicurare dei rilievi «decenti» nel dritto abbiamo imposto ai piloti di partire prima della impegnativa curva del Carro (nella foto Action). È normale, quindi, che i risultati dei rilevamenti non siano comparabili con quelli di altri giornali specializzati, semplicemente perché le partenze non avvenivano sul dritto. La validità del test stava nel confronto diretto fra le quattro regine della specialità. In questo numero, invece, troverà il test delle tre Fiat da rally: qui i rilievi sono stati ottenuti sulla pista di prova di Marene a Torino e sono più facilmente comparabili. È ovvio che una Gruppo A vada più forte delle vetture di serie da lei citate, altrimenti non ci sarebbe stato il motivo di prepararle: sarebbe stato sufficiente andare da un concessionario...

FERMOPOSTA

CICCO LAUDA - Milano — La sua lettera ci ha particolarmente interessato. Aspettiamo il resto...

ANGELO VERRUCCHI. - Piumazzo (Mo) — Percorrendo la A13 fino a Padova, poi può proseguire sul raccordo ed immetersi sulla autostrada «Serenissima» A4, prima uscita per Bassano del Grappa Cittadella. Potrà poi transitare sulla SS 47 fino a Cittadella e da qui prendere le indicazioni per Castelfranco Veneto (SS 53). Pochi chilometri e sarà arrivato a Galliera Veneta.

PAOLO LOMBARDI - Sala Consilina (Sa) — Noi non diamo mai gli indirizzi privati dei piloti, quindi per riuscire a mettersi in contatto con Nelson Piquet l'unica alternativa è quella di scrivere al suo team. In questo caso la Benetton a questo indirizzo: Benetton Motosport Witney Oxon OX8 6X2 Gran Bretagna.

MARIA GRAZIA GALIMBERTI - Cremona — Evidentemente lei ha proprio ragione Ayrton Senna è universalmente riconosciuto, forse e di più del fiume che bagna Parigi se è vero, come afferma, che il suo nome appare anche sulla Settimana Enigmistica.

EMILIANO BUSCA - Pavia — Ben volentieri pubblichiamo l'indirizzo della Ferrari a cui lei può rivolgersi per chiedere l'autografo del suo pilota preferito. Indirizzi alla Ferrari, via Alberto Ascari 41053 Maranello (Modena).

MARIO LICANDRO - Palermo — Il team a cui lei fa riferimento era stato ideato da Nicholson, il preparatore dei motori Cosworth della McLaren che decise a metà degli Anni Settanta di fare qualche apparizione in Formula 1 nelle vesti di pilota. Non ha mai preso parte a corse valide per il mondiale, ma partecipò alla Corsa dei Campioni con la Lyncar.

GRAZIANO SBARDELLÀ - Roma — Riguardo ai modelli segua con attenzione la rubrica Tutte Mini perché vengono riportati anche gli indirizzi a cui conviene rivolgersi per avere i modelli che interessano.

WALTER MASOERO - Pinerolo (Torino) — Si è trattato di un evidente errore di battitura che ha trasformato il Gp d'Australia in quello d'Austria. Ha ragione lei.

ALESSANDRO ZANOTTA - San Paolo (Brasile) — Per avere «La storia in cifre di Senna. Vai a 100» deve chiedere al nostro ufficio abbonamenti il numero 25 in arretrato.

IVAN MEDICI - Milano — Stefan Johansson per il momento è fuori dal Circus della Formula 1 anche se continua a frequentarlo molto da vicino nella speranza di rientrarci al più presto. Per ora si sta dedicando alle gare del campionato mondiale Sport Prototipi. Ad un certo momento era dato per sicuro pilota collaudatore dell'Arrows, voluto dalla Porsche per sviluppare il motore aspirato che i tedeschi stanno realizzando. Ma tutto sembra risolto nel nulla.

MARCO PANETTA - Milano — Angelelli corre nel campionato italiano di Formula 3 con la Dallara 390 - Alfa Romeo del team Venturini e nel Civt con la Peugeot 205 Gti 1.9 del team Ab Motorsport.

SPAGNA
LA PISTA FINANZIATA DAI TIFOSI

MADRID - Molti sono i modi per costruire un circuito permanente. Uno di questi è quello di ottenere un credito bancario e non pagare poi il debito. È più o meno quello che è accaduto a Jerez, che prosegue la sua attività pur avendo debiti non trascurabili. Un'altra soluzione potrebbe essere di spendere quanto previsto nei tempi accordati, come è successo per il nuovo autodromo di Albacete, inaugurato nello scorso mese di luglio. Infine, passando a metodi più o meno consueti, si può essere finanziati da una sottoscrizione di appassionati. Quest'ultima soluzione è quella scelta per il nascituro autodromo di Catalugna, che dovrebbe ospitare il Gp di Spagna del '92. Ma torniamo ad Albacete. Sette mesi fa fu annunciato che nel sud-est della Spagna, nella località di Albacete, sarebbe stato costruito un nuovo autodromo, il cui costo sarebbe stato di nove miliardi e mezzo di lire. A metà dello scorso mese di giugno, e senza avere speso un soldo di più, il circuito fu inaugurato. Il terreno occupato è di 801.545 metri quadrati, il tracciato ha uno sviluppo di 3538 metri, con 15 curve, 9 a destra e 6 a sinistra. La larghezza minima della pista è di 10 metri, che arrivano a 12 nel rettilineo dei box. La capienza è di 40.000 spettatori, di cui 8.000 in tribuna. In quanto al futuro dell'autodromo di Catalugna, che sorgerà a 20 km da Barcellona, c'è da dire che sarà il primo impianto al mondo che offrirà agli appassionati, che dovranno essere soci, la possibilità di fare l'abbonamento per assistere a tutte le gare. A settembre verrà aperta la lista per associarsi, l'obiettivo è di raccogliere i 12 miliardi di lire necessari per realizzare l'opera. Per diventare soci occorrerà sborsare poco più di trecentomila lire, mentre l'abbonamento per un posto di prato annuale costerà centomila lire, che diventano più di duecento per un posto in tribuna. In pratica i vantaggi dei soci saranno gli sconti: sul prezzo dei biglietti d'ingresso, con possibilità come detto di abbonarsi, sull'affitto della pista e per i corsi di pilotaggio. Il tempo dirà se la formula funziona.

DA LADRO A PILOTA. Ci sono persone che per via dell'automobilismo sono finite in serie difficoltà; altri invece hanno visto cambiare la loro vita, ovviamente, in meglio. Alla seconda categoria appartiene l'attuale leader della Coppa Renault, Juan Carlos Delgado. Questo ventenne ha trasformato la sua storia in una favola. Juan Carlos che è nato a Getafe, una località vicino a Madrid, da un'umile famiglia, ben presto divenne famoso perchè a soli otto anni era diventato il capo di una banda di ragazzini che rubavano auto. L'abilità di Juan Carlos (aveva 10 anni) nello sfuggire alla Polizia negli inseguimenti in auto divenne proverbiale. Quando veniva preso Juan Carlos era regolarmente rinchiuso in riformatorio, finchè non fu mandato nella città dei ragazzi, un centro di rieducazione giovanile, dove non ci sono né sbarre né guardiani e le regole non sono troppo ferree. Da quel giorno sono trascorsi dieci anni. Ora Juan Carlos vive in quel centro, di cui cura ora le relazioni esterne. Il nostro protagonista è da sempre molto appassionato di auto, inoltre aveva voglia di correre. La fortuna di Juan Carlos fu di conoscere l'ex pilota di F.1 Luis Perez Sala, che lo aiutò parlando di tutta la storia ai dirigenti della Renault, che diedero un'auto a Juan Carlos. Nel 1989 Delgado disputò la sua prima stagione di corse e quest'anno, dopo tre gare, è in testa al campionato con ben due vittorie. La sua vita è stata ricostruita e ora si sta impegnando per diventare pilota professionista.

TRAMONT. L'ultima volta che Bernard Tramont, l'attuale responsabile delle attività sportive della Renault spagnola ed ex campione nazionale rally, salì sul gradino più alto del podio dopo una corsa fu nel 1971. 19 anni più tardi, suo figlio Bertrand è tornato a mettere il nome Tramont al primo posto in una gara di coppa Renault. Bertrand decise di correre due anni fa. La squadra sui campi di gara è diretta dalla sorella e talvolta è presente la madre. L'unico a non appoggiare l'attività sportiva di Bertrand è il padre Bernard. Il motivo è anche semplice: non vuole che nessuno possa pensare che il figlio del grande capo delle attività sportive della Regiè in Spagna ha un trattamento speciale. A volte appartenere a certe famiglie non è proprio un vantaggio. □





Le Citroën Ax del Trofeo spagnolo all'inaugurazione di Albacete, sopra. Bertrand Tramont per la prima volta vittorioso, a sinistra. Luis Perez Sala, a destra in gara su un'Alfa 75, ha aiutato, con il suo interessamento presso i vertici della Renault, Juan Carlos Delgado a iniziare la carriera sportiva

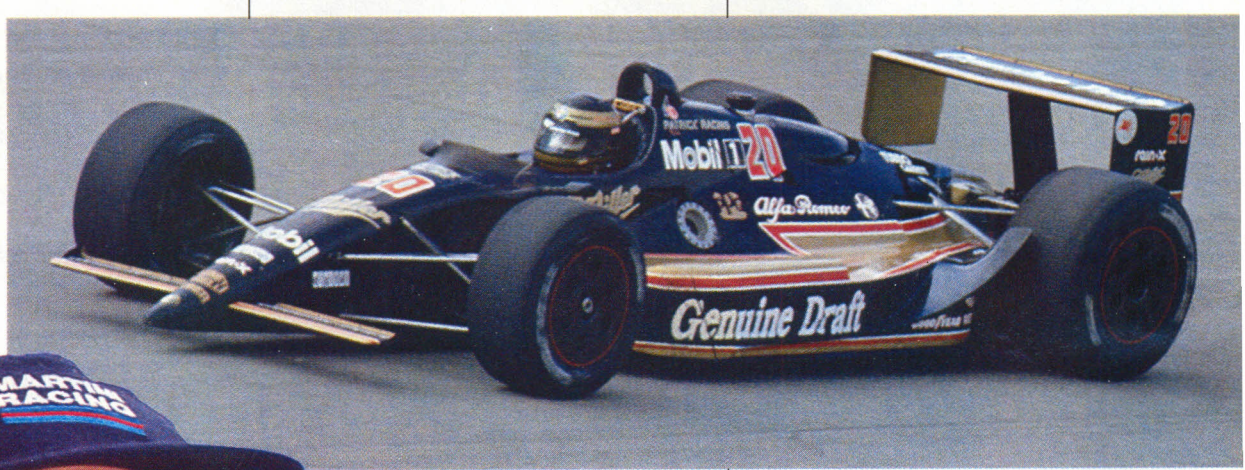


CLAUDIO LOMBARDI

ORA L'ALFA E' FUORI DAL TUNNEL

— Il debutto a Michigan con il telaio Lola vi ha permesso di conquistare subito un lusinghiero quinto posto...
«Abbiamo avuto la conferma che il nostro motore ha un buon potenziale. Per avere delle certezze abbiamo dovuto cambiare telaio passando dal March al Lola. Adesso che siamo a metà stagione ci troviamo nella non facile situazione di dover fare la messa a punto di una monoposto nuova che non conosciamo affatto. Non aspettatevi, quindi, dei risultati immediati. Anzi getterei dell'acqua sul fuoco dei facili entusiasmi; sono ottimista perché ora ho la certezza di aver imboccato la strada giusta, ma non possiamo aspirare in breve a piazzamenti eclatanti perché non si può improvvisare».
— Non rimpiangete di aver fatto la mossa determinante con grande ritardo?
«Con la March avevamo un contratto triennale da rispettare. Avremmo potuto passare a un altro telaio solo e soltanto quando si fosse dimostrata l'effettiva non competitività della scocca March. A dire il vero qualche dubbio lo avevamo avuto fin dall'inizio, ma non potevamo dire nulla. Dovevamo aspettare dei... fatti».

— La March, però, ora minaccia di portarvi in tribunale per inadempienza contrattuale...
«Posso dire che il passaggio alla Lola è stato a lungo meditato. Il contratto con la March ci concedeva l'opportunità di provare i nostri motori anche su altre vetture per dei test comparativi. Ed è quello che abbiamo fatto, scoprendo così le doti della Lola. Devo aggiungere, fra l'altro, che avevamo notificato da tempo alla March la carenza di competitività del loro telaio chiedendole una serie di modifiche che non ci sono state o che poi si sono rivelate sbagliate. È chiaro che in una situazione siffatta era naturale che si sia battuta una strada diversa».
— Cambiando vettura che cosa avete dovuto modificare?
«Sono variate completamente le condizioni di raffreddamento e di lubrificazione. Abbiamo dovuto rivedere perciò tanto il circuito dell'acqua che quello dell'olio. Ogni vettura ha problematiche diverse: noi adesso stiamo scoprendo le caratteristiche della Lola. Michigan comunque, ha dimostrato che l'insieme Lola-Alfa Romeo può essere competitivo».
— La rimonta di Guerrero è stata entusiasmante: partito penultimo si è classificato quinto...
«Non possiamo che dirci soddisfatti, specie se si considera che il week-end non è iniziato nel migliore dei modi. Siamo stati travagliati da una serie di cedimenti dei motori: solo dopo abbiamo scoperto un raffreddamento insufficiente nella bancata sinistra del motore per l'inadeguatezza del radiatore sinistro. Per cui non siamo partiti per la gara molto fiduciosi sull'affidabilità».
— In prova avete usato il nuovo «Fase 3» mentre in gara avete preferito il più sicuro «Fase 2»...
«È vero. Il «Fase 3» è stato utilizzato in prove libere e abbiamo ottenuto dei rilievi entusiasmanti: abbiamo girato a Michigan a 219 miglia di media mentre la pole era a 221 miglia! Con questo propulsore eravamo a ridosso dei migliori. Per la corsa, però, abbiamo preferito il corsa lunga, vale a dire il «Fase 2» dato che questo è più affidabile. Nelle prossime gare ci comporteremo nello stesso modo. Utilizzeremo il «Fase 3» in corsa solo quando saremo sicuri che riuscirà a coprire l'intera distanza».
— Avverrà prima di fine stagione?
«È quello che mi auguro. Questo è il nostro obiettivo. Contiamo di farcela. Stiamo impazzendo perché vorremmo fare dei test di durata in Italia ma non abbiamo vetture a disposizione, né uomini. Le corse si succedono una in fila all'altra e manca il tempo».
— Quanti telai Lola avete?
«Per ora solo uno. Il secondo, infatti, è andato distrutto nelle prove libere di Michigan nell'incidente occorso a Unser sr».
— Cosa è successo effettivamente?
«Non sono in grado di dirlo: alla Lola stanno facendo i controlli dei singoli pezzi per capirlo».
— Si parla di un cedimento della sospensione...
«Così si è detto, ma non è così evidente. Se devo essere sincero mi è difficile am-





L'ingegner Lombardi, sotto, responsabile sportivo Alfa-Lancia crede nelle possibilità del motore di Arese in F. Indy: Guerrero con il telaio Lola a Michigan ha ottenuto un significativo quinto posto (Photo4)

metterlo perché di Lola ce ne sono molte e non hanno mai accusato un problema di questo tipo dall'inizio dell'anno».

— Il piazzamento di Michigan restituisce un po' di morale alla squadra. S'erano sentite voci di un possibile ritiro a fine stagione...

«Le voci esterne sono incontrollabili. Noi eravamo convinti del progetto che abbiamo messo in piedi e adesso ne abbiamo anche la conferma. Andremo avanti per completare il nostro progetto triennale».

— Parliamo allora del futuro. È vero che avete allacciato dei contatti con dei piloti per sostituire Guerrero?

«No, non abbiamo nemmeno affrontato il problema piloti. Posso dire che Guerrero a Michigan ha mostrato tutto il suo potenziale senza commettere errori. Questi comunque sono argomenti che affronteremo a momento debito: solo ora si comincia a vedere la luce in fondo al tunnell».

— Vince Granatelli vi ha chiesto i motori?

«A noi non è pervenuta alcuna richiesta ufficiale. In maniera meno diretta abbiamo avuto molti contatti che ci hanno fatto piacere e ci hanno inorgoglito. Per quanto ci riguarda ci atterremo al contratto che ci lega a Pat Patrick. Sarà questa squadra ad avere i motori in esclusiva il prossimo anno».

— Certo i «Fase 3» evoluti, ma chi vi vieta di fornire altre squadre con il «Fase 2»...

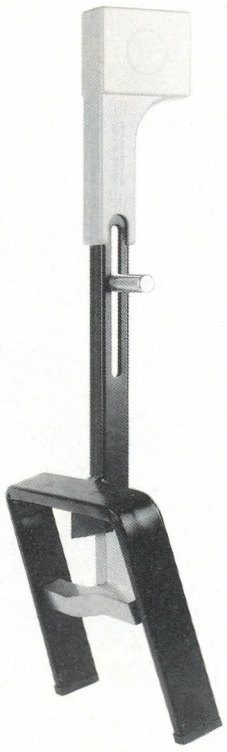
«Può essere un'idea, ma dobbiamo parlarne prima con Patrick e non prima di fine anno. Le opportunità le discuteremo al momento più adatto. Adesso è più importante fare dei passi avanti nello sviluppo».

— Siete andati molto bene nell'ovale. Sarà la stessa cosa sugli stradali?

«Abbiamo fatto buoni sviluppi anche in questo senso: abbiamo un'alimentazione con farfalle singole e pensiamo di avere buoni riscontri. Aspettiamo con ansia la gara di Denver. Mentre a Michigan serviva un'erogazione della potenza in alto, a Denver bisognerà avere un buon tiro ai bassi. Non saremo impreparati, anche se non dobbiamo aspettarci comportamenti straordinari».

— La F.Indy ha intenzioni espansionistiche in Giappone e in Europa. Come le giudica?

«Non ci può fare che piacere, per quanto non abbiamo alcuna intenzione di metterci in urto con la Fisa. Accetteremo volentieri di andare dove ci saranno le opportunità, ma non saremo in posizione propositiva». □



PEDAL BLOCK®
brevettato

L'ANTIFURTO PER AUTO DEGLI ANNI 90

Semplicissimo da usare, il Pedal Block è disponibile in due versioni:
- con serratura da 750.000 combinazioni a Lit. 116.000 + IVA
- con serratura da 300.000.000 di combinazioni a Lit. 152.000 + IVA

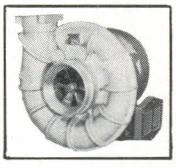
Nei migliori punti vendita altamente selezionati

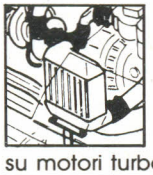
Pedal Block: Via Capo Passero, 3 - 00122 Ostia L. (RM)
Tel. 06/5622789 - Fax 5601463

TURBO CAR

Via 1° Maggio, 21
40011 ANZOLA DELL'EMILIA (Bologna) ITALY
☎ (051) 73.13.93 - Telefax (051) 73.21.52

Kits sovralimentazione
Motori diesel e benzina





kits intercooler
su motori turbo di serie



NOVITA'
Iniezioni elettroniche

KIT INTERCOOLER
BMW 524 TD INIEZIONE ELETTRONICA

PETRI AUTOFFICINA Firenze 055/611134 OFFICINA SPECIALIZZATA			
DAVIDE PAVIA OFF. Castelnuovo Don Bosco 011/9876459 CONC. PIEMONTE/VAL D'AOSTA	**OLD FARM CORSE** Zibido S. Giacomo (MI) 02/90002099 OFFICINA SPECIALIZZATA	**S. CARBONI SERV. GARRETT KKK** Roma 06/3390268 PUNTO VEN./OFF. SPEC.	**TURBOPOWER** Marino (ROMA) 06/9386000 OFFICINA SPECIALIZZATA
SISTEM TURBO Roma 06/2598776 OFFICINA SPECIALIZZATA	**BOCCEA 4x4 SERVICE s.r.l.** Roma 06/6962408 SETTORE FUORISTRADA	**F.LLI BENICCHI** Prato (FI) 0574/591853 OFFICINA SPECIALIZZATA	**ITALCAR SERVICE** Arezzo 0575/33383 OFFICINA SPECIALIZZATA
AUTOTECNICA A. D'ANDREA Potenza 0971/470320 OFFICINA SPECIALIZZATA	**D. PEZZOLLA OFF.** Fasano (BR) 080/791581 OFFICINA SPECIALIZZATA	**FONTANA PIETRO OFF.** Casapesenna (CE) 081/8926203	**S. BONNICI OFF.** Catania 095/533453 OFFICINA SPECIALIZZATA

AMATORI IN GARA DOMENICA A GROTTAMINARDA

DOMENICA prossima, a Grottaminarda (Av) si disputerà una gara nazionale aperta anche alle categorie amatoriali. Questi gli appuntamenti fino alla fine di agosto:

18 AGOSTO

— Circuito di Taverne (Macerata) 60, 100, 125, Amatori

19 AGOSTO

— Circuito di Tiriolo (Catanzaro) 60, 100, 125
— Circuito di S. Giovanni (Perugia) 60, 100, 125, Amatori 125
— Circuito di Petrosino (Trapani) 60, 100, 125
— Pista Val Vibrata S. Egidio alla Vibrata (Teramo) 60, 100, 125
— Circuito di Capistrello (L'Aquila) Amatori
— Circuito di Grottaminarda (Avellino) 60, 100, 125, Amatori

25 AGOSTO

— Autodromo di Monza 7. prova della Superkappa
— Circuito di Rotella (Ascoli Piceno) 60, 100, 125, Amatori

26 AGOSTO

— Pista Verde Caselle Altivole (Treviso) 60, 100, Amatori
— Circuito Borgia (Catanzaro) 60, 100, 125
— Pista Winner Nizza Monferrato (Asti) 60, 100, 125, 135, Amatori
— Pista S. Pancrazio Fraore (Parma) 60, 100, 125, Amatori
— Circuito di Camucia (Arezzo) 60, 100, 125, Amatori
— Circuito Zoppola (Pordenone) 60, 100, 125
— Circuito Ribera (Agrigento) 60, 100, 125
— Circuito S. Elpidio (Ascoli Piceno) 60, 100, 125
— Circuito Cellole (Caserta) 60, 100, 125
— Pista Happy Valley Cervia (Ravenna) 100, 125, Amatori
— Circuito Rosa (Vicenza) 60, 100, 125
— Pista Montalto Uffigio (Cosenza) 60, 100, 125
— Pista Adriatico (Pescara) 60, 100, 125
— Circuito di Casetta (Siena) 60, 100, 125
— Pista le Sirene Grugliasco (Torino) 60, 100, 125
— Pista Atina (Frosinone) 60, 100, 125
— Circuito Terni 60, 100, 125
— Circuito Gela (Agrigento) 60, 100, 125
— Circuito di Cellole (Caserta) 60, 100, 125, Amatori



AGLI ITALIANI LA 100 E LA 125 NEL PRESTIGIOSO GP INTERNAZIONALE

MENTONE INCORONA MANETTI E MASOTTO

MENTONE — Il giovane Alessandro Manetti (sopra, nella fotoBattaglia) ha vinto la 18. edizione del Gran Premio di Mentone nella categoria della 100 Intercontinentale A. Il forlivese ha preceduto sul traguardo un irriducibile Maurice Comman e lo svizzero Patrick Defago. Per quanto riguarda la 125 Intercontinentale C il successo non è sfuggito a Giancarlo Masotto (a lato, nella fotoBattaglia) che ha così centrato il bis nella prestigiosa gara internazionale dopo il successo ottenuto lo scorso anno nella stessa categoria. L'estroso pilota di Salizzole, un piccolo paesino in provincia di Verona, è salito sul gradino più alto di un podio tutto italiano, completato dal secondo posto di Antonio Savoia e dal terzo posto di Pierluigi Mellini. Un autentico successo tricolore, insomma, se si pensa che, scorrendo le classifiche, troviamo cinque piloti italiani nei primi dieci nella 100 e ben sette nella 125. Il trionfo di Manetti era quasi annunciato dato che l'emiliano aveva fatto segnare il miglior tempo al termine delle prove. Al via della prefinale ha avuto qualche problema in partenza ed è giunto terzo ma nella finale ha avuto un ottimo avvio superando dopo pochi giri tanto Defago quanto Comman. Buona prestazione di Lattuada, classificatosi ottavo nella prefinale e quinto nella finale. È andata meno bene a Davide Maini, vincitore della passata edizione, afflitto da problemi meccanici durante i tempi è riuscito a riscattarsi concludendo settimo. Buon debutto per Pedemonte, autore del sesto tempo nelle qualifiche, è stato molto sfortunato nel primo incontro dove al momento del via ha rotto la catena; il giovane ha così dato vita a una rabbiosa rimonta che lo ha portato all'ottavo posto nella finale. Nella 125 Intercontinentale C c'è stato un assolo di Masotto che ha strapazzato gli altri concorrenti; il veneto ha ottenuto il terzo tempo in prova vincendo poi tanto la prefinale che la finale. Antonio Savoia nulla ha potuto contro Masotto,



dopo aver concluso terzo nella prefinale. Si è da poco conclusa la 18. edizione che già si sta lavorando per quella che si correrà il prossimo anno. A questo proposito ci sono ottime possibilità che nel '91 si possa correre il Gran Premio internazionale a Montecarlo, su una parte del tracciato dove ogni anno in occasione del Gp di Monaco sfrecciano i bolidi della Formula 1.

GP DI MENTONE

Mentone (Francia), - 5 agosto 1990

18. edizione della prova internazionale

Le classifiche

100 Intercontinentale A: 1. Manetti; 2. Comman; 3. Defago; 4. Sidler; 5. Lattuada; 6. Gerber; 7. Maini; 8. Pedemonte; 9. Zappa; 10. Benzoni; 11. Ferrero; 12. Loffler; 13. Bonazzi; 14. Andrè; 15. Antiocchia; 16. Nazzali; 17. Iemmolo; 18. Epis; 19. Aurelio; 20. Leonetti; 21. Losi; 22. Aceto; 23. Barani; 24. Levis; 25. Biloe; 26. Sordi.

125 Intercontinentale C: 1. Masotto; 2. Savoia; 3. Mellini; 4. Tarabelli; 5. Racca; 6. Paradisi; 7. Brulond; 8. Crippa; 9. Galfre; 10. Lambich; 11. Carini; 12. Caldini; 13. Monno; 14. Guirlanda; 15. Alain Perche; 16. Verdese; 17. Esposito; 18. Tortora; 19. Squillace; 20. Marc Perche; 21. Bertoni; 22. Zarzetto; 23. Pompei; 24. Zucchelli.

ANCHE I KART STORICI AL MONDIALE DI JESOLO



ANCHE i kart storici saranno tra i protagonisti sulla Pista Azzurra di Jesolo (Ve), il prossimo 16 settembre in occasione della prova mondiale di Fomula K e Formula A. Un gruppo di «veteran», rigorosamente costruiti prima del 1966, si sfideranno sul veloce tracciato veneto domenica mattina prima della prefinale della Coppa della Federazione che dovrebbe comprendere almeno 15 mezzi. Al momento il Karting Club Torino, che attraverso Francesco Viglino sta studiando la possibilità di realizzare un albo nazionale di questi cimeli, ha finora assicurato la presenza in pista di cinque kart storici e, contemporaneamente, sta cercando altre persone in Italia in possesso di questi mezzi per raggiungere il numero richiesto. Chi fosse interessato potrà contattare direttamente i responsabili della Pista Azzurra telefonando allo 0421/972471 entro la fine del mese di agosto; la data di scadenza potrebbe comunque essere prorogata di un'altra settimana a discrezione degli organizzatori.



MIR PRESENTA LA NUOVA TUTA «KART- ITALIA»

Si CHIAMA «Kart- Italia» la tuta che la Mir ha presentato lo scorso luglio a Lonato per la coppa del mondo della 100 Junior. Questa nuova tuta (visibile nella foto) è stata realizzata con un tessuto inedito antistrappo, denominato «cordura», impiegato su tre strati interamente traforato per consentire una migliore traspirazione. La nuova tuta è disponibile in un nuovo disegno con quattro colori abbinabili a piacere tra loro: bianco, rosso, turchese e nero. «Kart-Italia» è in vendita a un prezzo che dovrebbe aggirarsi intorno alle 250.000 lire.



ENTRO IL '91 UN CIRCUITO AD ALBENGA

ENTRO la fine dell'anno ad Albenga, una ridente cittadina sulla costa ligure in provincia di Savona, potrebbe sorgere un nuovo kartodromo. La pista, che verrà costruita su un'area di circa 100 mila metri quadrati compresi tutti i servizi tecnici e logistici, avrà una lunghezza di 1250 metri con una larghezza costante di 10; l'amministrazione comunale pare abbia già dato parere positivo alla realizzazione che verrebbe affidata all'impresa Pedemonte di Genova, seriamente intenzionata a cominciare i lavori ad ottobre per concluderli, se non dovessero sorgere intoppi, entro la fine dell'anno. L'area dove sorgerà la punta si trova nei pressi dell'abitato di Albenga, a poche centinaia di metri dall'aeroporto civile e in prossimità del casello autostradale.

100 INTERCONTINENTALE A SCATTA L'EUROPEO A BORDEAUX

OLTRE 100 piloti si affronteranno domenica 26 agosto nella prova unica di campionato europeo della 100 Intercontinentale A. Teatro della... battaglia sarà il kartodromo internazionale di Bordeaux-Merignac, situato a 3 km dalla piccola cittadina francese. Si tratta di un tracciato medio-veloce di 1325 mt con una larghezza media di 8 mt caratterizzato da una zona piuttosto ridotta dove i kart possono sviluppare la massima velocità e da una parte mista che dovrebbe mettere a dura prova i telai. In un primo tempo, l'europeo della 100 Intercontinentale si sarebbe dovuto disputare sul kartodromo inglese di Wigan mentre, in occasione della gara continentale della 100 Junior effettuata a Le Mans, Ernest Buser ha comunicato l'improvviso quanto inspiegabile cambiamento. A difendere i colori italiani ci saranno otto piloti tra i quali Gianluca Malandrucco, alla ricerca di un buon risultato dopo la mediocre prestazione offerta a Lonato in occasione del mondiale della 100 Junior; insieme a lui ci sarà anche Danilo Rossi, vicecampione europeo della 100 Junior, Alessandro Manetti, vincitore della prima prova del tricolore della 100 Nazionale a Pomposa solo per citare i nomi più rinomati. Sarà da seguire con estrema attenzione il portoghese Mario-Manuel Barbosa Coehlo (nella fotoBiondo, davanti al nostro Alessio Falchi), un giovane che ha dimostrato di saperci fare a Lonato nel mondiale della 100 Junior e che potrebbe rivelarsi un pericoloso outsider per tutti. Ecco l'elenco dei nostri piloti con il numero di gara e il materiale utilizzato per la prova europea.

N.	PILOTA	TELAIO - MOTORE - GOMME
12	Cesare Balistreri	(Birel-Atomik-Dunlop)
43	Alessandro Manetti	(Tony-Rotax-Bridgestone)
44	Michele Villa	(Tony-Parilla-Vega)
54	Michele Palmisano	(Pcr-Pcr-Bridgestone)
97	Gianluca Malandrucco	(Crg-Rotax-Dunlop)
98	Danilo Rossi	(Crg-Rotax-Bridgestone)
99	Giovanni Garbelli	(Crg-Rotax-X)
115	Andrea De Lorenzi	(Birel-Sirio-Vega)

PISTA WINNER: UN TROFEO SU TRE PROVE

SI SVOLGERÀ domenica 26 agosto la prima delle tre prove previste per la prima edizione del Trofeo Winner in versione estiva. La manifestazione si disputerà interamente sul tracciato di Nizza Monferrato (Asti) che poco tempo fa è stato modificato in alcune sue parti. La seconda e terza prova si svolgeranno rispettivamente il 9 e il 23 settembre e, secondo il regolamento, dovranno essere obbligatoriamente disputate almeno due prove su tre. Il trofeo è aperto a tutte le categorie compresa la 135 e può contare su un ricco montepremi che coinvolgerà tutti i partecipanti. Per maggiori informazioni si potrà contattare direttamente gli organizzatori telefonando allo 0141/726188.

LE GARE

CIRCUITO DI COLMURANO

Colmurano (Mc) - 5 agosto 1990

2. G.P. Città di Colmurano - 2. Memorial Lorenzo Natalini

Classe 60 Minikart: 1. Marini (All); 2. Cinaglia (All); 3. Orsi (Dap); 4. Toccacielo (Kalì); 5. Schiaroli (All).
Classe 100 Italia: 1. Picchioni (Dap-Comer); 2. Gardelli (Tecno-Comer); 3. Verrocchio (A11-Comer); 4. Pasquinelli (All-Comer); 5. Bellini (All-Comer).
Classe 100 Nazionale: 1. De Santis (Pcr-Pcr); 2. Magni (Tony-Rotax); 3. Pierucci (Per-Atomik); 4. Leonardi (Pcr-Atomik); 5. Pantanetti (Dap-Pcr).
Classe 100 Internazionale: 1. Biondini (Tony-Rotax); 2. Borsella (Tony-Comer); 3. Moretti (Pcr-Atomik); 4. Gismondi (Pcr-Pcr); 5. Cecchetti (Kalì-Rotax).
Classe 125 Nazionale: 1. Baldelli (Kalì-Tm); 2. Costantini V. (Kalì-Tm); 3. Fabrizi (Kalì-Mac); 4. Braschi (Kalì-Tm); 5. Ciutti (Dap-Tm).
Classe 125 Internazionale: 1. Melatini (Pcr-Tm); 2. Marangoni (Tony-Tm); 3. Ciacobbi; 4. Pietrella (Tony-Pavesi); 5. Ricci (All-Tm).
Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Poloni (Kalì-Villa); 2. Menghini (Kalì-Tm); 3. Natalini S. (Kalì-Tm); 4. Zamparini (Kalì-Tm); 5. Sacchini (Tony-Tm).
Classe 125 Amatori (valvola): 1. Curzi (Kalì-Tm); 2. Marchetti (Kalì-Pavesi); 3. Bisogni (Kalì-Tm); 4. Giovannelli (Kalì-Kalì); 5. Del Bianco (Kalì-Mac).

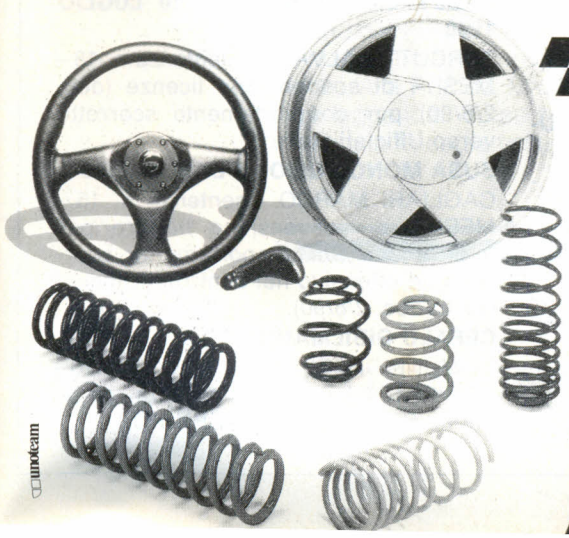
KARTODROMO DEL SELE

Battipaglia (Sa) - 29 luglio 1990

9. prova Campionato Interregionale Campania-Basilicata

Le classifiche
Classe 60 Minikart: 1. Garofalo (Kalì); 2. Colicchio (Kalì); 3. Sabia (All kart); 4. Petraglia (Dap).
Classe 100 Italia: 1. Laudato (Tecno-Comer); 2. Fucile (Crg-Comer); 3. Petruzzelli (All kart-lame); 4. Dell'Aversano (All kart-lame).
Classe 100 Nazionale: 1. Montella (Birel-Rotax); 2. Bifulco F. (Crg-Rotax); 3. Pagano (Birel-Rotax); 4. Mazza (Crg-lame).
Classe 100 Internazionale: 1. Iscaro (Crg-Rotax).
Classe 125 Nazionale: 1. Zambrano; 2. Concilio; 3. Fiorillo; 4. Di Sorbo Branzani (All kart-Tm); 5. Cecere (Dap-Pavesi). Gli altri su Kalì-Tm.
Classe 125 C/Nazionale: 1. Prevete (Kalì-Tm); 2. Civale; 3. Bifulco S.; 4. Casillo. Gli altri su All kart-Tm.
Classe 125 Internazionale: 1. Antoniello (All kart-Tm); 2. Pezzella (All kart-Pavesi); 3. Vitiello (Kalì-Tm); 4. Iemma (Kalì-Pavesi); 5. Grimaldi (All kart-Tm).
Classe Amatoriale 100: 1. Ponsiglione (Crg-Dap).
Classe Amatoriale 125 «aspirati»: 1. Corrado; 2. Ambrosio; 3. Sessa; 4. Mucciolo (All kart-Tm); 5. Laino (All kart-Tm). Gli altri su Kalì-Tm.
Classe Amatoriale 125 «valvola»: 1. Belmonte (Kalì-Ringhini); 2. Franzese (Kalì-Tm); 3. Piscopia (Dap-Honda).

■ **ZOPPOLA.** Domenica 26 agosto, sul circuito cittadino di Zoppola (Pn) si svolgerà una gara nazionale aperta a tutte le categorie escluse quelle amatoriali. Per maggiori informazioni e per le iscrizioni: Kc Zoppola c/o Bar Bianco (0434/979683).



TRASFORMAZIONI AERODINAMICHE / RUOTE IN LEGA LEGGERA/POMELLI E VOLANTI SPORTIVI / MOLLE ASSETTO/INTERNI IN LEGNO

RACING
Sport/Auto/Accessories

SIMONI RACING SRL - 44043 Mirabello/Ferrara/Italia
Via Filippo Mantovani, 5/Tel. 0532 - 847444 (r.a.)/Telefax 0532 - 847583

NOTIZIARIO CSAI

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.

CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE 1991

Competizioni

Possono essere iscritte a Calendario i seguenti tipi di competizione:

a) Velocità in circuito
b) Velocità in salita
c) Accelerazione
d) Fuoristrada propriamente detto, Trial, Endurance
e) Raids Tout Terrain
f) Regolarità/Velocità
g) Rally: Internazionali propriamente detti, nazionali e sprint
h) Velocità su Terra
i) Formula Rally
l) Rallycross
m) Slalom
n) Velocità su ghiaccio
o) Autostoriche (circuito, salita, rally)

Le domande di iscrizione delle competizioni indicate nelle lettere da a) a f) devono essere inviate alla CSAI-Milano (via Pola 9, CAP 20124). Le domande di iscrizione delle competizioni indicate nelle lettere da g) ad o) devono invece essere inviate alla CSAI-Roma (Via Solferino 32, CAP 00185).

Organizzatori

Possono iscrivere competizioni a Calendario:

a) gli Automobile Club
b) gli Enti e le Associazioni con o senza personalità giuridica, già titolari di licenza CSAI di «Organizzatore».

Nuovi Organizzatori

Gli Enti e le Associazioni senza precedenti organizzativi deve farsi affiancare, con l'autorizzazione della CSAI, da un Organizzatore in regola con le disposizioni di cui al precedente punto 3 che assume la titolarità dell'iscrizione a Calendario e dell'organizzazione della competizione, nonché l'impegno a relazionare, a competizione effettuata, sulle capacità tecnico/organizzative dell'Ente o Associazione in affiancamento.

Modalità e condizioni di iscrizione

Le richieste di iscrizione a Calendario devono pervenire, redatte sugli appositi moduli, entro i seguenti termini il 29 settembre 1990. Le richieste che perverranno entro il 29 settembre saranno incluse nel progetto di Calendario, avranno priorità rispetto a quelle tardive e saranno le sole ad essere prese in considerazione ai fini dell'assegnazione delle validità nazionali per il 1991.

Alle domande di iscrizione preliminare non devono essere allegate né tasse di iscrizione, né domande e tasse di licenza di Organizzatore e di Autodromo (auto e Velocità Terra).

Le une e le altre saranno richieste dalla CSAI con modalità e termini comunicati successivamente.

L'Organizzatore che desidera l'assegnazione di competizioni titolate deve specificare il titolo nazionale richiesto.

Nel formulare le loro richieste, gli Organizzatori sono obbligati ad indicare, in ordine di preferenza, oltre alla data prescelta, due date di riserva. In assenza di tale indicazione, le eventuali concomitanze saranno risolte discrezionalmente dalla CSAI. In ogni caso gli Organizzatori sono invitati a non indicare date di riserva che a priori ritengono di non poter accettare.

Riunione per la discussione del Calendario e Seminario degli Organizzatori

Come lo scorso anno, la riunione per la discussione del Calendario sarà organizzata contemporaneamente al Seminario degli Organizzatori. La riunione ed il Seminario si svolgeranno a Riccione (presso L'Hotel Mediterraneo, P.le Togliatti 1, tel. 0541/605656) nei giorni 17 e 18 novembre 1990 con il seguente programma:

Sabato 17 novembre

mattino: Settore Velocità in salita: - discussione Calendario - Seminario Organizzatori pomeriggio: Settore rally: - discussione Calendario - Seminario Organizzatori

Settore Autostoriche: - discussione Calendario - Seminario: gli Organizzatori interverranno ai Seminari dei settori interessati alle Autostoriche.

Domenica 18 novembre

mattino: Settore Slalom: - discussione Calendario - Seminario Organizzatori

pomeriggio: Settori Velocità su Terra, Formula Rally, Rallycross, Velocità su ghiaccio: - discussione calendario -Seminario Organizzatori. A seguire: Settore Fuoristrada: - discussione Calendario - Seminario Organizzatori.

In sede di riunione per la discussione del Calendario non saranno accettate iscrizioni di nuove gare rispetto a quelle inviate alla CSAI entro il termine del 29 settembre 1990. Il Calendario delle gare di Velocità in Circuito sarà discusso direttamente con l'AICA. Per l'organizzazione logistica delle riunioni e per la partecipazione dei rappresentanti degli Organizzatori sarà diramata successivamente una circolare con le istruzioni del caso.

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI DEL GIUDICE SPORTIVO

TROFEO VALLECAMONICA 10 GIUGNO 1990

ZAMPEDRI MONICA; FRANCH ALBERTO; CONCI GIORGIO - sentenza n. 15 - Opposizione parzialmente accolta (irregolarità tecniche) la sanzione è ridotta a soli mesi tre di sospensioni licenze decorrenza 5/7/90.

TROFEO VALLECAMONICA 10 GIUGNO 1990

TOSINI GIANCARLO - sentenza n. 16 - Opposizione parzialmente accolta (irregolarità tecniche) la sanzione è ridotta a soli mesi tre di sospensione licenza (dec. 5/7/90).

CRONOSCALATA MONTE MADDALENA 10 LUGLIO 1990

SEROTTI FABIO - sentenza n. 17 - Ammenda di L. 2.000.0000 e mesi due di sospensione licenze (dec. 2/8/90) per avere gareggiato senza il prescritto abbigliamento di sicurezza e per aver tenuto comportamento scorretto verso Ufficiale Gara.

RALLY CARMAGNOLA - 10 LUGLIO 1990

TURCUTTO ALVARO - sentenza n. 18 - MESI 4 di sospensione licenze (dec. 2/8/90) per comportamento scorretto verso Ufficiali Gara.

SUSA MONCENISIO - 1 LUGLIO 1990

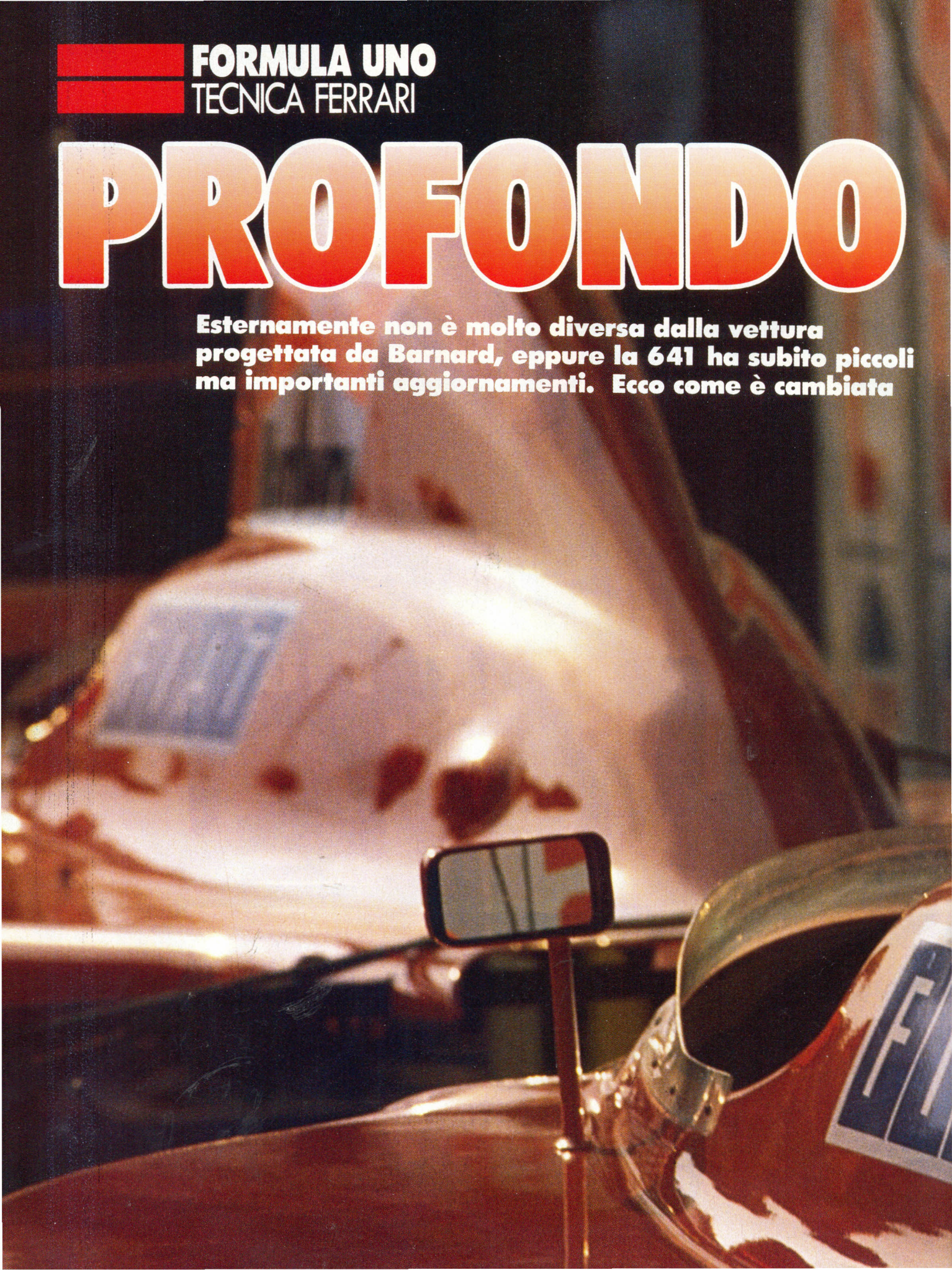
CAGLIARI MARCO - sentenza n. 15 - MESI 6 di sospensione licenze per aver tenuto un comportamento scorretto ed offensivo nei confronti Ufficiali Gara (dec. 2/8/90).

CEFALÚ GIBILMANNA 1989

COMUNE DI CEFALÙ - sentenza n.20 - AMMONIZIONE PER ritardato pagamento SERVIZIO ANTINCENDIO

PROFONDO

Esternamente non è molto diversa dalla vettura progettata da Barnard, eppure la 641 ha subito piccoli ma importanti aggiornamenti. Ecco come è cambiata



ROSSO

La Ferrari non è mai stata così in «palla» come nell'attuale stagione. Il merito è di un pilota, Alain Prost, che ha saputo portare a Maranello oltre al suo talento nella guida, ordine e metodo, e di una squadra che è cresciuta in tutti i settori, compreso quello dei motori che sinora aveva patito la supremazia giapponese. Soprattutto il merito va riconosciuto a un certo John Barnard che ha lasciato in eredità alla Ferrari una monoposto all'avanguardia e con un potenziale enorme. Oggi, più che in passato sono in molti all'interno della stessa squadra corse a rimpiangere le capacità tecniche del mago inglese. Basta guardare con quale facilità i meccanici riescono a intervenire sui vari settori della monoposto, per capire come la lunga fase di progettazione sia stata spesa per realizzare una vettura efficace e razionale sotto tutti i punti di vista, cosa

Giorgio Piola

⇒

Foto COCKPIT

⇐

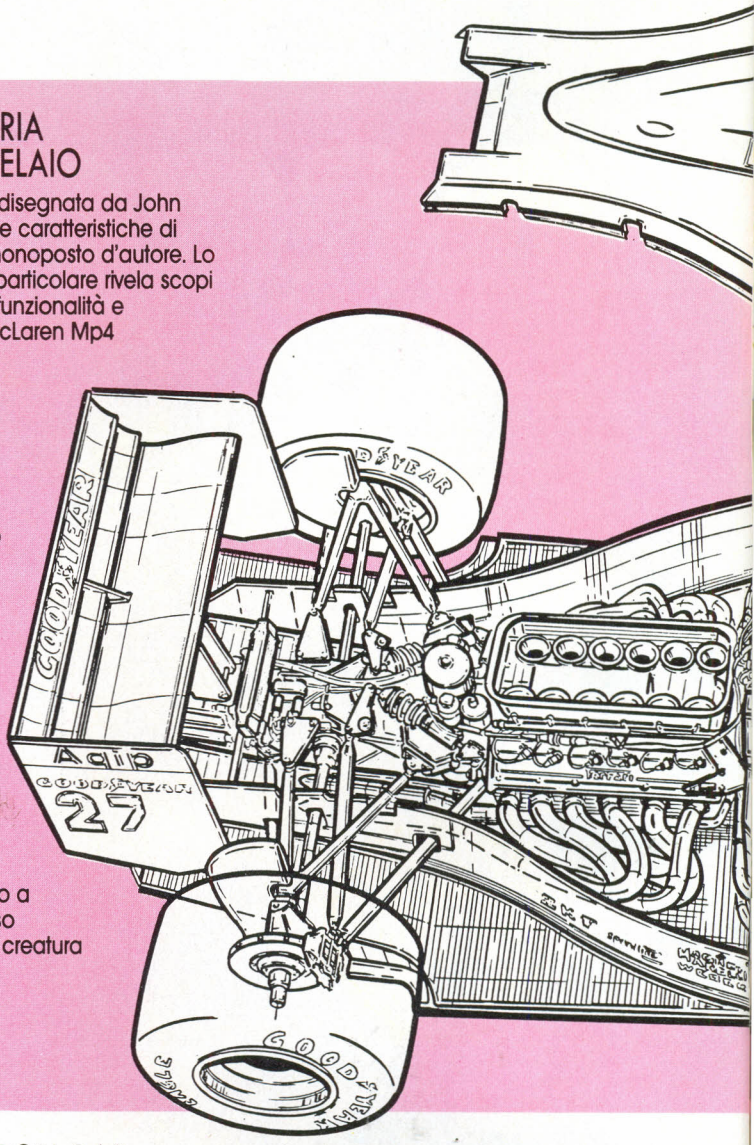
che invece non avviene nella maggior parte delle altre squadre, McLaren compresa. Alla luce dei risultati odierni viene persino da chiedersi cosa avrebbe potuto fare il pilota francese insieme al tecnico inglese, ma si tratta di una domanda inutile. L'importante è che per la prima volta la Ferrari ha potuto iniziare una stagione senza la necessità di dovere rincorrere gli avversari. La vettura dello scorso anno come base era buona. Nella pausa invernale è bastato eseguire il logico sviluppo su telaio e aerodinamica per concentrare il grande potenziale di Maranello sui due aspetti che avevano spesso bloccato Mansell e Berger nell'89: la scarsa affidabilità e la minore competitività del 12 cilindri nei confronti del motore Honda. Questo lavoro si è tradotto in un rifacimento totale del sistema di controllo del cambio semiautomatico, con la convinzione che questa fosse la soluzione da portare avanti senza i dubbi, che avevano ritardato gli sviluppi in precedenza. Prost, in pratica, è riuscito sul piano umano laddove il duro Barnard aveva fallito, riuscendo a svolgere, oltre al ruolo di pilota, anche quello di coordinatore del lavoro, dando l'indirizzo tecnico da seguire per lo sviluppo della monoposto. In queste pagine con l'aiuto dei disegni ripercorriamo il cammino di continua ricerca che ha subito l'originale 640 per diventare la 641 e da Imola la versione 641/2.

TELAIO E SOSPENSIONI. Il telaio ha subito le principali modifiche nella pausa invernale, quando si è deciso di aumentare la capacità del serbatoio della benzina di circa il 10 %. Questo fattore non ha obbligato solo alla realizzazione di nuove scocche più lunghe di 3 cm, ma ha costretto i tecnici a fare il più importante intervento sull'aspetto esterno della monoposto. In pratica è cresciuta in altezza la zona del serbatoio, dietro le spalle del pilota. La modifica è stata possibile grazie anche al minore ingombro della nuova centralina elettronica della Marelli che ha permesso di guadagnare almeno 6/8 cm nella zona del roll-bar. Per il resto immutata la forma del telaio, anche per ciò che riguarda la dislocazione dei due serbatoi laterali, applicati come due strutture separate al corpo centrale. La ricerca è stata approfondita nello studio dei materiali impiegati per la costruzione della scocca per avere più elevati valori di rigidezza. Quanto alle sospensioni sono rimaste praticamente invariate. Poi hanno subito due successive modifiche a seguito delle prime gare. Entrambe hanno coinvolto lo schema al retrotreno: gli interventi si sono resi necesari al correttivo antiaffondamento, prima in maniera blanda, poi, in Canada, in maniera più radicale. È stato cambiato il punto di attacco del triangolo superiore che è stato anch'esso modificato. Davanti invece la modifica presentata nelle prove di Imola allo schema del bilanciere non è stata mai utilizzata. Da rilevare l'estrema praticità dello schema realizzato da Barnard con la barra di torsione al posto delle classiche molle. Le regolazioni della rigidità, caratteristica della sospensione, dell'altezza da terra e di tutti gli altri parametri sono fatti dai meccanici del Cavallino in maniera estremamente semplice e veloce.

⇒

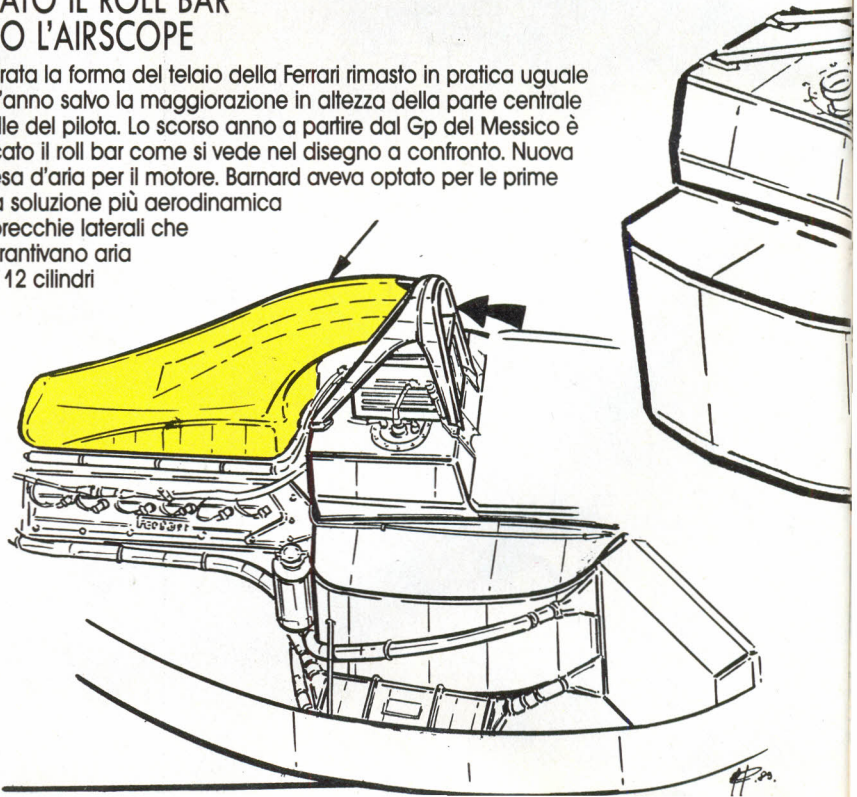
640: CARROZZERIA SEPARATA DAL TELAIO

Lo spaccato della 640 disegnata da John Barnard mette a nudo le caratteristiche di quelle che sono una monoposto d'autore. Lo studio globale di ogni particolare rivela scopi ben precisi: efficienza, funzionalità e modularità. Come le McLaren Mp4 dello stesso Barnard, la 640 ha la carrozzeria separata dal telaio in modo da poter apportare in qualsiasi momento grosse variazioni senza bisogno di buttare tutto alle ortiche. Gli stessi serbatoi laterali tanto criticati sono realizzati in modo da poterne variare la capienza facilmente, come avvenne da Imola nell'88 e come è rimasto nelle ulteriori versioni. Innovativa la forma e la lunghezza delle fiancate alte davanti e più basse dietro. Il muso a becco di papera è valso questo appellativo alla creatura di Barnard.



MODIFICATO IL ROLL BAR E DIVERSO L'AIRSCOPE

Molto squadrata la forma del telaio della Ferrari rimasto in pratica uguale anche quest'anno salvo la maggiorazione in altezza della parte centrale dietro le spalle del pilota. Lo scorso anno a partire dal Gp del Messico è stato modificato il roll bar come si vede nel disegno a confronto. Nuova anche la presa d'aria per il motore. Barnard aveva optato per le prime gare per una soluzione più aerodinamica con le due orecchie laterali che però non garantivano aria sufficiente al 12 cilindri Ferrari.



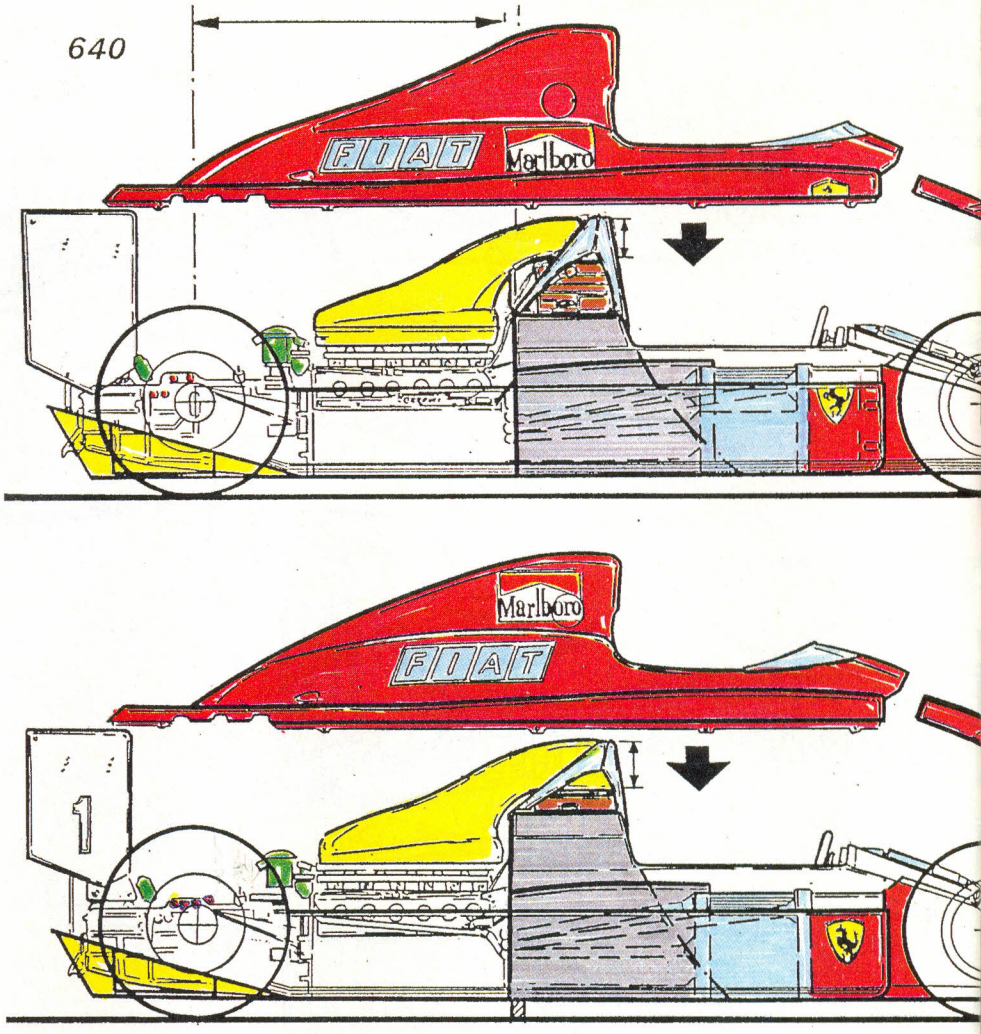
BARRE DI TORSIONE GIA SULLA 640

Un vero capolavoro di efficacia e semplicità è rappresentato dalla sospensione anteriore a barre di torsione al posto delle classiche molle. Vediamone i dettagli: 1) bilanciere del sistema push rod. 2) tampone dei nuovi ammortizzatori Penske introdotti in Germania lo scorso anno al posto dei soliti (3) Koni. 4) Nuovo attacco degli ammortizzatori a gas con il cilindro (5) separato. 6) Barra di torsione, contenuta nel cilindro (7) infulcrato con il bilanciere della sospensione. In pratica funge da molla e basta cambiare questa barra per ottenere diverse rigidezze con una precisione maggiore che con il metodo tradizionale.

⇐

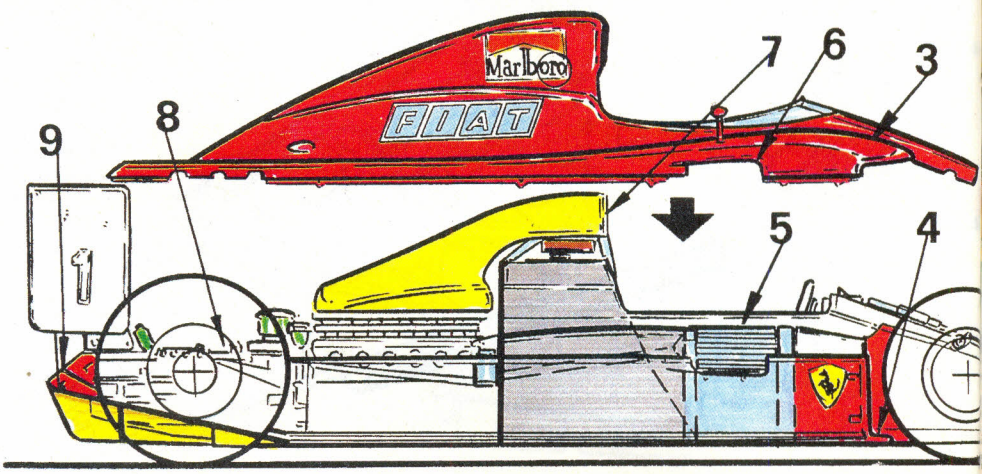
AERODINAMICA. Nella prima fase della 641, alla sua presentazione a Fiorano, le uniche modifiche in tal senso erano dettate dal maggiore ingombro del serbatoio centrale che aveva obbligato a un rigonfiamento del cofano motore e a una sezione centrale più massiccia. Per ovviare a ciò anche il muso, in pratica il piccolo becco che sorregge gli alettoni, era stato modificato anch'esso con una forma più convessa. Nuovo il disegno dell'abitacolo e il parabrezza. Nelle prove dell'Estoril che precedevano l'inizio del mondiale debuttava però una nuova aerodinamica della parte posteriore, con un diverso profilo estrattore e migliorie nel gioco della separazione dei flussi d'aria in questa zona. La più importante modifica veniva però presentata a Imola, dopo i primi due Gp, Prost e Mansell collaudavano la 641/2, cioè la versione con la nuova carrozzeria più arrotondata nella parte anteriore senza più il famoso «becco di papera». Questa volta i cambiamenti erano stati dettati dall'esigenza di montare dei radiatori più grandi, in grado di soddisfare il maggiore smaltimento termico necessario con le versioni più potenti dei nuovi 12 cilindri Ferrari, in particolare con l'ultimo 037. Veniva modificato l'ingresso delle fiancate che assumeva una forma più tondeggiante e che si raccordava diversamente con il musetto, la cui scomposizione dal resto della carrozzeria variava anch'essa. La nuova aerodinamica creava qualche problema a Prost, con delle turbolenze nocive che venivano a interferire sull'abitacolo. Sono state eliminate poi con un minuzioso studio sulla forma dei parabrezza. Diverso anche lo sfogo dell'aria calda dei radiatori, aperto nelle parti superiori delle fiancate.

MOTORE E CAMBIO. La maggior parte del lavoro nella sosta invernale e anche dopo è stata fatta sulla meccanica della 641. Il gruppo motore - cambio al vernissage veniva presentato come compatto per neutralizzare l'aumento della lunghezza del telaio di 3 cm. Grande cura è stata data al sistema di controllo elettronico e di gestione servoidraulica del cambio cercando di razionalizzare e semplificare al massimo tutto il sistema. Per questo l'insieme delle elettrovalvole che comandano la selezione delle varie marce è stato raggruppato nella parte superiore del cambio. Il sincronismo dell'inserimento della frizione ha creato qualche problema prima di arrivare all'attuale modularità. In svariate occasioni si sono provate anche ulteriori sofisticazioni quali l'automatismo completo in salita o la scalata saltando due o tre rapporti assieme, ma poi si è preferito invece concentrarsi sulla maggiore affidabilità meccanica. A livello motoristico lo sviluppo è entrato nella sua fase più importante con l'ultimo 037 che è riconoscibile dalle testate pulite con le sedi delle bobine candele incassate, che è atteso al debutto anche in versione da gara. Più leggero, ma soprattutto con più cavalli e meglio distribuiti e quindi più facilmente utilizzabili dai piloti, lo 037 sarà il grande protagonista della lotta con il rivale della Honda. La sfida continua... □



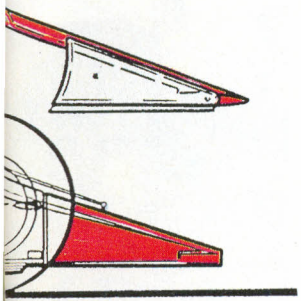
FORME TONDE E RADIATORI PIÙ GRANDI SULLA 641/2

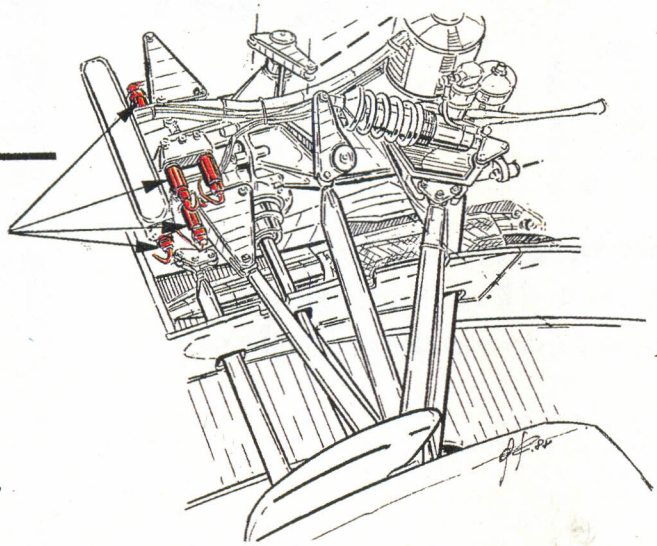
In questi tre profili si nota l'evoluzione della 640 come l'ha lasciata Barnard a fine stagione, all'attuale 641/2 di Enrique Scalabroni. Si vede subito che fra la versione 640 e 641 della presentazione a Fiorano le differenze si limitano al telaio più lungo di 3cm e più alto nella zona centrale e ai due cofani più panciuti sia davanti all'abitacolo che dietro, attorno al rinnovato 12 cilindri Ferrari. La centralina elettronica è messa sulla 641 orizzontalmente ed è più piccola. Più evidenti le modifiche con la versione introdotta a Imola. 1) È scomparso il caratteristico becco di papera. 2) Il muso è scomposto dal resto della carrozzeria in maniera diversa. 3) Questa è la modifica più evidente: le fiancate hanno un ingresso arrotondato e più alto per contenere (5) radiatori più grandi. 4) Modifica al labbro inferiore allungato in avanti. 6) Gli sfoghi dell'aria calda sono più in alto e di forma diversa. 7) Presa d'aria per il motore maggiorata con due feritoie laterali introdotte già a Phoenix. 8) Sospensione posteriore con più antisquat. 9) Nuova aerodinamica inferiore già vista prima di Imola.

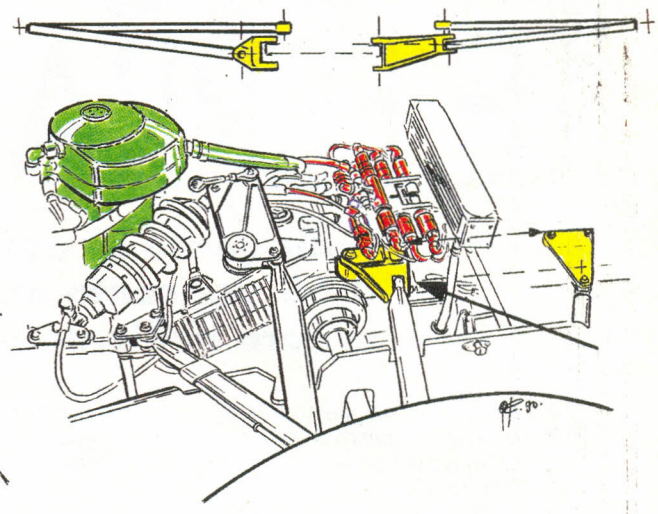


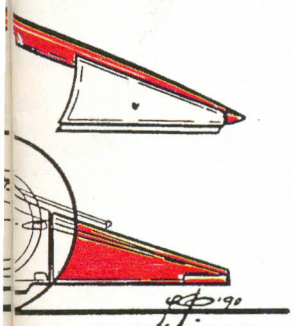
RACCOLTE LE ELETTROVALVOLE SOPRA IL CAMBIO

Una delle modifiche più importanti rispetto alla monoposto che ha corso lo scorso anno riguarda la maggiore razionalità del sistema di controllo del cambio. Le elettrovalvole che prima erano sparse sui due lati della trasmissione sono ora raggruppate sopra il cambio. Notare anche la nuova sospensione posteriore con più antisquat introdotta in Canada modificando il punto di attacco del triangolo superiore a confronto con la vecchia soluzione (nello schema a sinistra). Da Imola invece è stata aumentata la capacità del serbatoio dell'olio (in verde).



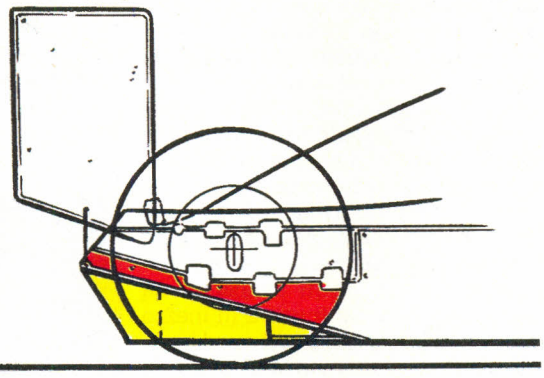


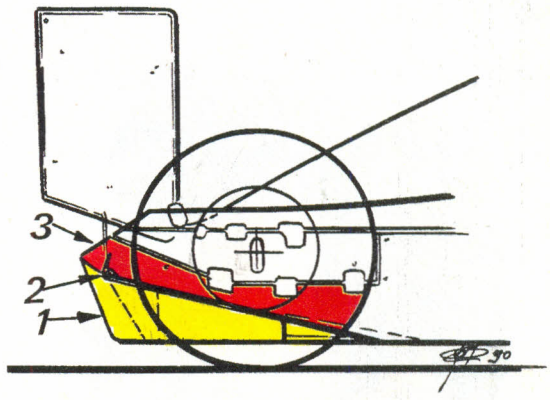


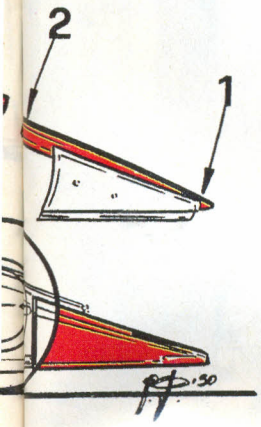


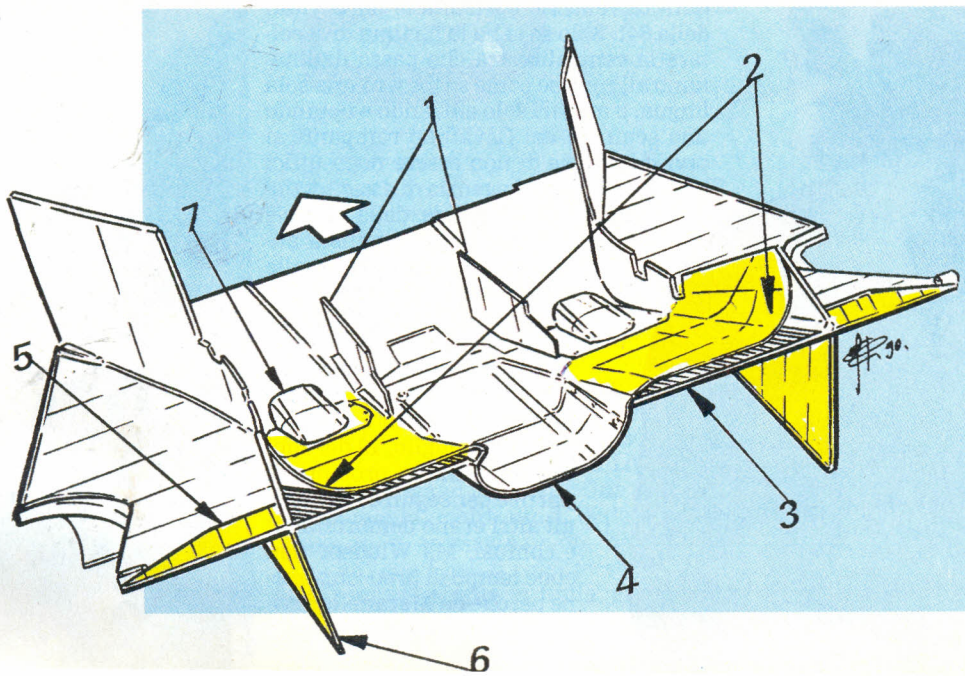
ESTRATTORE PIÙ LUNGO

Scalabroni ha introdotto subito sulla 641 delle modifiche alla aerodinamica del retrotreno come si vede nel confronto delle due parti posteriori. 1) Le paratie verticali sotto il profilo estrattore sono più lunghe. 2) Piccolo flap verticale. 3) Il profilo estrattore è più basso come rivela la diversa carrozzeria posteriore.









DIVERSE PARATIE VERTICALI

Ecco le 1) Nuove schermature ai lati del cambio per proteggere dal calore degli scarichi (7). 2) Nuovo doppio profilo interno per separare meglio il flusso dell'aria calda che arriva dalla vettura. 3) Profilo estrattore più basso. 4) Carenatura del cambio. 5) Piccolo flap verticale. 6) Paratie verticali più lunghe.

ESCLUSIVO
PARLA WINDSOR RESPONSABILE GTO

NASCONO QUI LE FERRARI

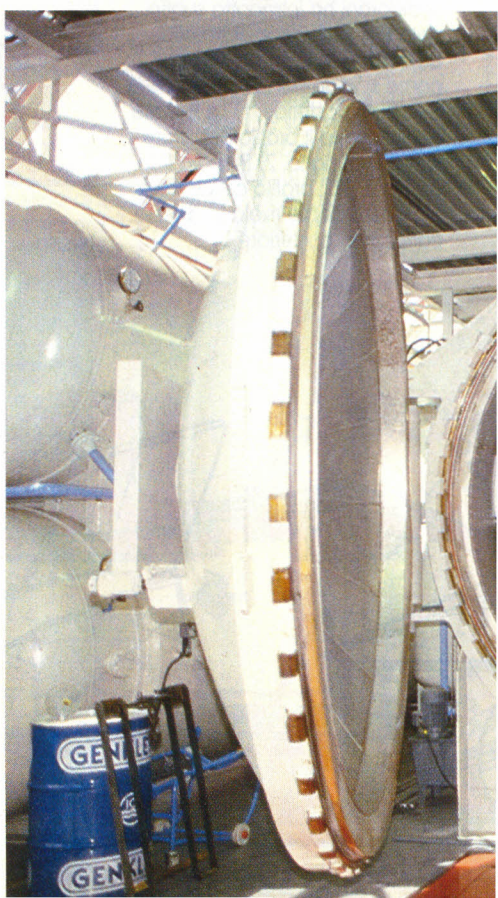
Il dirigente di Guildford rivela che il 65 per cento della 641 si costruisce ancora nell'antenna tecnologica inglese

Le Ferrari sono vetture da corsa (e non solo da corsa) con un pedigrée unico nel mondo. La Ferrari è un mito; il suo colore una dichiarazione di forza e potenza. Specialmente all'estero la Ferrari è simbolo di italianità e per questo affascina e attira gli stranieri. Ciò accade soprattutto nel mondo della F.1, la scuderia affascina piloti e tifosi. Quando chiesero a Nigel Mansell perché aveva accettato una Ferrari rispose: *«Voglio poter dire ai miei nipoti che ho corso con la Ferrari. Dopotutto è il sogno di ogni bambino»*. Ma se Maranello è il quartier generale della Ferrari, esiste in Inghilterra, nella contea del Surrey, un altro piccolo avamposto della scuderia italiana, la Gto. Si tratta dell'ufficio tecnico voluto da John Barnard quando accettò di lavorare per la Ferrari. Quando il tecnico abbandonò la scuderia di Maranello per andare alla Benetton sembrava che questa piccola succursale dovesse chiudere. Invece così non è stato. Anzi, dietro la guida di una nuova direzione voluta dalla Fiat si sta addirittura rinforzando. La Gto è rimasta uguale, così come fu concepita da Barnard. In riva ad un fiume e in mezzo ad una campagna inglese così verde e tipica da sembrare un quadro. E nessuno immaginerebbe che in così tanta tranquillità vengono costruite le parti vitali della 641. Solo se si ha la fortuna di ascoltare la centralinistra che passa dall'italiano all'inglese come se fossero una sola lingua, o magari solo entrando e notando una scultura del Cavallino rampante si può sospettare di non essere negli uffici di una piccola agenzia di assicurazioni. Oggi alla guida della Gto c'è Peter Windsor, giornalista automobilistico con alle spalle esperienze maturare alla Brabham e poi alla Williams come segretario di Frank Williams, ed infine assunto in Ferrari dal novembre scorso. La Gto in quei mesi era in subbuglio, 13 dei suoi tecnici erano in procinto di partire per seguire Barnard, gli altri erano demoralizzati e confusi. Ma Windsor non ebbe tempo di preoccuparsene perché da Maranello arri-

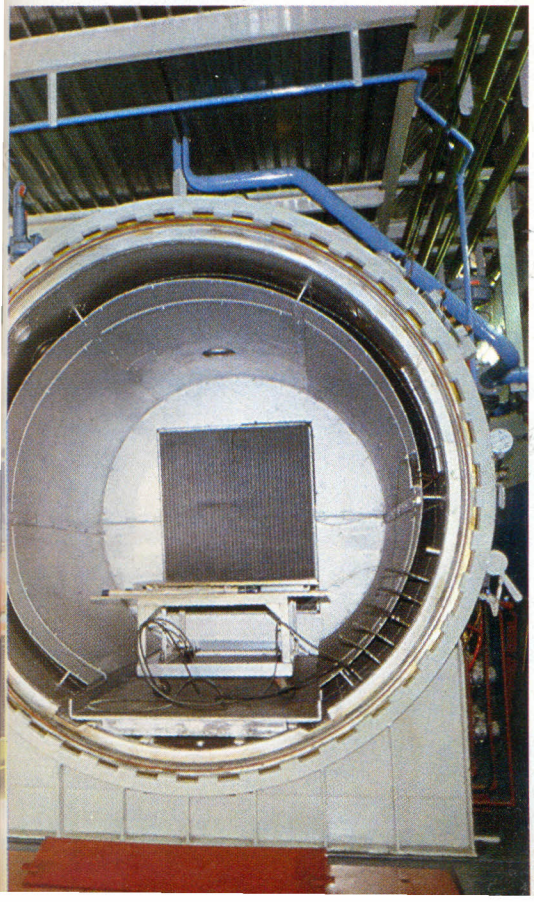




A sinistra, Peter Windsor dirigente della Gto (Orsi). A lato, l'esterno dell'antenna tecnologica Ferrari e, sotto, l'autoclave dove si cuociono le parti in fibra di carbonio (Colombo). Nella piantina ecco dove si trova Guildford nel Surrey









vò l'ordine di costruire 4 monoposto in tempo per il Gran Premio di Phoenix. *«Sì* — afferma l'attuale direttore della Gto — *costruiamo tutto qui, eccetto il motore, la scatola del cambio e la carrozzeria. Si può dire che la monoposto è fatta in Inghilterra e il motore in Italia».* Windsor stima che circa il 65% dei componenti della Ferrari 641 vengano dalla Gto. Una cifra che sicuramente molti tifosi della Ferrari neppure si immaginavano, da sempre convinti che i bolidi rossi fossero realizzati completamente in Italia, anzi a Maranello. *«Bisogna ricordare* — aggiunge Windsor — *che sin dai tempi di Cooper e Brabham questa zona è il cuore dell'ambiente delle corse. La Tyrrell e la McLaren sono nostre vicine; la March e la Reynard sono a poche miglia da qui. Da anni noi inglesi ci stiamo specializzando in questo campo, in particolare nella realizzazione e la lavorazione dei materiali compositi».* Uno dei tanti pezzi fatti a mano dai saldatori di Guildford è il mozzo. Lo ha dise-

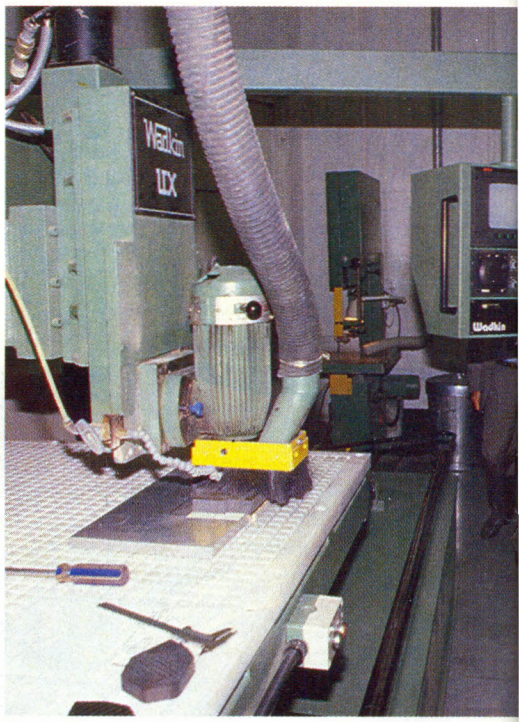
Norman Howell

⇒

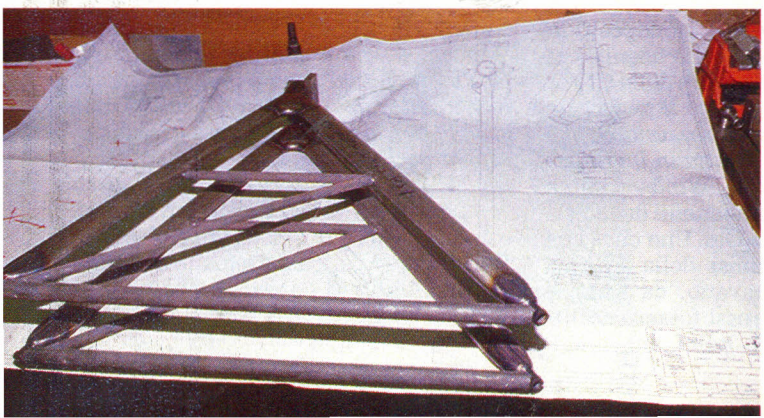
⇐

gnato Barnard e gli operai e i tecnici impiegano dalle 20 alle 40 ore per realizzarlo. Il pezzo finito è composto da oltre 30 componenti diversi. È in questo tipo di lavoro che, secondo Windsor, gli inglesi non hanno rivali. Una delle tante critiche che furono mosse a Barnard fu quella di ostracizzare i tecnici italiani: *«Non è vero* — ribadisce Windsor — *quando c'era Barnard qui era un continuo via vai di personale italiano. Adesso abbiamo solo due tecnici modenesi che staranno qui per un anno, e altri vengono qui per brevi periodi, ma è difficile insegnare quello che in effetti è 20 anni di esperienza in questo lavoro».* Al reparto dei materiali compositi della Gto il personale è coperto dalla testa ai piedi con tute protettive di plastica. Sembra di essere entrati in una centrale nucleare. *«L'80% del nostro personale* — afferma ancora Windsor — *proviene dall'industria aeronautica e da quando Barnard se n'è andato abbiamo aggiunto un ulteriore laboratorio di ricerca a quello che già avevamo».* Recentemente la Gto ha ricevuto l'incarico di sviluppare una parte anteriore del telaio, più resistente e più leggera. Già gli inglesi realizzavano il musetto della 641. *«Ma siamo sempre un ufficio tecnico* — prosegue il direttore della Gto — *di solito non operiamo con vetture intere. Posso garantire che quando uno dei miei tecnici vede la Ferrari di Prost passare il traguardo in prima posizione esulta orgogliosamente, perché quel telaio l'ha fatto lui così come i pedali, le sospensioni e tante altre parti».* C'è orgoglio nella voce di Windsor quando racconta come la monoposto di Prost danneggiata in prova a Monaco arrivò alla Gto per le riparazioni il martedì ed era di ritorno a Maranello la domenica pronta per andare in Canada. *«Noi siamo fieri di essere in Ferrari* — aggiunge ancora Windsor — *e con quell'episodio abbiamo anche dimostrato come sappiamo lavorare sotto pressione dando un valido contributo alla Scuderia».* E la Fiat? Che tipo di rapporto c'è tra la Gto e la casa di Torino ora proprietaria della Ferrari? *«Noi siamo dipendenti Fiat* — prosegue Windsor — *abbiamo un budget molto rigido e a Torino ci sono dei ragionieri feroci. Non potremmo assumere altri tecnici senza che il budget vada in crisi. Al di là di tutto ciò mi pare giusto lavorare così. E poi il centro di ricerche della Fiat è fantastico».* Il direttore della Gto pensa che la Fiat stia mirando a creare una situazione simile a quella della Honda, dove se c'è bisogno di risolvere un problema con grande velocità si sa di poter disporre su migliaia di persone. Ma ciò potrebbe anche voler dire che il futuro della Gto sarà messo in crisi proprio dalla Fiat che un giorno o l'altro non avrà più bisogno di un centro ricerche così specializzato? *«Barnard convinse Ferrari* — risponde Windsor — *che certe cose le fanno meglio in Inghilterra. Ora questo è stato accettato da tutti. Le vetture che contribuiamo a realizzare in modo determinante vincono le corse. Forse alla Fiat ci sono uomini che non ci amano, ma l'azienda è con i piedi saldamente a terra. Perchè chiudere la Gto? Dopo tutto se il gioco funziona perchÉ romperlo?»* □



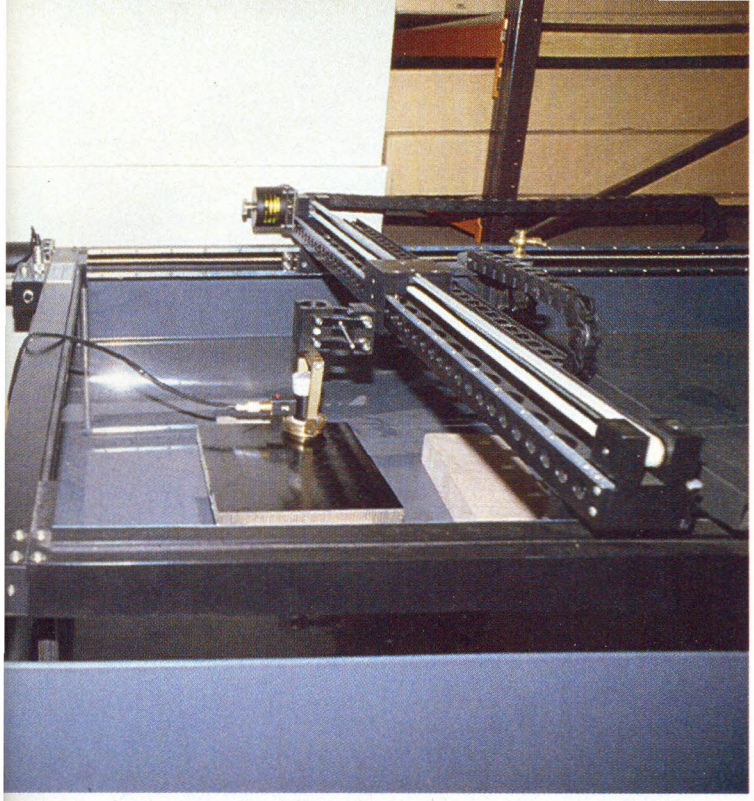




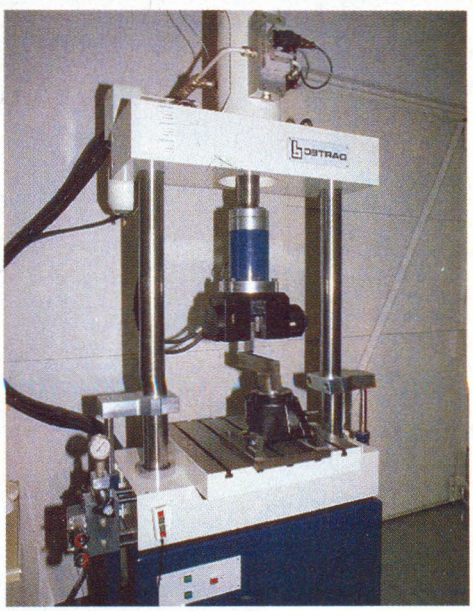


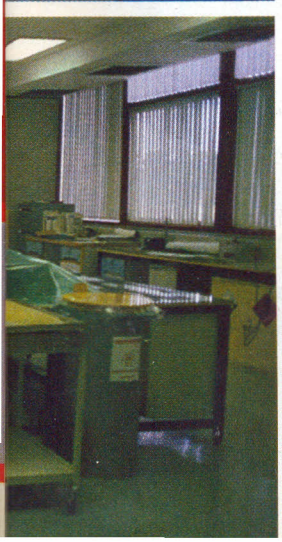


Alla Gto dove campeggia il Cavallino ci sono macchine utensili molto sofisticate per la lavorazione dei materiali compositi Il 65 per cento delle 641 è stato fatto qui Dopo la partenza di Barnard sembrava che il centro inglese sarebbe stato chiuso ma non è così (Colombo)

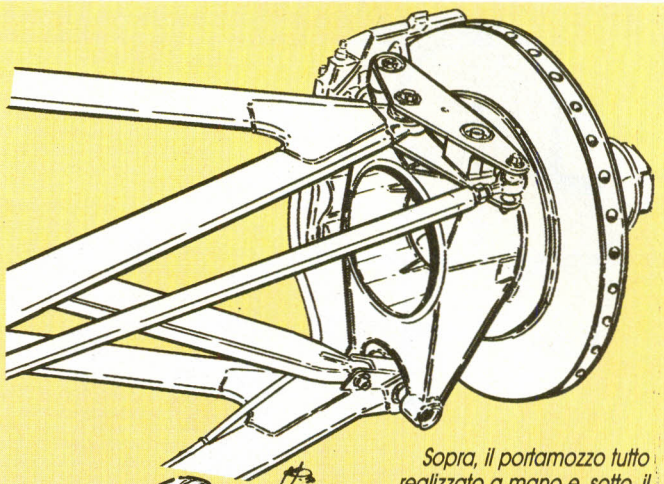


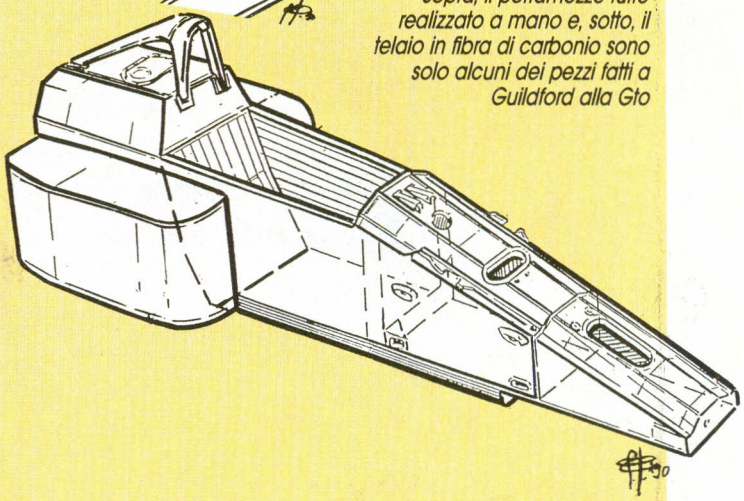












Sopra, il portamozzo tutto realizzato a mano e, sotto, il telaio in fibra di carbonio sono solo alcuni dei pezzi fatti a Guildford alla Gto

REALIZZATE CON MEZZI SOFISTICATI

INGLESI SCOCCHE SOSPENSIONI E MOZZI

Dopo la partenza di Barnard, approdato alla Benetton, sembrava che il destino della Gto, l'antenna tecnologica della Ferrari con sede a Guildford, sarebbe stato segnato. Il segnale perentorio partito da Maranello era inequivocabile: le rosse devono essere italiane a tutti gli effetti. E così iniziò un esodo che portò lontano dall'eremo inglese ben tredici tecnici specializzati (molti hanno seguito proprio John Barnard). In realtà la Gto non ha mai perso la sua capacità produttiva e con l'arrivo di Peter Windsor anzi ha cercato di ampliare le sue funzioni. Per rendersene conto è sufficiente analizzare quali e quante parti della 641 che adesso sta lottando per il mondiale sono state realizzate in Gran Bretagna. Più di quante si potesse pensare: oltre alla costruzione della scocca, infatti, gli specializzatissimi tecnici britannici si occupano dei bracci delle sospensioni, dei portamozzi, degli scivoli estrattori. A Maranello, insomma, si occupano di motori, cambi e delle ali oltre che della carrozzeria. La Gto, inoltre, serve ai giovani progettisti di Maranello per imparare nuovi sistemi tecnologici con stage che vengono opportunamente organizzati in Gran Bretagna con cadenze fisse. Insomma è un centro di formazione utile al Gruppo. E meno male che era ormai una cat-tedrale nel deserto... □

FORMULA 3
CAMPIONATO INCERTO

EREDITÁ PER TROPPI

Manca un vero mattatore: per succedere al trono di Morbidelli sono in lizza undici piloti. I grandi favoriti stanno attraversando un momento difficile, mentre stanno emergendo dei giovani arrembanti Scopriamo chi può ambire al titolo tricolore



Definire il campionato di F.3 di quest'anno incerto è perfino banale. In realtà si è venuta a determinare una situazione decisamente anomala. Mai era accaduto che a quattro gare dalla conclusione vi potessero essere undici piloti in grado di puntare al titolo. La matematica lascerebbe perfino spazi ancor più ampi: basterebbero infatti due, vittorie consecutive per balzare da zero ai vertici del campionato. Ma non è questo certo un approccio che ci potrebbe condurre a un'analisi probante. È invece lecito, nella sua apparente astrusità, sostenere che il tredicesimo in classifica ha, anche lui, qualche probabilità di vincere il titolo. Nella fattispecie questa sorta di ipotetico confine coincide con la 13. posizione perchè, al di là dei numeri, l'argentino Furlan a differenza di chi lo segue, almeno una volta, a Varano dove arrivò secondo, ha dimostrato di sapere lottare bene per le posizioni del podio. Tra coloro che matematicamente potrebbero ancora vincere bisogna però togliere Mauro Martini, e Fabiano Vandone. Il primo, malgrado la vittoria di Monza, è un concorrente part-time del tricolore, infatti il romagnolo disputa quest'anno il campionato giapponese di F.3000, dove ha vinto un paio di settimane fa; mentre il secondo, dopo il grave infortunio di Misano, dovrà saltare le prossime due gare. Se non fosse per queste due situazioni assai particolari, potremmo dire che circa la metà dei piloti che si guadagna il posto nello schieramento di partenza ambisce al titolo. È ovvio che correre per il tricolore contro tre o quattro avversari è ben più facile che doversi guardare da altri dieci pretendenti. In un simile contesto basta un problema di messa a punto, di rilevanza assai relativa, per fare uno scivolone di parecchie file in griglia. Che una posizione di partenza poco favorevole sia un handicap è fuori dubbio, ma non è detto che impedisca il raggiungimento di un buon risultato. Basti al proposito pensare alla rimonta che ha fatto Angelelli a Misano, sia pure per un testacoda. A questo punto potrà vincere chi sarà in grado avere quella costanza di rendimento che fino ad ora è mancata un po' a tutti, si pensi che nessun pilota è riuscito a prendere punti in più di quattro delle otto gare disputate. In questo grande equilibrio non è possibile allo stato at-

Arturo Rizzoli

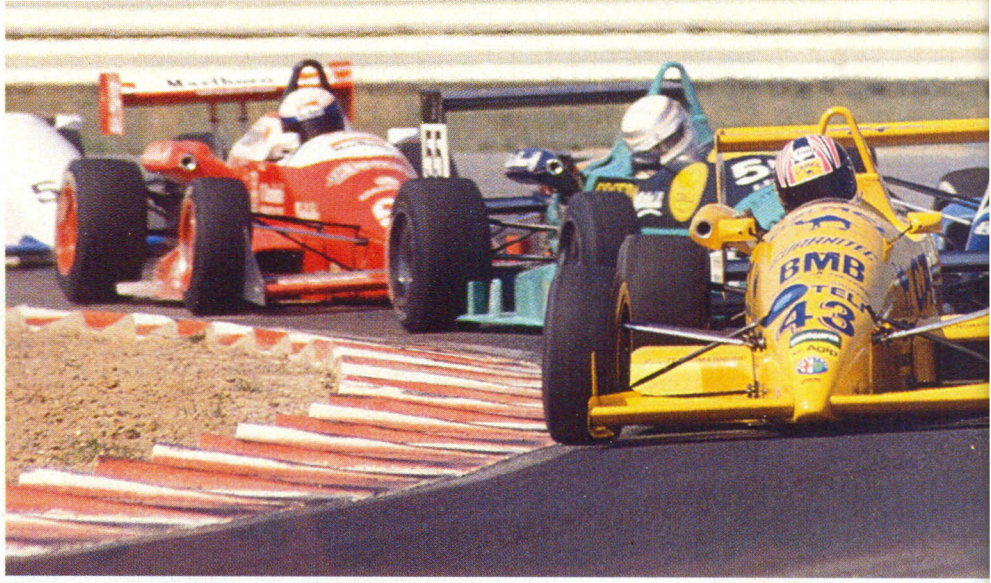
⇒

COSÌ IL TRICOLORE

1.	**Colciago**	(Reynard)	19
2.	**Bugatti**	(Reynard)	17
	Bettini	(Reynard)	17
4.	**Zanardi**	(Dallara)	16
	Gilardi	(Reynard)	16
6.	**Angelelli**	(Dallara)	15
	Busi	(Dallara)	15
	Savoldi	(Dallara)	15
9.	**Martini**	(Dallara)	12
10.	**Vandone**	(Dallara)	11
11.	**Schiattarella**	(Dallara)	10
	Villeneuve	(Reynard)	10
13.	**Furlan**	(Dallara)	7
14.	**«Gimax jr»**	(Dallara)	5
15.	**Badoer**	(Ralt)	3
	Zampedri	(Dallara)	3
	Voulaz	(Dallara)	3
18.	**Vismara**	(Reynard)	2
	Visco	(Dallara)	2
20	**Tedeschi**	(Dallara)	1
	Papis	(Reynard)	1

Dalla polvere all'altare: Bugatti, portacolori della Pre Ma, dopo il primo successo punta al titolo come una decina di suoi avversari: mai lotta è stata così aperta (FotoAction)





tuale stabilire se esiste un vantaggio per i telai Dallara o Reynard, che del resto nell'economia del campionato hanno mostrato standard di prestazioni molto vicini. Tra i motori, dopo anni di dominio dell'Alfa Novamotor, qualche cosa è cambiato: a Pergusa il Vw Spiess è tornato a vincere dopo cinque anni, mentre il giapponese Mugen, superato un difficile avvio, sta crescendo corsa dopo corsa. Infine un'ultima considerazione deve riguardare le piste sulle quali si correranno le ultime quattro gare. A Monza, Varano e Vallelunga quest'anno si è già corso, quindi tutti dispongono di riferimenti precisi, che dovrebbero mettere tutte le squadre al riparo da sorprese.

A QUATTRO GARE DALLA FINE TRICOLORE MOLTO APERTO

UNDICI PER UN TITOLO

Dopo due terzi di campionato sono ben undici i piloti che si trovano nella condizione di potersi battere per la conquista dell'alloro tricolore. Al verificarsi di una simile situazione dovevano per forza di cose concorrere un'ampia gamma di fattori. È accaduto un po' di tutto, è ovvio, del resto, altrimenti, non saremmo in questa situazione tanto anomala, che vede a quattro gare dalla fine del campionato più di una decina di piloti in grado di vantare ancora delle ambizioni di conquista del titolo. Sono arrivati in undici al rush finale, ma sono passati attraverso situazioni diversissime, a volte diametralmente opposte: c'è chi è partito fortissimo e poi si è fermato, come pure vi è chi è stato in «letargo» per una buona metà di stagione. È naturale che in una volata finale chi arriva lanciato possa avere qualche oggettivo vantaggio. Ciò però non significa certo che chi sta attraversando un cattivo momento non possa riprendersi. Qui di seguito abbiamo esaminato i singoli casi. Abbiamo cercato di fare una analisi delle prestazioni finora conseguite dei candidati al titolo. □

LEGENDA

- Questo simbolo grafico sta a indicare un trend di crescita delle prestazioni
- In questo modo viene indicata una situazione stazionaria, con risultati alterni
- Del terzo gruppo fanno parte i piloti che finora hanno deluso le aspettative

ROBERTO COLCIAGO

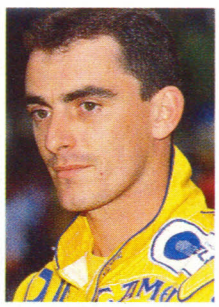
Reynard 903-Alfa Romeo
Pre.ma. Racing



Era partito come grande favorito e nelle prime tre corse aveva perentoriamente confermato il ruolo. Invece dalla gara seguente è iniziato il suo calvario, che si apriva già fin dalle qualifiche. La vettura, imputata secondo il pilota di problemi di messa a punto, è stata dapprima accuratamente controllata; poi, a Misano, è stato usato un telaio nuovo. Risultato: il pilota di Saronno è finito nel repechage. È lecito pensare che si tratti di un problema di pressione psicologica, infatti nelle prove private va meglio che in qualifica e per giunta con la vettura di Bugatti è stato perfino più veloce del legittimo proprietario.

GIUSEPPE BUGATTI

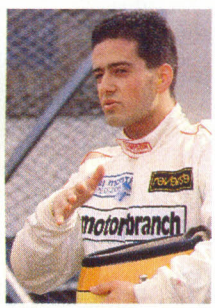
Reynard 903 Alfa Romeo
Pre. ma. Racing



Ha iniziato la stagione nel ruolo di gregario di Colciago, infilando dei piazzamenti che gli hanno permesso di far muovere la classifica. Poi con il successo di Binetto si è inserito d'autorità nel novero dei grandi della categoria e si è assiso al secondo posto della classifica tricolore in compagnia di Bettini. Da quanto ha fatto vedere finora si può dire che è un pilota capace di grandi corse se in giornata, ma è incostante e può incappare ancora in errori madornali: per esempio è riuscito in un'occasione a tamponare un compagno di squadra! Cosa accaduta a Monza proprio con il leader del campionato. Rimane un outsider. Di lusso, ma sempre outsider per il titolo.

FABRIZIO BETTINI

Reynard 903-Mugen
First Racing



Il secondo posto in classifica per un pilota che è al secondo anno di F.3 è sicuramente un risultato molto positivo. A ciò bisogna aggiungere che il varesino ha portato in pista un motore nuovo, il Mugen, che era un'incognita e, per certi versi, lo è ancora. Infatti alla First, per quanto soddisfatti dei progressi compiuti continuano a dire che le temperature di esercizio non sono ancora ottimali. Bettini intanto, al di là delle questioni di motore, pensa a guidare e i frutti sono arrivati. A partire dalla quarta gara è stato un crescendo di risultati, fatta eccezione per Monza dove è finito fuori, il suo trende è quindi decisamente più che positivo.

ALESSANDRO ZANARDI

Dallara 390-Alfa Romeo
Rc Motorsport



Dall'autore della pole position all'ultimo Gp di Monaco di F.3 ci aspettiamo qualche cosa di più. Ha grandi potenzialità, sia in termini di sensibilità di guida che di capacità di messa a punto del mezzo meccanico di cui ha una profonda conoscenza. Dire che sino ad ora gli è mancata un poco di fortuna è una giustificazione che regge davvero poco. Non è nemmeno pensabile che soffra la bagarre, perché, al contrario, è capace di inventarsi i risultati quando c'è da combattere ruota contro ruota, come accaduto a Pergusa. Nelle ultime due gare si è vista l'ombra del Zanardi protagonista di quella grande battaglia a Monza, dove lo si è visto combattere con il coltello tra i denti con Savoldi.



ANDREA GILARDI

Reynard 903-Alfa Romeo
Euroteam



Il ventunenne alessandrino è alla seconda stagione in F.3 e per il pilota, che ha ancora un così ampio margine per maturare, la fase iniziale di campionato era stata molto positiva. Nelle prime quattro gare era andato a punti per tre volte: un bel passo per un pilota che aveva sulle spalle solo un anno di esperienza in F.3. Poi è iniziata la serie negativa, che ha toccato il suo culmine con la gara di Binetto. All'autodromo del Levante, su un fondo stradale insidioso, il pilota dell'Euroteam, è finito fuori quando stava marciando verso il suo primo successo. A Misano ha cercato con una buona gara di fare dimenticare il passato.

MASSIMILIANO ANGELELLI

Dallara 390-Alfa Romeo
Venturini Racing



È una delle sorprese di questo campionato. Non ha ancora conquistato nemmeno una vittoria, ma può essere considerato uno dei grandi favoriti per il successo finale. A Misano, infatti, nell'ultima gara ha dimostrato di essere nettamente il più veloce del lotto prima che una toccata con Prioglio lo mettesse fuori gioco. È ben visto dall'Alfa Romeo (è uno dei giovani cresciuti in F.Alfa Boxer) ed è molto corteggiato dai fratelli Pedrazzani della Novamotor. Se riuscirà subito a centrare un'affermazione potrebbe trovarsi il futuro in discesa: il bolognese sta vivendo un momento magico che deve sfruttare appieno.

GIANBATTISTA BUSI

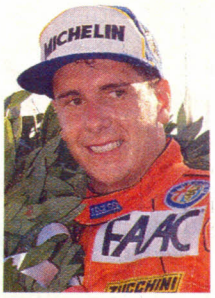
Dallara 390-Vw Spiess
Piemme Motors



Doveva essere uno dei grandi attori del campionato: nei test invernali stracciava continuamente dei record e nelle prime due gare ha fatto vedere che la sua classe non è acqua. Poi è letteralmente scomparso dalla scena: non è più arrivato alla bandiera a scacchi, se non a Misano dove ha concluso nono dopo una bella rimonta dalle retrovie. Troppo poco per il bergamasco che nutre ambizioni tricolori: eppoi il suo percorso è contrassegnato da gravi errori che pesano (a Varano si è girato durante il giro di ricognizione!). Per parlare di inversione di tendenza ci vorrebbe una vittoria che sbloccherebbe la situazione ma non se ne vedono i presupposti...

MIRKO SAVOLDI

Dallara 390-Alfa Romeo
Italracing



Vale lo stesso discorso di Angelelli: è l'emergente del momento. Diciamo che, in pratica, il campionato per il bresciano è iniziato a Monza. Al di là del risultato, sulla pista brianzola il pilota di Coperchini ha mostrato di sapere combattere stupendamente con piloti esperti come Zanardi. A Binetto ha preso... il volo, nel vero senso della parola, alla prima curva. Infine a Misano ha colto la sua prima vittoria in F.3, alla seconda stagione di attività nella serie. Con grande modestia ha attribuito il merito di questo successo alla vettura perfettamente a punto, ma questa viene fatta seguendo le indicazioni del pilota...

DOMENICO SCHIATTARELLA

Dallara 390-Alfa Romeo
Team Forti



I nove punti della gara di Imola, conquistati dietro ad Hakkinen, sono stati per il pilota di Maranello l'unico lampo in una stagione tenebrosa. Prima d'allora il pilota di Forti era riuscito a portare a casa un solo punto a Magione, non si può certo parlare di costanza di risultati. A rendere difficile questa stagione per il pilota di Maranello ci si è messa, nella fase iniziale del campionato, una certa difficoltà di comprensione tecnica con team. Al termine dell'ultima gara di Misano, Mimmo aveva il morale sotto i tacchi per l'ennesima battuta a vuoto, la sua ripresa dovrà essere anche psicologica, perché la sua capacità non è in discussione.

JACQUES VILLENEUVE

Reynard 903-Alfa Romeo
Pre.ma. Racing



Solo diciannove anni e con un anno di esperienza nel tricolore di F.3, il figlio del grande «Gil», quando si parla di programmi, non si stanca mai di ripetere che lui ha programmato di fare tre anni in F.3. Del resto il canadese, a differenza dei suoi colleghi, non ha fatto esperienze di kart prima di arrivare in F.3, per questo i risultati sino ad ora ottenuti assumono un significato particolare. Dopo il risultato di Binetto, che lo ha lanciato nella lotta per il campionato, Villeneuve a Misano è uscito subito di scena. È comunque fuor di dubbio che il canadese della Pre. Ma. sia cresciuto notevolmente, sia in termini di prestazioni che di maturità tecnica.

GABRIEL FURLAN

Dallara 390-Alfa Romeo
Jolly Club



Le possibilità che ha l'argentino di conquistare il titolo sono assai limitate. Al di là di una valutazione meramente numerica, legata a un distacco di 12 punti da un leader che ne ha solo 19, il pilota dell'equipe di Ravarotto nelle ultime quattro corse, non solo non ha più ottenuto punti, ma non è mai apparso in buona sintonia con il mezzo meccanico. Il secondo posto ottenuto a Varano ha però dato la misura delle sue indubbie capacità. C'è inoltre da considerare che l'argentino ha venticinque anni, quindi dovrà giocare tutte le carte possibili per trovare la strada per il passaggio in F.3000 già dal prossimo anno, quindi qualche buon risultato gli sarà necessario per legittimare il salto di categoria.

IL VENTO DELL'EST PORTA BURRASCA

Un fine settimana da dimenticare. Dodici mesi dopo gli entusiasmi generati dalla strepitosa cavalcata di Mansell, l'Ungheria ha presentato il conto con gli interessi a una Ferrari costretta alla sua seconda battuta d'arresto consecutiva dopo il trittico di inizio estate. Lo si deve considerare un segnale? Purtroppo sì e non solo per lo zero nella casellina dei punti per marca che testimonia del ritiro di entrambi i piloti delle Rosse. Nei dintorni di Budapest troppe coincidenze sono diventate un indizio. Per arrivare al mondiale oltre ai piloti, oltre alla buona organizzazione, oltre ai mezzi competitivi, serve anche molta serenità. Orbene, nella puszta magiara il clan modenese ha palesato una evidente elettricità. Sarà che il mercato piloti alla fine si rivela sempre un elemento di grande disturbo, sarà che quest'anno le gomme con le loro mescole capricciose diventano sempre più decisive e affliggono in particolare adesso che si è alla vigilia di una importante decisione che riguarda gli anni a venire, sarà che il dubbio se usare o no il nuovo motore anche in gara divideva platealmente la squadra in favorevoli e contrari, fatto sta che non si trovava un volto disteso a pagarlo tra gli uomini di Maranello. Aggiungiamoci che la gara ha confermato che, nella sfortuna, quest'anno Senna trova sempre il modo di far quadrare il cerchio e sottolineiamo che è venuto il momento che Berger la smetta di accanirsi sempre contro i piloti della sua ex squadra, ma forse non arriviamo al nocciolo della questione che è un altro e ben più preoccupante anche perché probabilmente se ne sta rendendo conto compiutamente lo stesso Fiorio. Il vero problema, anche se può sembrare paradossale, è lui, il grande Alain Prost. Quando in carriera si è vinto dappertutto e persino più volte può anche capitare di avere un circuito inviso, sul quale non si è mai combinato nulla di buono e verso cui si finisce col nutrire una sorta di rassegnazione, ma è certo che per tutto il fine settimana ungherese dal tre volte campione del mondo non è mai arrivato un acuto. Giustamente la squadra ha fatto quadrato verso il pilota che può ancora riportare il titolo mondiale là dove manca da troppo tempo, ma troppe giustificazioni sono state spese, troppe per un talento assolutamente indiscutibile. Male al venerdì per colpa di gomme infelici, male al sabato perché Patrese non gli ha dato strada, male al via della gara per la puntuale partenza tentennante, male durante la gara perché il tracciato tanto stupido già non concede nulla agli ardimentosi, figuriamoci con chi preferisce sempre attendere per non rischiare nulla, male infine per un ritiro che proprio non ci voleva. Per non perdere il treno occorre recuperare in fretta il miglior Prost, quello estremamente motivato di inizio stagione. Dieci punti sono pochi e sono tanti allo stesso tempo, specie adesso che la formichina brasiliana ne incamera troppi corsa dopo corsa. L'impressione è che la tattica di gara del francese, alla lunga pagante, sarebbe molto facilitata da partenze in posizioni migliori. Questo perché il suo vero rivale davanti c'è comunque sempre e, dalla posizione privilegiata, può controllare meglio l'andamento della corsa e, in un certo qual modo adesso, anche il resto del campionato.

●●●

Parlando di serenità non si può non notare come in Ungheria si sia finalmente riproposto all'attenzione generale, sia in prova, che almeno nelle fasi iniziali della gara, un team che stava finendo un po' troppo nel dimenticatoio: la Scuderia Italia. D'accordo che sui circuiti più lenti e dove il motore è comunque meno determinante questo è successo anche in passato, ma guarda caso il risveglio è avvenuto dopo che è stato ufficializzato l'accordo con Judd per la fornitura esclusiva di motori il prossimo anno. Ora è indubbio che questo passo, certamente non indolore sotto il profilo economico, sia una prova di vitalità tanto più meritevole perché arriva dopo le delusioni patite prima con la mancata fornitura di motori Ferrari, poi con quella dei nuovi Ford. Continuare con il vecchio Cosworth avrebbe significato rinunciare in partenza a qualsiasi ambizione, così al grido di «è meglio morire in piedi che vivere in ginocchio» Lucchini si è deciso e bene ha fatto perché tutto quello che è necessario non è mai rischioso.

Carlo Cavicchi









Alle spalle di un Boutsen ragioniere con la Williams è accaduto proprio di tutto: in alto, Nannini infila Patrese mentre è insidiato da Senna e Mansell. Al centro, Alboreto all'inseguimento del compagno Caffi azzarda una frenata al limite. Sopra, Piquet con la Benetton attacca la Dallara di De Cesaris nelle fasi iniziali. Non c'è stata tregua nel gruppo (Orsi)

FORMULA UNO
GP UNGHERIA

INSAL

Con una tattica furba Boutsen è stato in testa dal via pur essendo meno veloce di chi lo seguiva.
E dietro, in una lotta senza esclusione di colpi, è successo di tutto
Anche troppo...

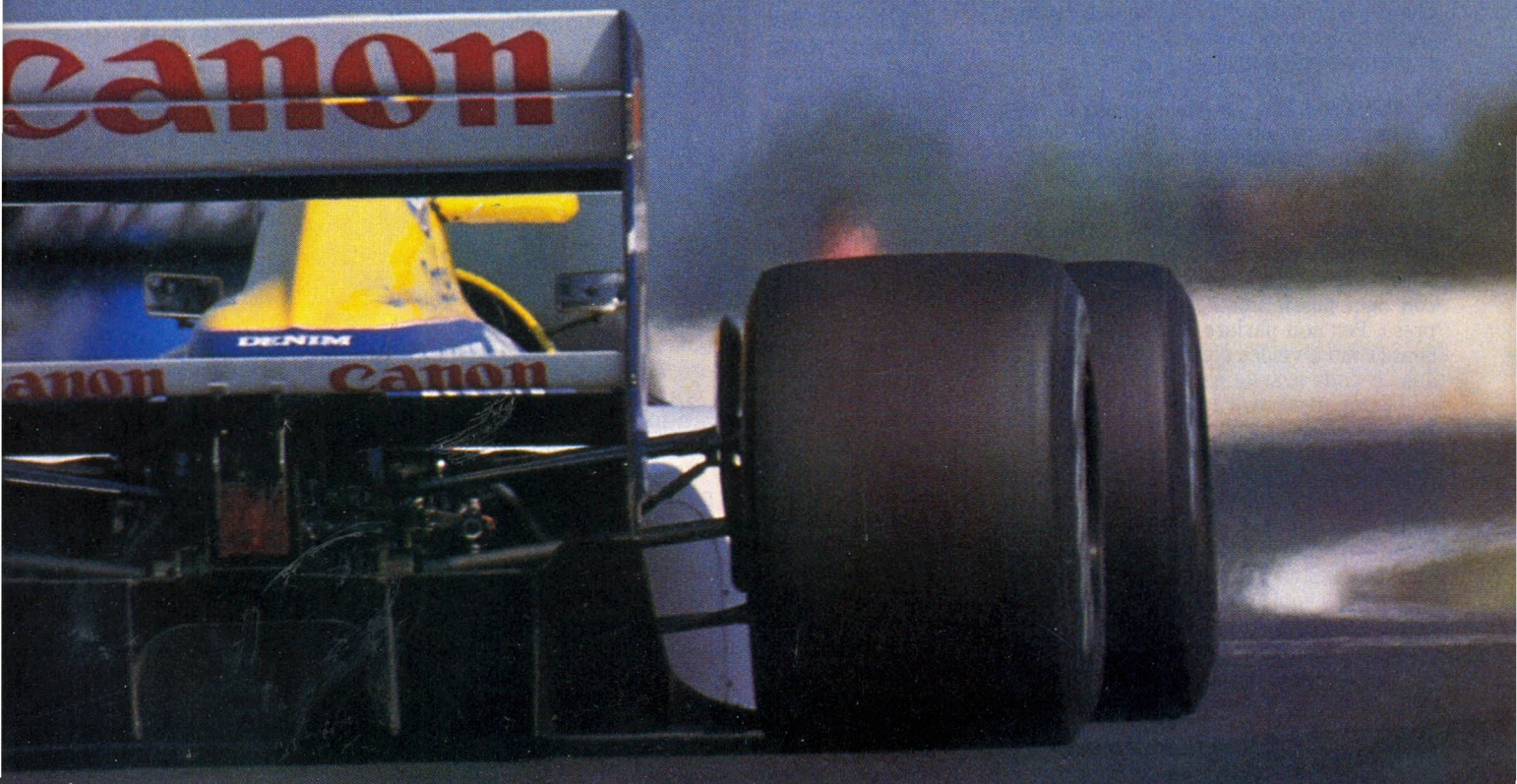


ATA BELGA

BUDAPEST — Fra le verdi colline ungheresi Boutsen e la Williams-Renault brindano a champagne, ma non della migliore marca e soprattutto che sa di... tappo. La sintesi del decimo appuntamento mondiale parla della terza vittoria in due anni del binomio anglo-francese, sempre con Boutsen e questa volta senza l'aiuto del diluvio. Punta lo sguardo su Senna e la McLaren-Honda, sul loro secondo posto che sa di vittoria in un circuito che avrebbe dovuto favorire la Ferrari, e che rende loro in discesa la strada verso il titolo iridato. Ma parla soprattutto di una gara strana, viziata, prima ancora che dagli incidenti che ne hanno movimentato gli ultimi 14 giri, da un circuito che è l'antitesi di ciò che dovrebbe essere una pista per la F.1. Quest'anno ancora più che negli anni passati, grazie al maggiore livellamento fra le vetture top, l'Hungaroring ha confermato di essere vario e aperto ai colpi di scena, ma solo perché per superare un avversario, anche nettamente più lento, è necessario osare spesso oltre il limite, dato che in nessun punto del circuito esiste spazio a sufficienza per sfidare le leggi dell'aderenza, lasciando andare la monoposto e sfruttare una eventuale superiorità di telaio o di motore. Il Gp di Ungheria si annunciava soprattutto come una gara in cui le gomme sarebbero state la chiave di volta: con l'elevato carico aerodinamico necessario i pneumatici, per arivare al traguardo senza sostituzioni, dovevano essere risparmiati oltre ogni misura. McLaren, Ferrari, Williams sono tutte partite con Goodyear di tipo «C», che con una certa cura avrebbero completato la distanza del Gp senza problemi. Delle altre vetture gommate dalla Casa americana solo la Lotus di Donnely e la Leyton March di Gugelmin hanno preso il via con le più tenere «D». In casa Pirelli, nessuno stop previsto solo per le due Tyrrell, partite con le «88»: gli altri avrebbero dovuto fermarsi una volta. Il resto l'ha fatto la pista. Pulita solo sullo stretto binario della traiettoria ideale, non consentiva a nessuno di lasciare anche per pochi metri, pena la necessità di rallentare per al-

Roberto Boccafogli

⇒



⇐

meno un giro allo scopo di ripulire i pneumatici. Ne sa qualcosa Mansell, che già alla 15. tornata, dopo avere attaccato per due passaggi la terza piazza di Patrese, abbassando ripetutamente il temporaneo record sul giro, ha dovuto rallentare facendosi un po' distanziare prima di tornare all'attacco. Lo sa bene anche Berger, che presto ha provato qualche traiettoria strana alle spalle di Boutsen, ma per tornare immediatamente nei ranghi. E mentre la gara si è quasi trascinata fino oltre metà distanza, i primi quattro-cinque viaggiavano racchiusi in distacchi che facevano pensare a un Gp combattutissimo, tutto sorpassi. Ma in pista sembrava piuttosto di vedere una processione liturgica alle spalle di Boutsen e con il terrore di compromettere i pneumatici. Un dato per tutti: alla fine del 63. giro, un passaggio prima dello speronamento di Senna, risalito dopo una imprevista sosta ai box a causa di una foratura alla gomma posteriore destra, fra il leader Boutsen e Berger quinto c'era la miseria di un secondo e mezzo!

SVOLTA. La svolta alla gara, e in certa misura anche al campionato, è arrivata a questo punto del Gp. Con gomme e nervi sempre più in crisi, gli inseguitori capivano giro dopo giro che la tattica di testa di Boutsen, prudentissimo (il suo giro più veloce, a 17 passaggi dalla fine, risulterà essere solo l'undicesimo della graduatoria finale), stava tarpando loro le ali. Risulta difficile capire perché un campione del mondo come Senna abbia potuto attaccare Nannini all'interno di una curva in cui non c'era la metà dello spazio necessario per passare. Lo stesso dicasi per Berger con Mansell, che aveva sì allargato, ma che non assolve Gerhard per essere entrato troppo veloce e con troppa precipitazione.

CAMPIONATO. La conseguenza di questo impatto va ben al di là del polso destro fortemente contuso di Nigel: spalanca nuove prospettive sull'intero campionato. Vistosamente più lenta in rettilineo, la Ferrari dell'inglese era nettamente imbattibile nel misto e gli avrebbe forse consentito da dare battaglie fino alla bandiera a scacchi con ogni possibilità aperta, vittoria compresa. Per non parlare di Nannini, intelligentissimo e veloce con una Benetton alla sua seconda grande gara di fila. A 14 giri dalla fine sembrava lui la bestia nera di Boutsen, il suo imprevisto, strepitoso successo non avrebbe fatto gridare allo scandalo. E invece Senna o la McLaren hanno centrato un secondo posto che vale una vittoria. *«Dieci punti di vantaggio in questa situazine di estrema competizione* — ha dichiarato Ayrton a gara finita — *sono un bel vantaggio»:* come dargli torto, considerando anche la gioia di Ron Dennis che sotto il podio dichiarava *«...Belgio, Monza e Suzuka saranno gare buone per noi: Portogallo, Spagna, e Australia per la Ferrari».*

FERRARI. Ma anche considerando sprecato il fine settimana ungherese, alla Ferrari non c'è certo da strapparsi i capelli. Il nuovo e attesissimo motore 037 ha accontentato i piloti in fatto di prontezza nell'erogazione dei cavalli e soprattutto ha retto alla distanza. Prost, che si era appena sganciato dal clamoroso «tappo» di Alesi e, pur distanziatissimo, poteva iniziare il suo inseguimento, è incappato in un testacoda che sembra da ascrivere a un blocco del cambio: una conferma sarà possibile solo una volta rientrati a Maranello, perché la squadra è fuggita in fretta e furia all'assalto dell'aereo del ritorno a casa. Stupisce, piuttosto, la bassa velocità massima evidenziata da Mansell sul rettifilo dei box. *«Nel warm-up del mattino* — non ci si spiegava nel team a fine Gp — *Prost era stato il più veloce e aveva ottenuto la migliore massima velocità in tutti i tre settori del cronometraggio frazionato della Olivetti. Per la gara, nessun cambio di assetto: forse sono stati gli altri a rinunciare a un po' di carico».*





Le follie ungheresi si sono aperte con Alesi, sopra, che centra Martini buttandolo fuori (Amaduzzi). A lato, Mansell tenta un attacco a Patrese: il ferrarista però non riesce a passare perché la 641 non è veloce sul dritto. Centrerà l'obiettivo molti giri dopo (Orsi)

ALESI. Ultimo pensierino per Alesi. Sempre più visibilmente nervoso (gli occhi di tutti addosso non aiutano nessuno) il promesso sposo di Ferrari, Williams e Tyrrell è due volte uscito di strada nel warm-up e in gara, isterizzato per non riuscire a superare il doppiato Martini con il quale è poi entrato in collisione, è sceso dalla monoposto prendendo a insultarlo pesantemente e rifiutando ogni discussione. Speriamo che firmi presto per qualcuno...

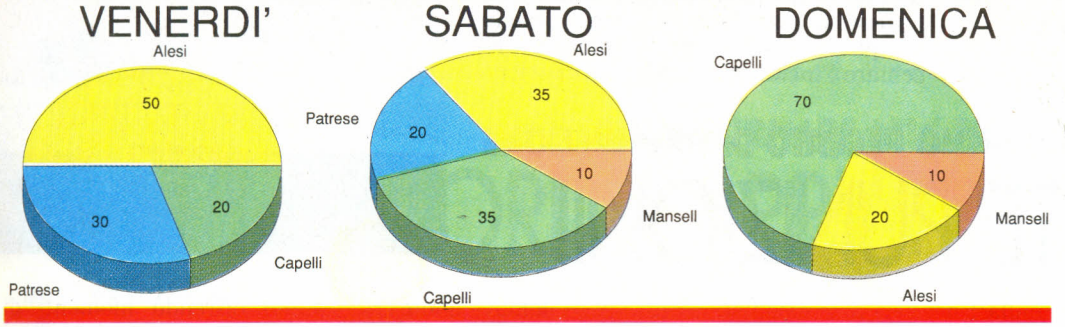


IL MERCATO **LA FERRARI PUNTA TUTTO SU CAPELLI**

AL FIANCO DI PROST ARRIVA IL COMPAGNO IVAN

BUDAPEST - Patrese confermato alla Williams, Alesi sempre più lontano dalla Ferrari, Capelli a un passo dal secondo trono di Maranello: queste le conclusioni di un mercato piloti ancora confuso, sul quale in Ungheria si è alzata un'ulteriore dose di polverone. L'origine di questa supplementare confusione è da addebitarsi a Mansell e ai suoi (veri? presunti?) propositi di rinnegare il tanto sbandierato ritiro a fine stagione. A Budapest si è detto di tutto: Nigel ha ufficialmente negato qualsiasi ripensamento alla stampa inglese, ma poi, con i colleghi italiani, ha detto e non detto, facendo luccicare da lontano l'idea di un possibile rovesciamento di carte. Ma non basta. A rafforzare questa teoria si è aggiunta la voce di un fax — in risposta a una precisa richiesta di ufficializzare i propositi di ritiro fattagli dalla Ferrari — con il quale Mansell avrebbe risposto a Maranello che le pressioni ricevute dai fans, dalle migliaia di tifosi sparsi nel mondo, gli avrebbero fatto capire che forse il ritiro potrebbe attendere ancora un po'... Ed ecco farsi strada una nuova possibilità: Mansell pentito e usato come merce di scambio con la Williams, allo scopo di convincere gli inglesi a togliere le unghie dalla opzione dell'oggetto del desiderio numero uno di Fiorio e C.: Alesi. Allo stato attuale delle cose, infatti, Mansell non sembra più amatissimo a Maranello. E poi si sa che lui punta i piedi per essere prima guida, e ciò significherebbe un inimmaginabile divorzio da Prost. Ma gli ultimi giorni, le recenti dichiarazioni (l'avvocato Agnelli, interpellato su Alesi, a Budapest si è lasciato sfuggire un *«...Alesi è bravo, eccome, tanto bravo da avere firmato un po' troppi contratti...»*) forniscono un quadro della Ferrari ormai stufa delle indecisioni del francese della Tyrrell. Ed ecco aprirsi la strada del pilota italiano: giovane, come lo stesso Agnelli ha detto personalmente di preferire, gradito a Prost e in grado di giustificare piani a lunga scadenza di Maranello ma, soprattutto, già veloce e con una certa esperienza. Il ritratto di più di un pilota di casa nostra, ma che va su misura a uno in particolare: Capelli. Giovane, veloce e determinato, onesto e non piantagrane (gli ultimi due anni sopportati senza fiatare alla scarsissima Leyton March, quando piovevano offerte come quella della Benetton nell'89, lo dimostrano), Ivan è stato contattato due volte dal Gp di Germania a oggi: nel paddock a Hockenheim e, pochi giorni dopo, con una telefonata arrivatagli da qualcuno molto vicino a Fiorio. Aggiungiamo poi che Ivan piace a Montezemolo e che la prossima settimana un importante settimanale italiano non sportivo dedicherà a Capelli un ritratto a tutto tondo presentandolo come il ferrarista dell'anno venturo: ecco che il cerchio sembra chiudersi. Senna è vicino alla firma con la McLaren e Dennis smentisce categoricamente di avere contattato Mansell. Gli avvocati del brasiliano sono entrati due volte nella sede della Williams... Solo così Alesi sarebbe libero da vincoli per finire a Maranello. Le uniche certezze di mercato sono Piquet e Nannini confermati in Williams e Gugelmin con la firma per la Leyton su un piatto d'argento. (r.b.)

LE PROBABILITA' DURANTE IL WEEK-END DEI PAPABILI FERRARISTI '91



HANNO DETTO ALLA VIGILIA

«Poche storie: a Budapest vinceremo noi, con Alesi».
Harvey Postlethwaite - La Gazzetta dello Sport 10 agosto

«Attenti alla Benetton, domenica potrà essere la monoposto rivelazione».
Nigel Mansell - Tuttosport 10 agosto

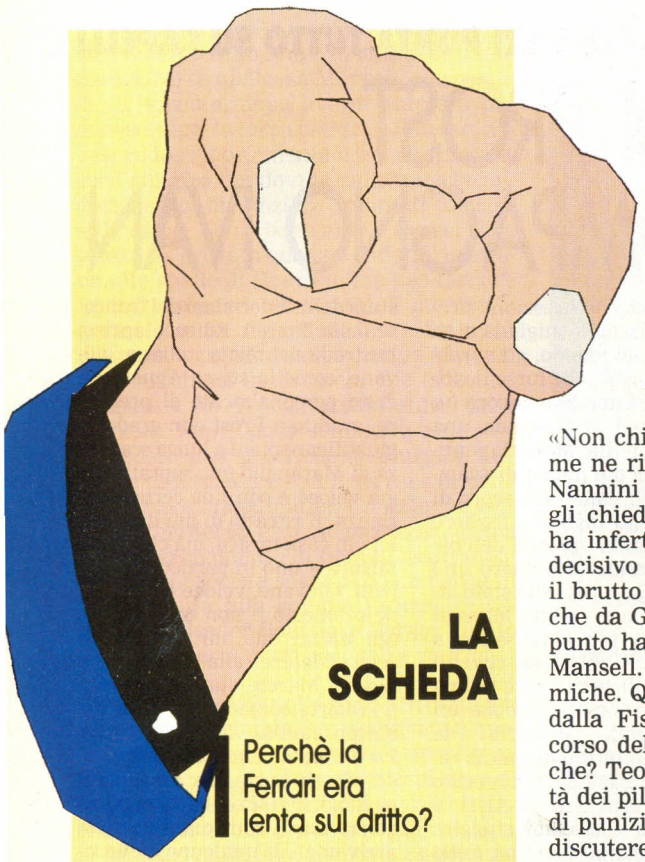
«Credo proprio che per me sia arrivato il momento di vincere un Gran Premio, del resto su questo circuito ho dei conti da regolare con la sfortuna».
Gerhard Berger - Tuttosport 10 agosto

«Sarà decisivo il semaforo verde, debbo guadagnare qualcosa subito, poi wait and see. Aspetto e vedo. I sorpassi sono ardui, faremo un bel trenino e magari ci sarà pure da addormentarsi...».
Nigel Mansell - Il Resto del Carlino 12 agosto

«Dovrò studiare la tattica della gara, dovrò stare calmo, vedere come si sviluppano le cose e fare del mio meglio quando mi si presenterà l'opportunità...».
Ayrton Senna - Corriere dello Sport 12 agosto

«Se limitiamo i danni qui, cioè su questa pista che ci è tradizionalmente sfavorevole, siamo a posto».
Ron Dennis - Il Messaggero 11 agosto





TRE MOTIVI PER CAPIRE IL GP

IL PROCESSO DEL LUNEDI'

LA SCHEDA

1 Perchè la Ferrari era lenta sul dritto?

2 Senna e Berger vanno richiamati per gli incidenti che hanno causato?

3 Ha senso correre su piste dove non sono possibili i sorpassi?

«Non chiedo che venga squalificato, ma me ne ricorderò in futuro». Alessandro Nannini non va tanto per il sottile a chi gli chiede lumi sulla speronata che gli ha inferto Ayrton Senna nel momento decisivo del Gran Premio. Il bello è che il brutto esempio è stato poi seguito anche da Gerhard Berger che nello stesso punto ha centrato in pieno la Ferrari di Mansell. E subito si sono accese le polemiche. Queste esuberanze vanno punite dalla Fisa perché non degenerino nel corso della stagione in pericolose ripicche? Teo Fabi crede nella professionalità dei piloti e preferisce che non si parli di punizioni. Ma l'Hungaroring ha fatto discutere anche per altri motivi. Quando Mansell è uscito dolorante dall'abitacolo della sua 641/2 Cesare Fiorio è partito in un'invettiva contro il tracciato dell'Est: «È una follia correre su una pista dove non è possibile fare i sorpassi». Giustissimo. Che senso ha far disputare una prova del mondiale su circuito dove è possibile azzardare dei sorpassi solo in un punto. Osare altrove significa rischiare l'incidente, come poi se ne sono visti molti in gara, tutti fortunatamente senza conseguenze per «aggressori» e «vitime». E non è tutto. L'ingegner Benzing ci spiega con esemplare chiarezza come la corsa sia stata condizionata pesantemente della variabile gomme: Mansell che disponeva di un motore potente come il nuovo 037 non poteva dare fondo al potenziale della 641 perché doveva salvaguardare le coperture se voleva sperare di finire la corsa senza soste per il pit-stop.

Franco Nugnes



I PILOTI McLAREN HANNO PECCATO DI PRESUNZIONE

MA NIENTE PUNIZIONI!

2 di TEO FABI

(pilota March-Porsche in F.Indy)

Non mi sorprende che in circuiti dove il sorpasso è quasi impossibile si verifichino degli incidenti. Per questo non me la sento di gettare la croce addosso a Senna e Berger per il loro comportamento nei confronti di Nannini e Mansell. Si è trattato di due urti che in corsa possono verificarsi. Non condivido quanti invocano un intervento della Fisa per evitare che si abbiano delle ripercussioni nei prossimi appuntamenti del mondiale. Considero tutti i piloti del Circus della Formula 1 dei veri professionisti e non credo che, al di là delle dichiarazioni a caldo di Nannini, ci possano essere delle conseguenze in futuro sulle toccate ungheresi. Pertanto mi auguro che la Fisa non faccia interventi tali da produrre invece degli effetti dannosi. A parere mio le due McLaren avevano capito che alla chicane potevano sfruttare la loro migliore frenata e hanno rischiato più del dovuto. Tanto Senna che Berger hanno «provato» il loro attacco nei giri precedenti, saltando sui cordoli e cercando quale fosse il limite per tentare l'assalto. Hanno voluto passare a tutti i costi laddove non c'era lo spazio per due vetture, ma stando ai loro calcoli, evidentemente, non avevano altre alternative. Ho assistito al Gran Premio da semplice spettatore per cui posso dire che questa bagarre ha sicuramente giovato allo spettacolo. Se ciascun pilota si atteneva ai limiti suoi e della sua monoposto avremmo assistito a un Gran Premio caratterizzato da un lungo serpentone di monoposto che mai e poi mai avrebbero osato superarsi se chi precedeva non commetteva un errore o aveva dei problemi tecnici. Lo spettacolo, almeno quello, ci ha guadagnato offrendo momenti di grande emozione. Ecco nel prendere le difese di Senna e Berger vorrei aggiungere che sicuramente non c'è stata alcuna intenzionalità nel loro comportamento: insomma non sono entrati nella chicane con l'intenzione di speronare le monoposto dei due avversari. È anche per questo che non ritengo giusto invocare sanzioni disciplinari nei confronti della coppia McLaren. Lasciamo che si chiariscano le cose fra piloti. È molto meglio. In questo momento del mondiale è meglio non accendere rivalità inutili... □



LE RISORSE DEI MOTORI SONO STATE SOFFOCATE

GOMME CONDIZIONANTI

1 **di ENRICO BENZING**
(ingegnere e giornalista)

Sono state soffocate le risorse dei motori; quindi, è stata una competizione incompleta. Un livellamento così artificioso delle prestazioni non va neppure a vantaggio dello spettacolo, se comporta sorpassi impossibili e disastrosi a due probabili vincitori, Nannini e Mansell. Una Ferrari che affianca una Williams-Renault (Mansell-Patrese) a metà rettifilo (unico punto di sorpasso plausibile) e non riesce a completare la manovra è un cattivo indice. Una Benetton-Ford che su questo rettifilo (Nannini-Patrese) ridicolizza la Williams-Renault o una McLaren-Honda, quella di Senna, che non riesce a uscire dalla scia di Boutsen danno la misura delle anomalie verificatesi in questo Gp d'Ungheria. Stando ai rilevamenti delle velocità del Data Processing Olivetti in sede di warm-up, la Ferrari di Prost avrebbe dovuto essere la più rapida, con 235,3 km/h sulla linea di traguardo, contro 235,2 km/h di Senna, 232,6 di Nannini e soltanto 232,2-231,9 km/h per Boutsen e Patrese. Il sovvertimento dei valori è stato causato da cattive caratteristiche di pneumatici, che hanno reso molto critica la velocità di percorrenza e di uscita dalla curva che immette sul rettifilo. Se la Goodyear non è pronta con la gomma per l'intera distanza, almeno non comprometta i già difficili equilibri tra i cinematismi delle sospensioni e le leggi quadratiche delle deportanze aerodinamiche. Poi, si è visto chiaramente quale motore (o quale sfruttamento di potenza) fosse migliore all'inizio e alla fine del rettifilo. Notevole la progressione del V8 Ford della Benetton; molto pronto il V10 Renault; il V12 Ferrari superiore nel settore finale; il V10 Honda piuttosto asintotico. L'immagine è stata quella di un motore Renault superiore; a osservare i tempi sul giro di Boutsen, invece, la risposta è ben diversa. Questo motore era migliorato già a Hockenheim (665-670 Cv tra gara e qualifica); Honda e Ferrari sono a quota 680-715 Cv e le differenze rappresentano il prezzo pagato per gli squilibri di pneumatici, squilibri meglio sopportati dal V8 Ford (645-650 Cv). Tecnicamente, il peggiore responso della stagione.





Sopra, la Ferrari di Prost con molto carico aerodinamico che ha tolto velocità alla 641. A lato, il serpentone che si crea nelle piste dove non si può superare se non in un punto (Orsi). Sotto, Mansell dopo l'incidente: Berger lo ha buttato fuori violentemente

BISOGNA TORNARE ALLE PISTE DA MEDIE PIÙ ELEVATE

I VALORI SI APPIATTISCONO

3 **di MARIO VECCHI**
(Team manager Lambo)

«Non è possibile assistere senza innervosirsi a un Gran Premio come quello d'Ungheria: l'Hungaroring è un circuito che falsa i valori in campo e mi chiedo che diversa gara avremmo visto su una pista «vera». Praticamente, il risultato ungherese è ormai quello delle prove: chi parte in prima fila e va in testa alla prima curva ha l'ottanta per cento del successo in mano. E ciò che è peggio è che questa situazione si riflette anche sulle prove, dove trovare una vettura anche nettamente più lenta nel proprio giro lanciato significa rinunciare al tempo. Guardando questo Gp da un'altra ottica, non so se la Williams-Renault sarebbe stata in grado di lottare per la vittoria. Basta verificare quanto ridotti siano gli scarti fra i giri più veloci di ogni pilota e soprattutto quanto sia alto quello di Boutsen per capire che è stata una gara lenta proprio per l'impossibilità di sorpassi. A mio parere, la grande sorpresa sarebbe stata la Benetton con Nannini. Sandro era velocissimo e aveva tenuto in gran conto il consumo delle gomme: poco prima dell'incidente mi sembrava vicinissimo ad attaccare Boutsen. Non penso che la McLaren avrebbe potuto battere la Ferrari in una corsa con una media più veloce. Ma il problema per la Formula 1 è che sempre più gare andranno a disputarsi su circuiti di questo tipo. La caratteristica della velocità va scomparendo: perfino Silverstone diventerà un circuito in cui sarà più importante uscire bene dalle chicane che essere efficienti su curve a oltre 200 all'ora. In queste condizioni si cambia completamente il lavoro necessario per portare una vettura in pista, ma soprattutto l'unico spettacolo in gara resta quello degli attacchi «impossibili» a bassa velocità in questa o quella chicane. E del resto, è questo l'unico modo di superare su questi circuiti: anche se più veloce, un pilota che si attacca alla coda di un'altra vettura in entrata di curva e che tenta di superarla in uscita è costretto a uscire dalla linea ideale e sporca inevitabilmente le gomme. Le corse diventano quindi delle marce in colonna in cui l'unico imperativo è risparmiare i pneumatici, salvo poi scatenarsi negli ultimi dieci giri con il pericolo di finali come quello di oggi in Ungheria. Il merito di Boutsen a Budapest è stato di avere subito capito come sarebbero andate le cose, e di preoccuparsi soltanto di risparmiare le gomme, tanto sapeva che ben difficilmente avrebbero potuto attaccarlo. □


1


2


3


4


5


6


7

LA CRONACA/**TROPPI GLI INCIDENTI**

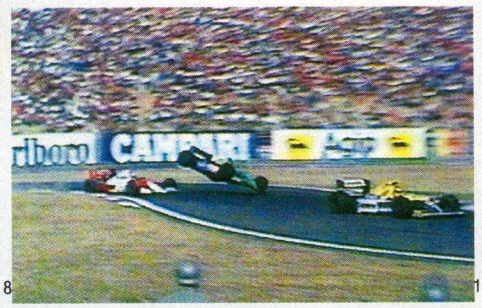
ECCESSI DI FOGA

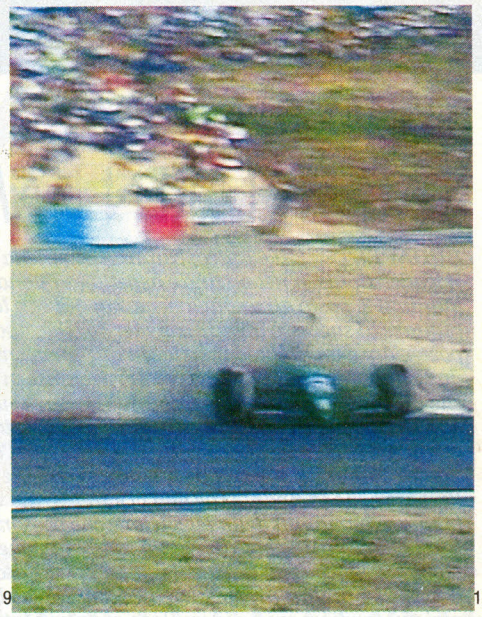
Berger mette kappaò Mansell, Senna urta Nannini eliminandolo, mentre Alesi fa fuori Martini

BUDAPEST — Pochi attimi prima del via le quotazioni di Ayrton Senna calavano di colpo. La sua McLaren, schierata in 2. fila, veniva spinta verso i box: una perdita da un radiatore obbligava a ricorrere al muletto. Una cosa che non faceva piacere al brasiliano, anche perché al pronti via Senna stranamente si faceva superare da due avversari: Mansell ed Alesi. In genere il brasiliano è uno che parte bene ma si vede che era scritto invece che avrebbe dovuto soffrire un po' prima di avere la buona sorte dalla sua. Senza voler ricercare i colpevoli e le vittime è fuor di dubbio che nella dinamica quasi uguale degli incidenti fra lui e Nannini e Berger e Mansell che «vivacizzeranno» sin troppo le fasi finali della gara, Senna ha avuto tanta tanta fortuna. Tutti gli altri 3 coinvolti pativano le conseguenze dei loro scontri lui invece poteva continuare tranquillo cogliendo un 2. posto che vale un successo. Ma torniamo alle fasi iniziali di questo strano Gp d'Ungheria. Buona la partenza di Berger che sorprendeva Patrese che cercava di resistere e ottimo avvio di Mansell ed Alesi su cui però Senna avrà da ridire nel dopo corsa. Buono lo scatto anche di De Cesaris che da decimo sullo schieramento transitava 7. al primo passaggio, lento invece l'avvio di Prost solo 10.. Al primo passaggio si fermava ai box Alliot con il muso danneggiato, segno di qualche bisticcio nelle retrovie. Nei passaggi successivi le posizioni rimanevano inalterate con Boutsen saldamente in testa seguito da Berger, poi Patrese, Mansell, Alesi, Senna e Nannini, che superava De Cesaris alla 3. tornata. Il brasiliano della Mc Laren, costretto dalle circostanze, sembrava intenzionato ad attuare una tattica di attesa

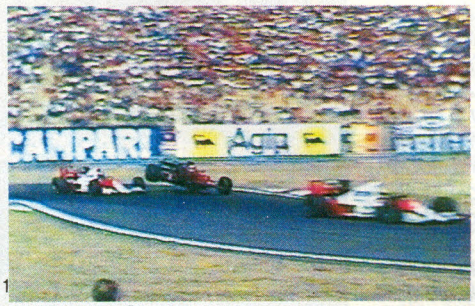




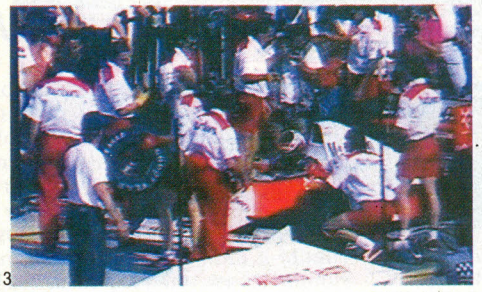












Al via ⑤ Boutsen prende subito il comando davanti a Berger e Patrese. Alesi, intanto, ⑥ supera Senna. I primi giri non offrono grandi emozioni, poi si scatena la bagarre: ⑦ Nannini entra su Patrese e inizia un inseguimento a Boutsen. ① Poca fortuna per Prost che si gira e torna ai box a piedi ②. Mansell è sempre protagonista: ③ prima subisce il sorpasso di Senna, poi quello di Berger. Ma all'austriaco risponde con un attacco riuscito all'esterno ④. Al 64. giro Senna cerca di infilare Nannini secondo in un punto impossibile: lo fa volare in aria ⑧ prima di spingerlo nella sabbia ⑨. Per Alessandro è il ritiro ⑩. La scena si ripete con Berger e Mansell: la meccanica è identica ⑪, solo che oltre a Mansell dolorante ⑫, deve ritirarsi anche Gerhard ⑬. A Senna è andata bene, conquistando un insperato 2. posto.



ma ci pensava Nannini a punzecchiarlo alle spalle costringendolo ad attaccare Alesi. Intanto al 7. giro il distacco fra Boutsen primo e Mansell 4. era di 5"600 mentre Senna era a 11"200. L'inglese della Ferrari iniziava una serie di giri veloci pressando il povero Patrese; tuttavia ogni volta che Mansell si faceva vedere dal padovano inevitabilmente andava a finire sulla parte sporca della pista e perdeva inesorabilmente terreno. Questo fatto non gli faceva cambiare tattica di gara e puntualmente ogni 7-8 giri si rifaceva sotto. Prost era lontano, 9", a ben 16"08. Senna nel frattempo pressato da Nannini osava un po' troppo all'interno di Alesi e si salvava bloccando le ruote ma rimediando un sasso che gli provocava una foratura alla gomma posteriore destra. Il giro dopo passava il francese ma si doveva fermare ai box per sostituire i pneumatici al 22. giro. Al 25. giro Mansell ritornava in maniera pressante sotto Patrese ma Alboreto involontariamente aiutava il padovano rallentando il doppiaggio da parte dell'inglese. Al 37. il primo fattaccio: Alesi arrivava troppo veloce su Martini e buttava la sua Tyrrell all'interno entrando ovviamente in collisione con la Minardi. I due davano vita ad un divertente episodio di reciproci rimbrotti e la cosa finiva lì. Pochi attimi dopo, nella stessa tornata la prima grande delusione: la Ferrari di Prost in mezzo al prato dopo un innocuo testa coda per il cedimento della trasmissione. Un duro colpo per le ambizioni da mondiale del francese. Altra sorpresa al 48. giro con Berger costretto a cambiare gomme dopo essere andato varie volte sulla parte

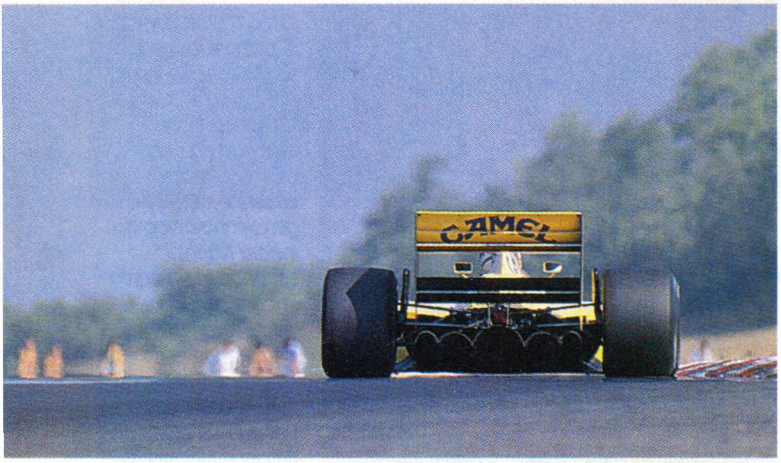
Giorgio Piola

⇒

A destra, Bernard mentre doppia Barilla: il francese è giunto sesto. All'estrema destra, Boutsen mentre taglia il traguardo della sua terza vittoria in F.1, con Senna in scia. Sotto, Warwick, quinto con la Lotus (FotoOrsi). In basso, la Ligier di Alliot con un baffo piegato, segno di una toccata nel primo giro. Nella pagina accanto, Nannini, Piquet e Briatore della Benetton con il responsabile della Camel, sponsor '91 del team inglese (FotoAmaduzzi)







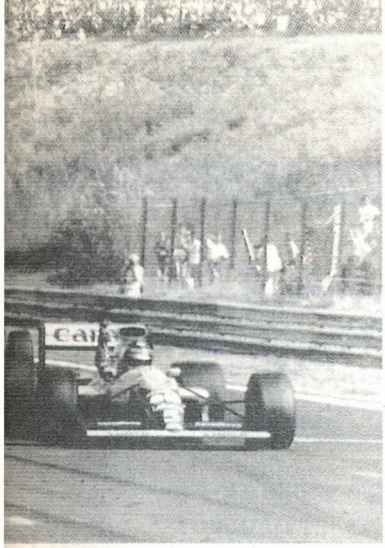


IL MOTIVO DELLA GARA

McLAREN KAMIKAZE!

BUDAPEST — È il 63. giro: Nannini è in piena rimonta, ormai ha il leader Boutsen nel mirino e aspetta la buona occasione. In Germania il 2. posto gli andava bene, ma qui con la sua Benetton può puntare al successo pieno e con merito. Di colpo una gran botta al posteriore e un bel volo in aria. In quel momento dietro a lui ci sono Senna, Mansell e Berger, tutti racchiusi in un fazzoletto visto che l'ultimo, l'austriaco, è a 1"5 dal leader Boutsen. Senna decide semplicemente di passare, ma forse è convinto di cavalcare una moto. All'inizio del suo tentativo, infatti, sull'asfalto ci sono solo due gomme della sua McLaren. Le altre, quelle di destra, sono sull'erba. Segno lampante che non vi è spazio per il sorpasso. Ci sono le chiare immagini della televisione che possono consolare il senese, anche se nulla potrà dargli la soddisfazione di un risultato importante e meritato. Sarà colpa della pista, sta di fatto che a Budapest si è andati un po' oltre nel concetto di lotta sportiva. Otto giri più tardi un episodio analogo si è verificato fra Berger e Mansell. Una collisione molto simile è avvenuta nella stessa curva con l'unica differenza che forse il ferrarista ha preso una traiettoria un po' larga inducendo all'errore Berger. «Ho sempre saputo che correre vuol dire cercare di sorpassare gli avversari — *ha detto Ron Dennis* — e poi in quanto a scorrettezze Mansell ha cercato di spingere contro il muretto dei box sia Gerhard che Nannini». *Episodi questi che fanno meditare, una gara di F.1 non può essere gestita come una partita di calcio ma introdurre le ammonizioni per episodi troppo al limite non sarebbe un'idea malvagia.* □

⇐ sporca nel tentativo di non perdere il contatto con Boutsen che continuava a tenere un ritmo perfetto e costante. Rientrava al 6. posto lasciando dietro al belga Patrese poi Mansell, Nannini e Senna. Tra il primo e l'ultimo di questo gruppo vi erano in quel momento 6". Mentre l'inglese della Ferrari cercava il varco per passare Patrese, Nannini ne approfittava per beffarlo in aspirazione dando l'impressione che la Benetton potesse disporre di una migliore velocità di punta nonostante il nuovo motore 037. L'ordine al 52. giro diventava Boutsen, Patrese, Nannini, Senna e Mansell. Il senese poi passava l'amico padovano al 55. giro, superato anche da Senna. Patrese era nei guai con le gomme e rientrava ai box subito dopo. Il gruppetto di testa continuava sempre più serrato: al 59. passaggio il distacco fra Boutsen e Berger era di 4"7 per diventare al 60. di soli 3", poi al 62. scadeva a poco meno di 2"; infine, prima della collisione fra Senna e Nannini, era di 1"500. Il brasiliano nel tentativo di passare all'interno sull'erba centrava in pieno la Benetton facendola volare per aria. A Nannini non restava che raggiungere i box per ritirarsi, era il 64 giro. La McLaren di Senna invece miracolosamente non riportava alcun danno. Le posizioni diventavano quindi Boutsen, Senna Mansell e Berger. Più distanziato Piquet alle prese con guai all'acceleratore e Patrese in rimonta dopo un testacoda complici i freni non perfetti. Al 71. giro fra Boutsen e Berger vi erano 1"4 di distacco. L'austriaco della McLaren tentava il passaggio al ferrarista che sembrava in grado di poter minacciare sia Senna che Boutsen davanti. In quel momento la vittoria era alla portata di tutti questi 4 piloti. Berger vedeva Mansell allargarsi e credeva di poter tentare la manovra ma inevitabilmente l'inglese compiva la sua traiettoria e la frenata in extremis non riusciva all'austriaco. Risultato: ripetizione della scena vissuta prima fra Senna e Nannini con la differenza che stavolta tutti e due i piloti coinvolti ponevano fine alla loro corsa. Boutsen rimaneva quindi da solo a lottare contro Senna che avendo cambiato gomme poteva contare su di un certo vantaggio. Il Belga resisteva stupendamente agli attacchi del rivale facendo fra l'altro un piacere alla Ferrari limitando i danni di quella che sarebbe stata una beffa di dimensioni mastodontiche. Terzo terminava Piquet, non molto soddisfatto poiché aveva dovuto soltanto portare alla fine una Benetton menomata. □





LO SPONSOR CAMEL LASCIA LA LOTUS PER LA BENETTON MA...

ANCHE WILLIAMS VINCE IL CAMMELLO DI PELUCHE

BUDAPEST — La Camel ha scaricato la Lotus, come previsto. Il nuovo abbinamento multimiliardario del cammello in F.1 è con la Benetton, che dal prossimo anno sarà la punta di diamante dello sponsor, ma ne beneficia la Williams, che dal '91 avrà le scritte Camel al posto di quelle della Barclays. Ma vediamo come, dietro a questa scelta di mercato, ci siano motivazioni in grado di disegnare un nuovo grafico della futura F.1. L'abbinamento Camel-Benetton non è spiegato da ragioni soltanto commerciali. Alla base c'è il grande interesse della RJR, il grande gruppo che possiede il marchio Camel, per un team che, dall'arrivo di Barnard in poi e grazie ai recenti grandi progressi del motore Ford, ha mostrato di puntare in alto per il futuro. Gli investimenti fatti negli ultimi dodici mesi (la nuova e avanzatissima base tecnica di Goddalming, la innovativa «galleria del vento all'aperto» che, come leggete a parte, Barnard ha voluto realizzare su un piccolo e sconosciuto circuito francese) ne sono la prova indiscutibile. A questo punto mancavano soltanto i tanti dollari di uno sponsor generoso e sotto questo punto di vista il coinvolgimento della Camel è abbastanza facilmente quantificabile: confermato che il budget Benetton '90 è di circa 25 milioni di dollari (grosso modo 30 miliardi di lire) è lecito ipotizzare che la cifra per il '91 non sarà inferiore ai 30 milioni di dollari. Flavio Briatore, direttore commerciale del team, ha confermato che questa cifra sarà garantita basilarmente in parti uguali da Camel e dall'altro sponsor principale, Autopolis, ovviamente non senza contributi Benetton. Ecco, quindi, che la Benetton-Ford '91 manterrà i suoi colori ma scambiandoli di posto: il giallo Camel colorerà solo la parte superiore della carrozzeria. Il musetto resterà verde, mentre blu saranno le pance laterali e l'alettone posteriore. Scomparirà lo sponsor Riello, mentre sono ancora allo studio accordi con Sanyo. Sono stati ufficializzati i rinnovi dei contratti tanto di Nannini che di Piquet. E veniamo alla Williams. Dell'accordo con il team motorizzato Renault l'aspetto più chiaro è che sarà secondario a quello con la Benetton. Non è un mistero che Frank Williams abbia utilizzato la «sirena» Camel per coinvolgere Senna, ma la recente firma di Patrese per un'altra stagione e con l'insistenza di Williams per avere Alesi (se ne legge nell'articolo sul mercato piloti) anche questa operazione è ormai saltata. Sponsor principale della Williams resterà comunque la Canon e anche gli spazi riservati alla Denim saranno confermati. Dalle ceneri della Lotus-Camel deve ora nascere la Lotus del futuro, per la quale i problemi sono tanti. Innanzitutto, il motore. A Norwich vorrebbero confermare il Lamborghini, ma in questa direzione le difficoltà riguardano sia le certezze economiche e di gestione che il team ora non può dare, sia, soprattutto, la futura proprietà della squadra che nel 1968 «inventò» gli sponsor in F.1. A Budapest è arrivata la conferma che la cordata che sta dando l'assalto alla Lotus è condotta da Peter Collins, ex direttore sportivo Benetton ma anche, negli ultimi Anni '70, già alla Lotus insieme a Chapman. Con effetto immediato Collins è diventato consulente di marketing della squadra, affiancato in questo incarico da Peter Wright, altra vecchia conoscenza Lotus: fu lui, nell'estate '76, a inviare a Chapma l'ormai storico telegramma che recita «Mosquito vola», a testimoniare la nascita dell'effetto-suolo tramite le minigonne.

(r.b.)

IL TECNICO SUDAFRICANO NON VUOLE FARE IL SECONDO DI BARNARD

BYRNE VERSO LA REYNARD

BUDAPEST — *«Quella di quest'anno è di sicuro la mia ultima Benetton come progettista».* Chi parla è Rory Byrne che, tranquillo e senza polemiche, parla di ciò che si vocifera dall'assunzione di John Barnard come direttore tecnico della squadra italo inglese avvenuto lo scorso anno. Fin dal momento del suo debutto in F.1 questa carica era stata ricoperta dal simpatico sudafricano che era stato anche il responsabile del team in F. 2. Ora le cose sono cambiate. *«Devo decidere ed è una decisione ovviamente molto importante per la mia vita, se voglio continuare a fare il progettista, oppure se voglio curare la parte aerodinamica della vettura dato che la prossima Benetton ovviamente sarà progettata da John Barnard».* Il tecnico sudafricano è a un bivio visto che sia lui, sia Barnard hanno sempre dimostrato di avere delle idee originali ed è ovvio che queste non possano sempre coincidere, anzi semmai vi è un possibile punto di contatto fra i due è proprio nella ricerca in galleria del vento. La Benetton dello scorso anno era forse la monoposto che più si avvicinava a certi concetti espressi anche dalla Ferrari di Barnard. Byrne ha smentito categoricamente un interessamenteo della McLaren, come era apparso sulla stampa inglese. Nel caso decidesse di lasciare la Benetton la sua destinazione sarebbe la Reynard, come abbiamo anticipato, per portarla al debutto in F. 1. Il cambiamento potrebbe già essere avvenuto, mentre Autosprint va in edicola in una riunione prevista nei primi giorni della settimana. Della Benetton, comunque, si è parlato molto a Budapest e non solo per l'accordo appena annunciato del nuovo sponsor Camel e della conferma dei due piloti. La notizia pubblicata da As nello scorso numero della pista laboratorio da affiancare alla ricerca in galleria del vento ha ricevuto una inconfutabile conferma. Moreno, nella sua nuova veste di collaudatore, infatti ha già guidato una B 190 sul tracciato di Lurey Leuy una pista privata vicino a Maghy Cours appartenente al preparatore di motori Danielsson dove anche la Peugeot ha svolto e svolgerà delle prove nella massima segretezza con la sua nuova 905 Gruppo C. Non è escluso che a parlare a Barnard della pista privata francese sia stato lo stesso Jean Todt, quando più di un anno fa aveva cercato di ingaggiare John Barnard. Questo tracciato pur essendo privato, ha un lungo rettilineo. Proprio quello che serve a Barnard per disseminare apparecchiature di controllo e verificare i risultati della galleria del vento. La Benetton ha già varato, a tal proposito, un intenso programma utilizzando due diverse strutture in attesa di mettere a punto apparecchiature da personalizzare ancora di più questi importanti studi. Il principio ispiratore della problema monoposto del mago inglese è, infatti, quello della massima efficienza dell'insieme motore-vettura. Per questo si è puntato sullo sviluppo del nuovo Ford 8 cilindri piuttosto che varare il programma del nuovo 12 cilindri. Lo aveva dichiarato lo stesso Barnard in Canada; il suo obiettivo non soltanto in F. 1 è quello di puntare alla massima efficienza con il minore spreco di energie possibile. Un programma che potremmo definire ecologico...

(g. p.)

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA
- Thierry Boutsen (Williams Fw13B) 1'17"919 (183,329)
- Riccardo Patrese (Williams Fw13B) 1'17"955 (183,244)

2. FILA
- Gerhard Berger (McLaren Mp4/5B) 1'18"127 (182,841)
- Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) 1'18"162 (182,759)

3. FILA
- Nigel Mansell (Ferrari F1/90) 1'18"719 (181,466)
- Jean Alesi (Tyrrell 019) 1'18"726 (181,450)

4. FILA
- Alessandro Nannini (Benetton B190) 1'18"901 (181,047)
- Alain Prost (Ferrari F1/90) 1'19"029 (180,754)

5. FILA
- Nelson Piquet (Benetton B190) 1'19"453 (179,789)
- Andrea De Cesaris (Bms Dallara 190) 1'19"675 (179,288)

6. FILA
- Derek Warwick (Lotus 102) 1'19"839 (178,920)
- Eric Bernard (Larrousse 90-1) 1'19"963 (178,643)

7. FILA
- Emanuele Pirro (Bms Dallara 190) 1'19"970 (178,627)
- Pierluigi Martini (Minardi M190) 1'20"197 (178,121)

8. FILA
- Satoru Nakajima (Tyrrell 019) 1'20"202 (178,110)
- Ivan Capelli (Leyton March Cg901) 1'20"385 (177,705)

9. FILA
- Mauricio Gugelmin (Leyton March Cg901) 1'20"397 (177,678)
- Martin Donnelly (Lotus 102) 1'20"602 (177,226)

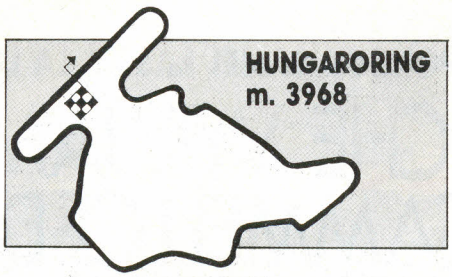
10. FILA
- Aguri Suzuki (Larrousse 90-1) 1'20"619 (177,189)
- Stefano Modena (Brabham Bt59) 1'20"715 (176,978)

11. FILA
- Philippe Alliot (Ligier Js33B) 1'21"003 (176,349)
- Michele Alboreto (Arrows A11B) 1'21"758 (174,721)

12. FILA
- Paolo Barilla (Minardi M190) 1'21"849 (174,526)
- Gabriele Tarquini (Ags Jh25) 1'21"964 (174,281)

13. FILA
- Nicola Larini (Ligier Js33B) 1'22"078 (174,039)
- Alex Caffi (Arrows A11B) 1'22"126 (173,938)

NON QUALIFICATI: Yannick Dalmas (Ags Jh25) 1'22"263,David Brabham (Brabham Bt59) 1'22"488,Jarvi Lehto (Onyx Ore 1) 1'22"647,Gregor Foitek (Onyx Ore 1) 1'24"361



Decima gara del mondiale F. 1 12 agosto 1990

Circuito: Hungaroring ● **Distanza:** 77 giri pari a km 305,536 ● **Organizzatore:** Magyar Autoklub ● **Direttore di gara:** Roland Brynseraed ● **Partenza:** ore 14 ● **Spettatori:** 80.000 ● **Organizzazione:** 8 ● **Sicurezza:** 7 ● **Condizioni atmosferiche:** sole e caldo per tutto il week-end.

IN 17 AL TRAGUARDO

	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1.	**Thierry Boutsen**	Williams Fw13B	77	1.49'30"597	167,402	-
2.	**Ayrton Senna**	McLaren Mp4/5B	77	1.49'30"885	167,394	0"288
3.	**Nelson Piquet**	Benetton B190	77	1.49'58"490	166,694	27"893
4.	**Riccardo Patrese**	Williams Fw13b	77	1.50'02"430	166,595	31"833
5.	**Derek Warwick**	Lotus 102	77	1.50'44"841	165,531	1'14"244
6.	**Eric Bernard**	Larrousse 90-1	77	1.50'54"905	165,281	1'24"308
7.	**Martin Donnelly**	Lotus 102	76	1.49'56"675	164,575	1 giro
8.	**Mauricio Gugelmin**	Leyton March Cg901	76	1.50'13"198	164,163	1 giro
9.	**Alex Caffi**	Arrows A11B	76	1.50'25"889	163,849	1 giro
10.	**Emanuele Pirro**	Bms Dallara 190	76	1.50'39"407	163,515	1 giro
11.	**Nicola Larini**	Ligier Js33B	76	1.50'49"488	163,267	1 giro
12.	**Michele Alboreto**	Arrows A11B	75	1.49'33"039	162,993	2 giri
13.	**Gabriele Tarquini**	Ags Jh25	74	1.49'34"520	160,784	3 giri
14.	**Philippe Alliot**	Ligier Js33B	74	1.49'48"938	160,432	3 giri
15.	**Paolo Barilla**	Minardi M190	74	1.50'05"163	160,038	3 giri
16.	**Gerhard Berger**	McLaren Mp4/5B	72	1.42'50"076	166,693	5 giri
17.	**Nigel Mansell**	Ferrari F1/90	71	1.40'57"821	167,423	6 giri

9 I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Satoru Nakajima	Tyrrell 019	9	Uscita di strada	15.
Andrea De Cesaris	Bms Dallara 190	22	Motore	11.
Pierluigi Martini	Minardi M190	35	Incidente	21.
Stefano Modena	Brabham Bt59	35	Motore	20.
Alain Prost	Ferrari F1/90	36	Cambio	7.
Jean Alesi	Tyrrell 019	36	Incidente	8.
Aguri Suzuki	Larrousse 90-1	37	Motore	17.
Ivan Capelli	Leyton March Cg901	56	Cambio	10.
Alessandro Nannini	Benetton B190	64	Incidente	7.

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

NUOVO

Thierry Boutsen (Williams Fw13B) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'17"919 alla media di 183.329 kmh.

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

Riccardo Patrese (Williams Fw13B) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 63. giro in 1'22"058 alla media di 174.082 kmh.

SULLA DISTANZA

NUOVO

Thierry Boutsen (Williams Fw13B) ha stabilito il nuovo record percorrendo 77 giri pari a km 305,536 in 1.49'30"597 alla media di 167.402 kmh.



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE E DELLE PREQUALIFICHE

N.	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMEN.
					I	II	III	IV	WARM UP
5	**Boutsen**	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	**1'21"043**	**1'19"619**	1'20"372	**1'17"919**	1'22"698
6	**Patrese**	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	1'21"027	1'19"419	1'19"865	**1'17"955**	1'22"659
28	**Berger**	McLaren Mp4/5B	Honda V10	Goodyear	**1'21"780**	**1'18"127**	1'19"523	1'18"703	1'22"496
27	**Senna**	McLaren Mp4/5B	Honda V10	Goodyear	1'20"120	1'20"389	1'19"186	**1'18"162**	1'22"618
2	**Mansell**	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	**1'20"129**	**1'18"739**	**1'19"664**	**1'18"719**	1'22"824
4	**Alesi**	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	1'19"528	1'19"042	1'24"701	**1'18"726**	1'24"519
19	**Nannini**	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	**1'21"971**	**1'19"300**	**1'19"212**	**1'18"904**	1'22"927
1	**Prost**	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	1'21"480	1'20"309	1'21"361	**1'19"029**	1'21"332
20	**Piquet**	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	**1'22"257**	**1'21"109**	**1'20"887**	**1'19"453**	1'23"348
22	**De Cesaris**	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	1'21"703	1'21"675	1'21"065	**1'19"675**	1'24"907
11	**Warwick**	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	**1'21"780**	**1'21"154**	**1'21"250**	**1'19"839**	1'23"728
29	**Bernard**	Larrousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	1'20"968	1'21"692	1'20"016	**1'19"963**	1'25"178
21	**Pirro**	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	**1'22"367**	**1'21"070**	**1'20"647**	**1'19"970**	1'24"377
23	**Martini**	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	1'21"102	1'21"242	1'21"727	**1'20"197**	1'27"096
3	**Nakajima**	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	**1'24"336**	**1'21"449**	**1'21"294**	**1'20"202**	1'26"021
16	**Capelli**	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	1'23"313	1'21"512	1'22"881	**1'20"385**	1'24"316
15	**Gugelmin**	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	**1'23"165**	**1'22"198**	**1'22"362**	**1'20"397**	1'22"898
12	**Donnelly**	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	1'23"040	1'21"324	1'19"911	**1'20"602**	1'23"511
30	**Suzuki**	Larrousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	**1'23"545**	**1'21"577**	**1'21"724**	**1'20"619**	1'24"320
8	**Modena**	Brabham Bt59	Judd V8	Pirelli	1'21"406	1'22"024	1'21"902	**1'20"715**	1'25"136
26	**Alliot**	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	**1'23"550**	**1'22"701**	**1'21"452**	**1'21"003**	1'24"105
9	**Alboreto**	Arrows A11B	Cosworth V8	Pirelli	1'23"431	1'22"909	1'23"275	**1'21"758**	1'24"698
24	**Barilla**	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	**1'22"557**	**1'22"784**	1'22"027	**1'21"849**	1'27"345
17	**Tarquini**	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'23"801	1'23"827	1'22"834	**1'21"964**	1'27"218
25	**Larini**	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	**1'21"859**	**1'22"584**	1'20"602	**1'22"078**	1'25"249
10	**Caffi**	Arrows A11B	Cosworth V8	Goodyear	1'23"230	1'22"986	1'22"433	**1'22"126**	1'24"952
18	**Dalmas**	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	**1'24"093**	**1'23"116**	**1'22"842**	**1'22"263**	-
7	**Brabham**	Brabham Bt59	Judd V8	Pirelli	1'24"405	1'23"923	1'22"451	**1'22"488**	-
36	**Lehto**	Onyx Ore 1	Cosworth V8	Goodyear	**1'25"516**	-	**1'23"231**	**1'22"647**	-
35	**Foitek**	Onyx Ore 1	Cosworth V8	Goodyear	1'29"810	**1'24"361**	1'25"101	1'24"863	

N.	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	TEMPO
25	**Larini**	Ligier	Js33B Cosworth V8	Goodyear	**1'21"518**
26	**Alliot**	Ligier	Js33B Cosworth V8	Goodyear	1'21"710
18	**Dalmas**	Ags	Jh25 Cosworth V8	Goodyear	**1'23"227**
17	**Tarquini**	Ags	Jh25 Cosworth V8	Goodyear	1'23"406
14	**Groulliard**	Osella Fa1/Me	Cosworth V8	Pirelli	**1'23"582**
31	**Gachot**	Coloni	C3B Cosworth V8	Goodyear	1'23"670
33	**Moreno**	EuroBrun	Er190 Judd V8	Pirelli	**1'24"386**
34	**Langes**	EuroBrun	Er190 Judd V8	Pirelli	1'26"514
39	**Giacomelli**	Life	F190 Life W12	Goodyear	**1'41"431**

■ **GOMME.** Tra i piloti gommati Goodyear c'è stata maggiore incertezza nella scelta delle coperture. Quasi tutti (Ferrari, Williams, McLaren e la Benetton di Nannini) si sono presentati al via con le C che rappresentano per la Casa di Akron la mescola più dura. A scegliere la D, più morbide, sono stati Piquet, Donnelly e Gugelmin ma al momento del via il brasiliano della Benetton optava per le C. In Casa Pirelli tutti decidevano di partire con gomme dure anche se con piccole differenze: le due Dallara e Modena impiegavano le 93 meno dure mentre la Tyrrell decideva per le 88 intermedia e la Minardi per le più «conservative» 96.

L'ALTALENA DELLA CORSA

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Boutsen** in 0.14'19"610 (166,178); 2. Berger a 1"214; 3. Patrese a 2"515; 4. Mansell a 3"902; 5. Alesi a 10"874; 6. Senna a 11"770; 7. Nannini a 12"372; 8. Piquet a 16"925; 9. Prost a 18"567; 10. Warwick a 23"961; 11. De Cesaris a 26"401; 12. Bernard a 28"845; 13. Martini a 36"067; 14. Pirro a 36"607; 15. Capelli a 37"644; 16. Gugelmin a 38"361; 17. Donnelly a 40"093; 18. Suzuki a 40"811; 19. Modena a 41"926; 20. Caffi a 42"357; 21. Alboreto a 43"025; 22. Larini a 43"582; 23. Tarquini a 52"27 8; 24. Barilla a 57"934; 25. Alliot a 1'17"268.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Boutsen** in 0.28'29"520 (167,121); 2. Berger a 1"011; 3. Patrese a 3"025; 4. Mansell a 6"699; 5. Alesi a 11"600; 6. Senna a 11"757; 7. Nannini a 12"374; 8. Piquet a 14"636; 9. Prost a 15"080; 10. Warwick a 26"385; 11. De Cesaris a 39"068; 12. Bernard a 39"967; 13. Capelli a 52"517; 14. Gugelmin a 58"896; 15. Martini a 1'01"874; 16. Pirro a 1'02"186; 17. Donnelly a 1'02"525; 18. Suzuki a 1'02"950; 19. Caffi a 1'03"370; 20. Alboreto a 1'03"860; 21. Larini a 1'04"902; 22. Modena a 1'08"906; 23. Tarquini a 1'22"538; 24. Barilla a 1 giro; 25. Alliot a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. **Boutsen** in 0.42'40"359 (167,377); 2. Berger a 0"651; 3. Patrese a 1"795; 4. Mansell a 2"303; 5. Nannini a 7"783; 6. Piquet a 20"347; 7. Alesi a 21"143; 8. Prost a 21"426; 9. Warwick a 35"287; 10. Senna a 36"102; 11. Bernard a 47"616; 12. Cap elli a 59"176; 13. Gugelmin a 1'17"790; 14. Pirro a 1'20"842; 15. Donnelly a 1'21"310; 16. Suzuki a 1'22"324; 17. Caffi a 1'23"354; 18. Alboreto a 1'24"979; 19. Larini a 1 giro; 20. Modena a 1 giro; 21. Martini a 1 giro; 22. Tarquini a 1 giro; 23. Barilla a 1 giro; 24. Alliot a 1 giro.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. **Boutsen** in 0.56'56"173 (167,261); 2. Berger a 0"717; 3. Patrese a 2"506; 4. Mansell a 5"004; 5. Nannini a 6"525; 6. Senna a 26"097; 7. Piquet a 31"697; 8. Warwick a 35"353; 9. Bernard a 41"281; 10. Capelli a 58"754; 11. Gugelmin a 1'22"525; 12. Donnelly a 1'24"424; 13. Caffi a 1 giro; 14. Alboreto a 1 giro; 15. Larini a 1 giro; 16. Pirro a 1 giro; 17. Tarquini a 1 giro; 18. Alliot a 1 giro; 19. Barilla a 2 giri.

COSÌ DOPO 50 GIRI

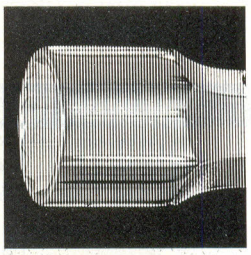
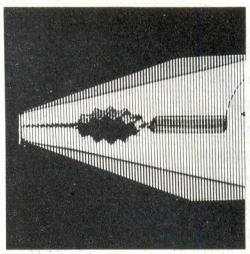
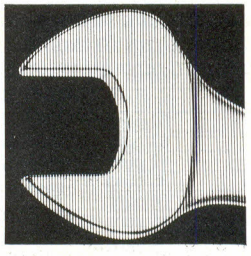
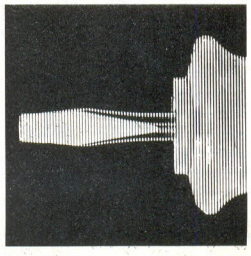
1. **Boutsen** in 1.11'12" 5 (167,191); 2. Patrese a 2"237; 3. Mansell a 2"625; 4. Nannini a 3"107; 5. Senna a 5"319; 6. Berger a 27"665; 7. Piquet a 22"221; 8. Warwick a 29"693; 9. Bernard a 42"526; 10. Capelli a 1'02"302; 11. Gugelmin a 1 giro; 12. Donnelly a 1 giro; 13. Caffi a 1 giro; 14. Pirro a 1 giro; 15. Larini a 1 giro; 16. Alboreto a 1 giro; 17. Alliot a 1 giro; 18. Tarquini a 2 giri; 19. Barilla a 2 giri.

COSÌ DOPO 60 GIRI

1. **Boutsen** in 1.25'21"457 (167,352); 2. Nannini a 1"315; 3. Senna a 3"300; 4. Mansell a 4"296; 5. Berger a 4"740; 6. Piquet a 16"538; 7. Warwick a 39"942; 8. Patrese a 40"088; 9. Bernard a 56"074; 10. Gugelmin a 1 giro; 11. Caffi a 1 giro; 12. Donnelly a 1 giro; 13. Pirro a 1 giro; 14. Alboreto a 1 giro; 15. Larini a 1 giro; 16. Tarquini a 2 giri; 17. Alliot a 2 giri; 18. Barilla a 2 giri.

COSÌ DOPO 70 GIRI

1. **Boutsen** in 1.39'32"423 (167,426); 2. Senna a 0"597; 3. Mansell a 1"140; 4. Berger a 1"482; 5. Piquet a 19"845; 6. Patrese a 32"203; 7. Warwick a 52"263; 8. Bernard a 1'08"139; 9. Donnelly a 1 giro; 10. Gugelmin a 1 giro; 11. Caffi a 1 giro; 12. Pirro a 1 giro; 13. Alboreto a 1 giro; 14. Larini a 1 giro; 15. Tarquini a 2 giri; 16. Alliot a 2 giri; 17. Barilla a 3 giri.





Beta
La qualità Beta ha cinquant'anni. Una qualità collaudata su tutte le piste del mondo dai Teams più famosi

CLASSIFICHE IRIDATE DOPO LA 10. GARA

	STATI UNITI 11/3	BRASILE 25/3	SAN MARINO 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	MESSICO 24/6	FRANCIA 8/7	G. BRETAGNA 15/7	GERMANIA 29/7	UNGHERIA 12/8	BELGIO 26/8	ITALIA 9/9	PORTOGALLO 23/9	SPAGNA 30/10	GIAPPONE 21/10	AUSTRALIA 4/11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
MONDIALE PILOTI																		
1. **Senna**	9	4	-	9	9	-	4	4	9	6							54	54
2. **Prost**	-	9	3	-	2	9	9	9	3	-							44	44
3. **Berger**	-	6	6	4	3	4	2	-	4	-							29	29
4. **Boutsen**	4	2	-	3	-	2	-	6	1	9							27	27
5. **Piquet**	3	1	2	-	6	1	3	2	-	4							22	22
6. **Patrese**	-	-	9	-	-	-	1	-	2	3							15	15
7. **Mansell**	-	3	-	-	4	6	-	-	-	-							13	13
Alesi	6	-	1	6	-	-	-	-	-	-							13	13
Nannini	-	-	4	-	-	3	-	-	6	-							13	13
10. **Capelli**	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-							6	6
11. **Bernard**	-	-	-	1	-	-	-	3	-	1							5	5
12. **Warwick**	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2							3	3
13. **Caffi**	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-							2	2
Modena	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-							2	2
15. **Nakajima**	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-							1	1
Suzuki	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-							1	1
MONDIALE COSTRUTTORI																		
1. **McLaren**	9	10	6	13	12	4	6	4	13	6							83	83
2. **Ferrari**	-	12	3	-	6	15	9	9	3	-							57	57
3. **Williams**	4	2	9	3	-	2	1	6	3	12							42	42
4. **Benetton**	3	1	6	-	6	4	3	2	6	4							35	35
5. **Tyrrell**	7	-	1	6	-	-	-	-	-	-							14	14
6. **Leyton March**	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-							6	6
Larrousse	-	-	-	1	-	-	-	4	-	1							6	6
8. **Lotus**	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2							3	3
9. **Brabham**	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-							2	2
Arrows	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-							2	2

VELOCITA' IN PROVA

Rilevate sul rettilineo principale

VENERDÌ

N.	PILOTA	KM/H
27	Senna	241.610
28	Berger	240.960
1	Prost	239.040
4	Alesi	237.360
6	Patrese	237.210
20	Piquet	237.150
2	Mansell	236.690
5	Boutsen	236.120
19	Nannini	236.120
16	Capelli	235.810
30	Suzuki	235.760
29	Bernard	235.290
15	Gugelmin	234.220
3	Nakajima	234.070
12	Donnelly	232.960
26	Alliot	231.560
17	Tarquini	231.560
21	Pirro	231.160
23	Martini	230.970
11	Warwick	230.870
10	Caffi	230.720
24	Barilla	230.520
18	Dalmas	230.180
8	Modena	229.490
25	Larini	229.250
22	De Cesaris	228.520
7	Brabham	228.280
9	Alboreto	226.940
35	Foitek	225.050

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
27	Senna	239.630
28	Berger	237.620
6	Patrese	236.840
2	Mansell	236.790
4	Alesi	235.500
1	Prost	235.450
19	Nannini	235.190
5	Boutsen	235.140
20	Piquet	234.480
29	Bernard	233.920
16	Capelli	233.770
15	Gugelmin	233.510
30	Suzuki	232.260
3	Nakajima	230.570
11	Warwick	230.030
23	Martini	229.790
12	Donnelly	229.450
17	Tarquini	229.400
8	Modena	229.010
10	Caffi	228.960
26	Alliot	228.810
25	Larini	228.330
22	De Cesaris	228.280
21	Pirro	228.090
7	Brabham	227.610
9	Alboreto	226.750
18	Dalmas	225.850
24	Barilla	224.040
35	Foitek	220.360
36	Lehto	219.470

DOMENICA

N.	PILOTA	KM/H
1	Prost	235.290
27	Senna	235.190
5	Boutsen	233.210
19	Nannini	232.560
20	Piquet	232.510
30	Suzuki	232.510
28	Berger	232.210
6	Patrese	231.960
2	Mansell	231.020
15	Gugelmin	230.180
29	Bernard	230.130
16	Capelli	229.980
9	Alboreto	229.300
10	Caffi	229.250
4	Alesi	229.200
8	Modena	227.370
26	Alliot	226.560
23	Martini	226.080
12	Donnelly	225.470
21	Pirro	225.420
3	Nakajima	225.280
11	Warwick	224.840
22	De Cesaris	224.440
17	Tarquini	223.930
25	Larini	223.460
24	Barilla	221.990

IL PUNTO DELLE PRE-PROVE

DALLARA IN DIFFICOLTA'

A partire dal Gp di Germania, con la promozione della Larrousse e la retrocessione della Ligier, è cambiata la classifica che permetteva di stabilire quali team avrebbero dovuto disputare le prequalifiche nella seconda parte della stagione. Fino alla prova disputata in Gran Bretagna, infatti, venivano considerati punti e piazzamenti ottenuti nelle ultime otto gare dello scorso anno e nelle prime otto dell'attuale stagione. Ora, vengono ritenuti validi punti e piazzamenti ottenuti quest'anno e il risultato finale, dopo la gara australiana, permetterà di stabilire i team che dovranno prequalificarsi il prossimo anno. Al momento attuale dovrebbero partecipare alla roulette del venerdì mattina la Bms Dallara, l'Ags, l'Osella e l'EuroBrun oltre a Coloni e Life che non hanno finora ottenuto alcun piazzamento. In «zona rischio» oltre alla Ligier, ci sono Onyx e Minardi anche se il team di Larini e Alliot può vantare due 9. posti contro un solo 10. ottenuto dalla Dallara. Mancano ancora sei gare prima della fine della stagione e ancora tutto può succedere.

McLaren	83 punti
Ferrari	57 punti
Williams	42 punti
Benetton	35 punti
Tyrrell	14 punti
Leyton March	6 punti
Larrousse	6 punti
Lotus	3 punti
Arrows	2 punti
Brabham	2 punti
Onyx	7. posto
Minardi	7. posto
Ligier	9. posto
Bms Dallara	10. posto
Ags	13. posto
Osella	13. posto
EuroBrun	13. posto
Coloni	—
Life	—

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Patrese	(Williams Fw13B)	63	1'22"058	174.082
Berger	(McLaren Mp4/5B)	52	1'22"122	173.946
Mansell	(Ferrari F1/90)	58	1'22"235	173.707
Donnelly	(Lotus 102)	58	1'22"561	173.021
Senna	(McLaren Mp4/5B)	58	1'22"577	172.988
Nannini	(Benetton B190)	58	1'22"639	172.858
Larini	(Ligier Js33B)	60	1'23"147	171.802
Piquet	(Benetton B190)	59	1'23"164	171.767
Bernard	(Larrousse 90-1)	32	1'23"864	170.333
Boutsen	(Williams Fw13B)	59	1'23"934	170.191
Gugelmin	(Leyton March Cg901)	53	1'24"062	169.932
Alliot	(Ligier Js33B)	66	1'24"073	169.909
Warwick	(Lotus 102)	35	1'24"140	169.774
Prost	(Ferrari F1/90)	17	1'24"214	169.625
Capelli	(Leyton March Cg901)	36	1'24"245	169.563
Caffi	(Arrows A11B)	60	1'24"388	169.275
Alesi	(Tyrrell 019)	14	1'24"414	169.223
Alboreto	(Arrows A11B)	46	1'24"418	169.215
Pirro	(Bms Dallara 190)	69	1'24"765	168.522
Tarquini	(Ags Jh25)	52	1'24"921	168.213
Suzuki	(Larrousse 90-1)	31	1'25"209	167.644
De Cesaris	(Bms Dallara 190)	18	1'25"523	167.029
Barilla	(Minardi M190)	60	1'25"710	166.664
Martini	(Minardi M190)	32	1'25"930	166.238
Modena	(Brabham Bt59)	29	1'26"474	165.192
Nakajima	(Tyrrell 019)	5	1'27"900	162.512



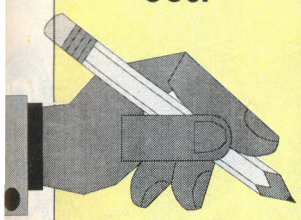
Berger (sopra, Orsi) raggiunge la 3. posizione nella classifica generale

DRIVER HIT PARADE/**DOPO L'INCIDENTE**

BERGER FA DISCUTERE

Si fa sempre più incandescente la situazione nella Driver Hit Parade. Al di là del doppio en-plein ottenuto da Boutsen e Nannini al termine della gara magiara, i giornalisti non sono stati tutti concordi nell'attribuzione dei voti ai piloti che hanno animato la testa della corsa. Basti pensare a Berger che ha ricevuto valutazioni comprese tra il 7 e il 10, nonostante il contatto con Mansell collezionando un totale di 86 punti. A tre lunghezze ha concluso Senna, senza dubbio più combattivo del compagno di squadra, che pagherà cara questa valutazione. Mansell, infatti, grazie ai 92 punti ottenuti in Ungheria è ora a sole due lunghezze dal brasiliano che guida la classifica generale con un vantaggio di solo 0,2 punti sulla media/Gp. Berger, che ha comunque guadagnato una posizione ai danni di Prost, sembra ormai tagliato fuori dalla vetta considerati gli oltre 26 punti che lo dividono dal compagno di squadra.

HANNO VOTATO COSÌ



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

	Boccafogli	Scalera	Lini	Camus	Rives	Costas	Zwickl	Barros	Schlang	Leme	Totale punti Gp Ungheria
	AUTOSPRINT	Corriere dello Sport	IL GIORNO	AUTOhebdo	L'EQUIPE	Diario 16	MOTOR SPORT	volante	rallye racing	REDE GLOBO	
Boutsen	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Nannini	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Mansell	9	9	9	9	10	9	10	9	9	9	92
Patrese	9	10	9	9	9	9	9	9	9	9	91
Berger	7	9	8	9	10	9	10	8	9	7	86
Senna	7	9	7	9	9	9	8	7	9	9	83
Warwick	8	7	9	7	8	9	8	9	8	8	81
Bernard	8	7	9	8	7	9	8	8	8	8	80
Piquet	7	8	8	8	8	8	7	8	9	8	79
Alesi	5	8	8	8	8	8	7	8	8	8	76
Prost	8	8	6	8	8	NC	7	8	8	8	74
Capelli	7	7	8	7	9	7	7	8	7	7	74
Gugelmin	8	7	8	7	8	7	7	8	7	7	74
Donnelly	8	7	8	7	7	8	7	8	7	7	74
Tarquini	7	7	7	7	6	8	7	8	7	7	71
Caffi	7	7	8	6	8	7	7	7	6	6	70
Pirro	7	7	8	6	6	7	7	7	6	7	68
Alboreto	6	6	8	7	7	7	6	6	7	6	66
Barilla	6	7	7	7	5	7	7	6	7	6	65
Modena	7	7	7	6	6	7	6	6	6	7	65
Larini	6	6	7	6	7	7	7	7	6	6	65
Suzuki	NC	6	7	6	6	7	6	7	6	6	62
De Cesaris	7	7	9	NC	6	NC	6	6	NC	NC	61
Alliot	6	6	7	6	5	7	6	5	6	6	60
Martini	6	6	8	NC	5	NC	6	6	NC	NC	57
Nakajima	NC	NC	7	5	4	NC	NC	NC	5	6	52

CLASSIFICA GENERALE

MANSELL PIU' VICINO A SENNA

	POSIZIONE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
=	1.	(1.)	Senna	898	10	89.80
=	2.	(2.)	Mansell	896	10	89.60
▲	3.	(4.)	Berger	872	10	87.20
▽	4.	(3.)	Prost	868	10	86.80
=	5.	(5.)	Piquet	837	10	83.70
▲	6.	(7.)	Nannini	833	10	83.30
▽	7.	(6.)	Alesi	818	10	81.80
▲	8.	(9.)	Boutsen	816	10	81.60
▽	9.	(8.)	Patrese	809	10	80.90
▲	10.	(11.)	Capelli	604	8	75.50
▲	11.	(12)	Bernard	753	10	75.30
▽	12.	(10.)	Tarquini	147	2	73.50
=	13.	(13.)	Modena	730	10	73.00
▲	14.	(16.)	Warwick	722	10	72.20
▽	15.	(14.)	Caffi	505	7	72.14
▽	16.	(15.)	Suzuki	706	10	70.60
▽	17.	(14.)	Schneider	70	1	70.00
=	18.	(18.)	Gugelmin	416	6	69.33
=	19.	(19.)	Donnelly	680	10	68.00
▲	20.	(21.)	Alboreto	532	8	66.50
▲	21.	(23.)	Larini	659	10	65.90
▽	22.	(20.)	Martini	593	9	65.89
▽	23.	(22.)	Alliot	592	9	65.78
▽	24.	(23.)	Grouillard	322	5	64.40
=	25.	(25.)	De Cesaris	575	9	63.89
=	26.	(26.)	Barilla	445	7	63.57
▽	27.	(26.)	Foitek	441	7	63.00
▲		(33.)	Dalmas	126	2	63.00
▲	29.	(31.)	Pirro	489	8	61.13
=	30.	(30.)	Lehto	304	5	60.80
▽	31.	(29.)	Nakajima	601	10	60.10
=	32.	(32.)	Brabham	238	4	59.50
▽	33.	(13.)	Moreno	118	2	59.00
▽	34.	(31.)	Morbidelli	57	1	57.00

Legenda

▲ IN SALITA ▽ IN DISCESA

= STAZIONARIO ☆ NUOVO ENTRATO



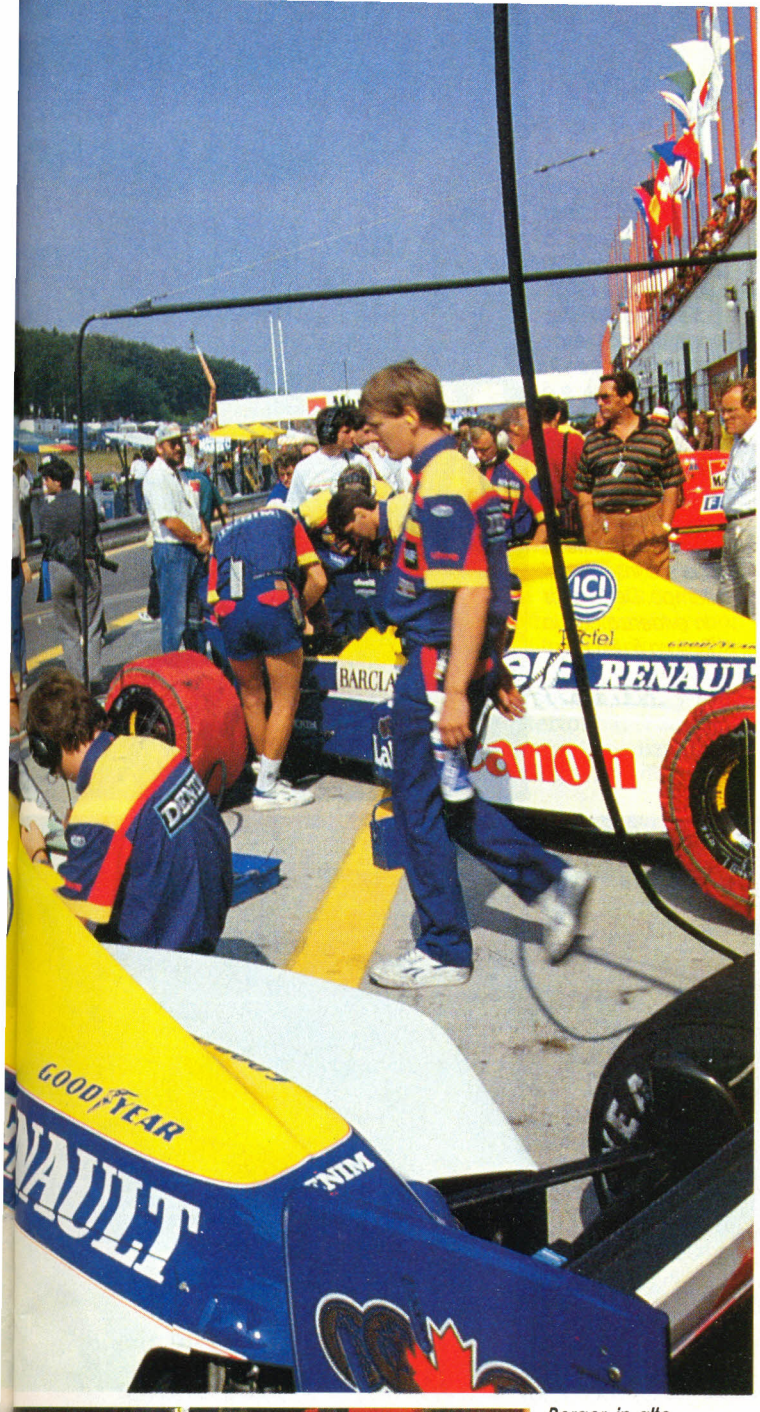


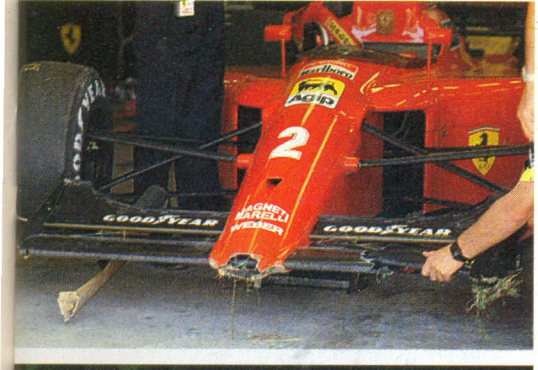
LE PROVE **PRIMA FILA TUTTA WILLIAMS**

BOUTSEN SI PRESENTA

Con la sua prima pole position il pilota belga ha mostrato tutto il potenziale per la gara

BUDAPEST — Il primo dispiacere alla Ferrari è arrivato quando, durante l'ultimo turno di qualificazione, Gianni Agnelli dal muretto dei box ha salutato con un ampio gesto della mano Ayrton Senna. Il brasiliano, che stava per uscire con il primo set da qualifica, ha risposto con un cenno della destra poi meno gentilmente ha spodestato Nigel Mansell del suo momentaneo 2. posto dietro Gerhard Berger. È stata la prima delusione ma purtroppo non l'ultima visto che quasi alla fine delle prove ci hanno pensato i due della Williams a far scivolare ancora di due posizioni l'inglese della Ferrari. Mansell in 3. fila e Prost in 4., non c'è che dire, in Ungheria le Ferrari devono soffrire nelle prove. La pista ungherese ha giocato ancora dei brutti scherzi con il suo asfalto scivoloso che garantisce pochissimo grip. Ne sanno qualcosa i due della McLaren che sono stati anch'essi beffati da Boutsen e Patrese. Berger e Senna sono stati gli unici a preferire, sabato pomeriggio, le nuove gomme da qualifica anteriori con una diversa costruzione abbinata alla stessa mescola delle altre usate da Williams, Ferrari e Benetton. La sorpresa Williams-Renault è frutto di una serie di fattori positivi quali la giusta mappatura effettuata sabato dai motoristi francesi, le novità aerodinamiche apportate alle Fw 13B ed infine, ma non da sottovalutare, la giusta scelta del tempo per giocare le proprie carte; alla fine della sessione con una temperatura decisamente più fresca e meno vetture in pista. Accorgimento che non ha certo avuto Nigel Mansell che alla mezz'ora aveva già finito il suo lavoro, bruciandosi subito i suoi due set da qualifica. Ha «lavorato» poco anche Alain Prost ma non per colpa sua. I responsabili della Ferrari avevano fatto montare sulla sua monoposto un motore fresco, uno dei più potenti 037, ma al momento di uscire con il primo treno da qualifica si ritrovava senza la 5. marcia e rientrava ai box senza nemmeno completare il giro. 25 minuti di sosta forzata e poi il francese usciva di nuovo incappando in Patrese che involontariamente lo rallentava. Con 6/7 decimi in meno il francese avrebbe potuto piazzarsi alle spalle del compagno di squadra per fare una terza fila tutta rossa dietro Williams e McLaren che comunque avrebbe lo stesso lasciato un po' delusi tutti, specialmente dopo lo spettacoloso 2. posto ottenuto da Mansell, venerdì dietro il funambolico Berger. I due avevano tirato veramente fuori le unghie visto che lo stesso Senna, nei guai con le gomme come Prost, ammetteva che non sarebbe potuto scendere sotto l'1'19". Venerdì per cercare di risolvere i problemi di aderenza precaria, quasi tutti, ad eccezione dei due della Williams, hanno usato almeno un treno di gomme soffici da gara (le D). Alla McLaren hanno fatto di tutto per assicurarsi la prima fila ma, come la Ferrari, hanno avuto strani problemi con le gomme. Berger e Senna si sono ritrovati anche con una pressione troppo bassa che ha procurato ad entrambi un piccolo brivido con una leggera spanciata ed una chicane tagliata da entrambi con il brasiliano a ruote inchiodate. Delusione anche per Alesi e la Benetton nelle prove. Il francese era sicuro, venerdì sera, di poter arrivare alla prima fila ma si è ritrovato con problemi ai freni ed un assetto sbagliato nella mattinata da rimediare nel pomeriggio. Nannini e Piquet non sono sembrati in grado di potersi inserire nelle primissime file. Sabato sera Bee Guagg veniva chiamato a consulto da Barnard. Sorpresa sabato per De Cesaris che si piazzava 2. fra i «pirelliani» risalendo 7 posizioni rispetto a venerdì. In ombra i due della March non a suo agio su questo tracciato tortuoso. Gioia per Gabriele Tarquini alla sua 2. qualificazione stagionale, mentre Modena per riuscire nell'impresa ha dovuto abbandonare il cambio trasversale della sua Brabham non ancora a punto. (g.p.)







Berger, in alto nell'altra pagina, ha avuto problemi di gomme alla chicane è addirittura arrivato lungo. Le vetture di Patrese e Boutsen ai box, sopra, si preparano per l'attacco finale alla prima fila. La Ferrari era in difficoltà con le gomme e Mansell ha dovuto strafare uscendo anche di pista (Amaduzzi). Il sempre positivo Nannini ha ottenuto il 7. tempo (Colombo)

COSI' I TEAM NELLE QUALIFICHE

IL TRAFFICO RALLENTA PROST E MANSELL SPRECA LE GOMME

FERRARI. Un week end importante per la Ferrari, quello ungherese, con la decisione da prendere sul debutto in gara del nuovo motore e la visita lampo di Gianni Agnelli. Nigel Mansell, quasi a mostrare all'illustre ospite le sue capacità ha sprecato i due set di gomme subito. Prost, bloccato da un guasto al cambio, ha giocato le sue chance alla fine, ma un problema di equilibrio fra le gomme anteriori, e un po' di traffico in pista lo hanno rallentato. 5. e 6. due posizioni non esaltanti per i ferraristi specialmente se si considera il fatto che Mansell aveva ottenuto il 2. tempo venerdì. Mansell ha usato nelle prove, maggiormente, la vettura di scorta dotata dello 037. Sabato mattina l'inglese danneggiava il muso della sua vettura in una innocua uscita di strada. Sabato sera sono arrivati da Maranello dei nuovi motori 037 in rinforzo visto il loro impiego in gara. Domenica mattina la vettura di scorta era equipaggiata con il vecchio motore mentre le altre due avevano il nuovo 037.

McLAREN. Per la McLaren la prima fila Williams non ha suonato come una sconfitta. Berger e Senna debuttavano con la nuova aerodinamica della parte inferiore della vettura abbinata ad un alettone posteriore con due grandi flap verticali. Tuttavia ciò non ha reso le vetture più facili da assettare. Senna particolarmente non riusciva a far funzionare a dovere le gomme da qualifica anche a causa di errate pressioni di gonfiaggio. Sabato pomeriggio, i due della McLaren sono stati gli unici a utilizzare le nuove coperture anteriori ed alla fine del turno tentavano anche la carta di scaricare aerodinamicamente la vettura. Berger e Senna sono entrambi usciti alla chicane dopo una violenta correzione dovuta a una spanciata per le gomme basse di pressione. Domenica mattina tutte e 3 le vetture venivano munite delle nuove prese d'aria dei freni piatte e molto grandi, provate venerdì da Berger.

WILLIAMS. Patrese 5. Boutsen 6. la prima giornata di prove non avrebbe lasciato prevedere una prima fila tutta Williams. I due piloti si lamentavano del sottosterzo. Venerdì mattina nella vettura del belga si rompeva il motore. Poi sabato il miracolo nonostante Boutsen abbia lamentato noie al cambio della sua vettura che lo ha costretto a manovre meno veloci per cercare di essere più preciso. Il netto miglioramento coinvolgeva un po' tutti i settori delle macchine anche se la nuova mappatura del motore e l'aerodinamica introdotta da Newey ha giocato il ruolo principale.

BENETTON. Ci si aspettava di più dalle Benetton. Sulla vettura di scorta non c'era l'ultima versione del motore Ford e Nannini doveva utilizzarla venerdì mattina e Piquet sabato mattina a causa di una rottura del motore il primo, e di un problema elettrico il secondo. Venerdì il brasiliano decideva di qualificarsi con due treni di gomme da gara mentre il toscano ne alternava uno da qualifica.

TYRRELL. Grande euforia venerdì sera con Alesi ottimo 3. ma soprattutto sicuro di poter fare meglio il giorno dopo dato che aveva commesso alcuni errori nel suo giro veloce. Invece arrivava la doccia scozzese del capitombolo di 3 posizioni. Colpa forse anche dei freni che gli hanno procurato guai per tutte e due le giornate. Il suo limite potenziale era però attorno all'1'18", e cioè al massimo in 3./4. posizione. Nakajima non riusciva ad andare oltre la 15. posizione con una vettura non ben bilanciata.

LOTUS. Warwick è stato preciso come un orologio: 11. venerdì, ha conservato la posizione sabato, migliorando quel tanto che gli è bastato per non farsi superare da nessuno. Le Lotus comunque soffrono della mancanza di mezzi del team. Donnelly ha dovuto usare due volte la vettura di scorta venerdì mattina e nel turno del pomeriggio. Sabato tentava la carta delle gomme buone dei due treni mischiati ma ovviamente senza successo.

AGS. La gioia della 2. qualificazione ottenuta da Tarquini (dopo Silverstone) ha mitigato la delusione di Dalmas che ha mancato di poco l'obiettivo risultando il 1. degli esclusi. Le AGS curate ai box da Peter Wyss sono apparse in netto progresso, mentre in casa Michel Costa si sta preparando le modifiche per la versione con il cambio trasversale.

LEYTON HOUSE. Dopo gli ottimi exploit sui circuiti veloci le Leyton House sono apparse in difficoltà su un circuito medio-lento come quella di Budapest. Anche Gugelmin aveva a disposizione freni

⇒

⇐

Brembo. Sia Capelli che il brasiliano hanno avuto difficoltà ad equilibrare aerodinamicamente le vetture con i grandi alettoni anteriori. Venerdì Capelli veniva rallentato da Nakajima nel suo giro veloce mentre Gugelmin migliorava al secondo tentativo ma anche lui lamentava del traffico in pista. Sabato il problema del bilanciamento veniva risolto in parte alzando un po' l'avantreno. Nella mattinata Gugelmin si è ritrovato con un motore poco potente il che ha obbligato i meccanici ad operare una sostituzione.

LARROUSSE. Bernard aveva sorpreso tutti venerdì mattina con un ottimo 4. tempo ma il pomeriggio quando gli veniva assettata meglio la sua Larrousse piombava al 18. posto. Sabato il francese era in grado di rimontare al 12. posto ammetteva che forse non eseguiva le migliori traiettorie visto che erano molto diverse da quelle di Mansell che aveva seguito per alcuni giri.

ARROWS. Risolti finalmente i propri guai sui circuiti veloci le Arrows ora se la devono vedere con quelli lenti ed è saltato di nuovo fuori il problema del poco grip con gomme da qualifica. Caffi sabato ha rischiato l'esclusione per colpa di Donnelly che «gentilmente» indicava con un braccio agli altri piloti di scansarlo mentre procedeva lentamente mandandoli però sullo sporco. Alboreto doveva faticare per conquistare il 22. posto in un giro pieno di noie dovute anche a delle gomme non in giusta temperatura.

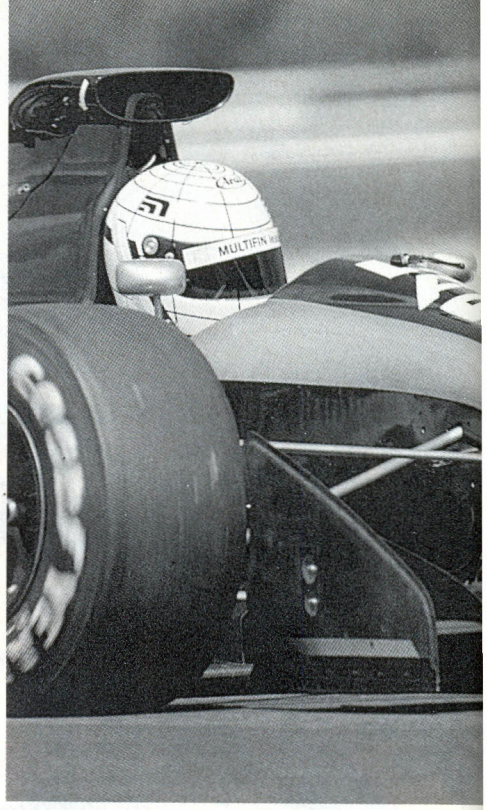
BRABHAM. Problemi di trazione per entrambe le Brabham il venerdì, ma soprattutto con Modena in grossi guai a causa del nuovo cambio trasversale, estremamente impreciso. Cambiato il sabato con la versione longitudinale, Stefano ha potuto assettare la monoposto fino a firmare un buon 20. posto in griglia, mentre Brabham è restato fuori anche per il ritardo con cui, fra le due sessioni del sabato, è stata completata la sostituzione del suo motore, rotto al mattino in seguito alla rottura di un tubo dell'acqua. Le ripetute noie al cambio trasversale hanno obbligato Modena a non usarlo in gara.

MINARDI. Sia Martini sia Barilla hanno provato tutto il venerdì con grossi problemi di sottosterzo, che si è tentato di correggere in tutti i modi ma è rimasto costante anche con la pista più gommata. Minimo il miglioramento il sabato, con Martini e Barilla confinati a deludenti 14. e 23. posto sullo schieramento.

SCUDERIA ITALIA. Sottosterzo anche per le Dallara, nonostante il nuovo alettone posteriore e anche con una lieve scordolata di De Cesaris che venerdì pomeriggio ha piegato il fondo della vettura. Molto meglio il sabato, con i due piloti che a metà dell'ultima sessione erano addirittura appaiati in terza fila.

LIGIER. Aderenza in grande crisi anche per le Ligier, che sabato mattina sembravano «guarite» ma non appena tornate alle gomme da qualifica si sono ritrovate ad arrancare.

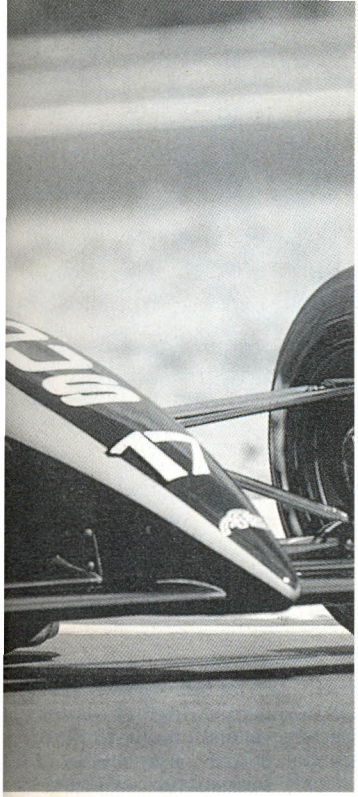
MONTEVERDI. Sempre più nei guai Lehto e Foitek alle prese con una scuderia che in due giorni è riuscita a montare il differenziale al contrario. Risultato: Lehto venerdì non è riuscito a fare neppure un giro e sabato risultava escluso come pure il compagno. Foitek, sempre sabato, veniva esonerato dallo stesso Monteverdi dalla squadra. □



Tarquini, a lato (Orsi), ha conquistato la sua seconda qualificazione '90 dopo essere uscito dalle pre-qualifiche. Gugelmin, sotto, esce dalla sabbia con la Leyton House: si è accontentato di partire in 9. fila (Attualfoto). Alesi, in basso, è stato il più veloce sabato mattina, mentre in griglia si è inserito col 6. tempo. De Cesaris in evidenza con la Dallara 5. fila (Orsi)



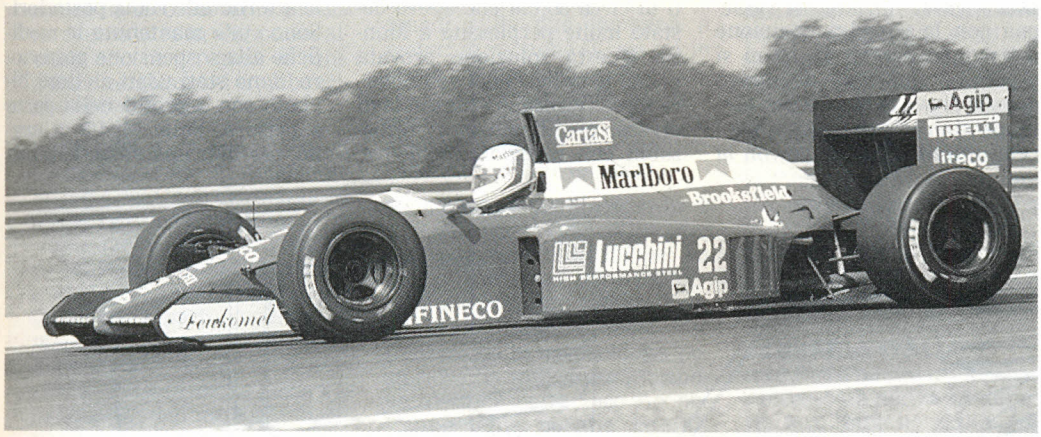




PREQUALIFICHE **I DUE TEAM FRANCESI HANNO DETTATO LEGGE**

BANDIERA VERDE PER AGS E LIGIER

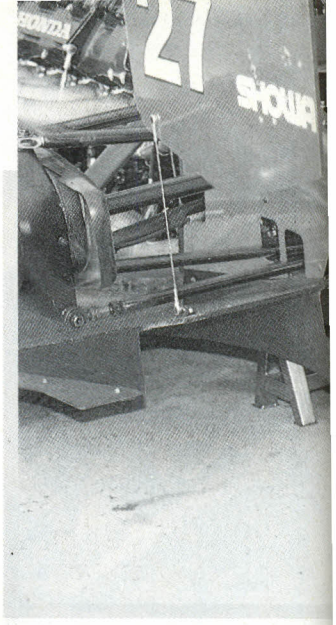
BUDAPEST — È stato un'affare tutto francese il turno di prequalifiche del venerdì mattina. Ligier e Ags hanno monopolizzato i 4 posti al sole. L'unica minaccia è venuta ancora da un transalpino: Olivier Grouillard sulla Osella rinforzata negli attacchi delle sospensioni anteriori e posteriori. Il francese, nel momento di utilizzare il primo set di gomme da qualifica, era addirittura 2., poi scivolava di posizione in posizione per risultare quinto e primo degli esclusi, con una forte delusione dipinta nel viso. Colmo della sfortuna, il pilota della Osella veniva fermato per ben tre volte consecutive alla verifica tecnica all'ingresso box, con una notevole perdita di tempo che sicuramente non lo ha favorito. Fin troppo tranquille le prove per i due della Ligier. Larini e Alliot, nell'ordine, ottenevano ottimi tempi con estrema facilità utilizzando le affidabili Jb33B in versione con il cambio longitudinale. Hanno dovuto sudare un po' di più Dalmas e Tarquini alle prese con vetture in netto progresso ma afflitte da un fastidioso sovrasterzo. La piccola squadra francese aveva svolto dei test privati a Le Luc in vista della trasferta in Ungheria. Assente a Budapest il progettista del team, Michel Costa, rimasto a casa a lavorare nelle modifiche necessarie alla monoposto dotata del nuovo cambio trasversale che ha ben impressionato al debutto con la pista. Fra l'altro, per la prima volta, il muletto era completamente eguale alle altre 2 vetture anche se non vi è stata la necessità di utilizzarlo. L'abruzzese si è ritrovato, come a Hockenheim, con un cambio che faceva le bizze con la 5. marcia che saltava fuori. Soddisfazione alla Coloni, nonostante l'eliminazione: con il ritorno al V8 Ford le cose stanno andando nella giusta direzione, anche se il team ha dovuto fare i miracoli per ricostruire la vettura danneggiata in Germania. Alla fine Gachot è stato fermato dal cedimento di un bullone di fissaggio della cremagliera dello sterzo. Mai in lotta per il passaggio del turno questa volta Roberto Moreno, la cui Eurobrun lamentava un notevole sovrasterzo con il retrotreno che dirigeva bruscamente all'esterno delle curve in frenata. Langes ha guidato la vettura dotata del monoammortizzatore mentre Giacomelli ha compiuto solo 5 giri con la Life facendo segnare una velocità di punta inferiore di 44 km/h rispetto al più veloce Moreno. (g.p.)



IL MOTORE V10 IN ESCLUSIVA PER SEI MILIARDI DI LIRE

SCUDERIA - JUDD: È FATTA

BUDAPEST — Fornitura in esclusiva per due anni, 1990 e '91, per la cifra non certo esorbitante di cinque milioni di dollari, circa 6 miliardi di lire: questi i dettagli dell'accordo, siglato nelle scorse settimane e annunciato a Budapest, fra la Scuderia Italia e John Judd per la fornitura del suo motore 10 cilindri. Si tratta di un accordo molto positivo, che premia l'iniziativa della squadra bresciana, la quale, delusa nelle sue aspettative, per il 12 cilindri Ferrari e il nuovo 8 della Ford, non si è abbattuta e ha condotto in porto la non facile trattativa con il motorista inglese, il cui 10 cilindri non è ancora uscito dalla fabbrica ed è già particolarmente ambito. Parecchie erano infatti le squadre interessate alla nuova unità di Judd, che per il 1991 può permettersi progetti di grande ambizione collocandosi nettamente al di sopra del livello comune ai team motorizzati a 8 cilindri. L'esclusiva a vantaggio della Scuderia Italia è sotto questo punto di vista molto importante e se il suo prezzo non può dirsi troppo elevato, è perché al di là dell'accordo con la Scuderia Italia, Judd avrà assoluta libertà nel piazzare i suoi 8 cilindri, compresa la più recente versione a V stretto. La vettura che monterà il 10 cilindri inglese è attualmente allo studio nella galleria del vento dell'ingegnere Dallara: si tratta di un modello in scala 1 a 3 che darà alla luce la prima vettura prototipo verso la fine di quest'anno, in tempo utile per iniziare i test a inizio 1991. Se la situazione del team bresciano ha ora come unica incertezza il nome dei piloti '91 (né De Cesaris né Pirro sono certi di essere riconfermati e si sa che Lucchini sarebbe ben contento di avere Modena), il fronte dei motori registra numerosi dubbi e perplessità in vista del prossimo anno. È il caso, ad esempio, del team Larrousse, il cui patron si è detto, a Budapest, ben felice di confermare l'accordo con la Lamborghini, ma si è anche detto *«...sorpreso e preoccupato, perché mentre la Casa italiana richiede garanzie tecniche e amministrative alle sue squadre, da parte sua non accetta neppure di fornire adeguate certezze circa quante e quali saranno le squadre cui fornirà in futuro il suo 12 cilindri...»*. Sottolineato poi che le speranze di avere il 10 cilindri sono poco più di un sogno, Gérard Larrousse ha negato con poca convinzione una visita fatta alla Toyota, in un recente viaggio in Giappone per contatti con lo sponsor Espo, il cui propulsore 3500 aspirato e già una certezza per il futuro. (r.b.)



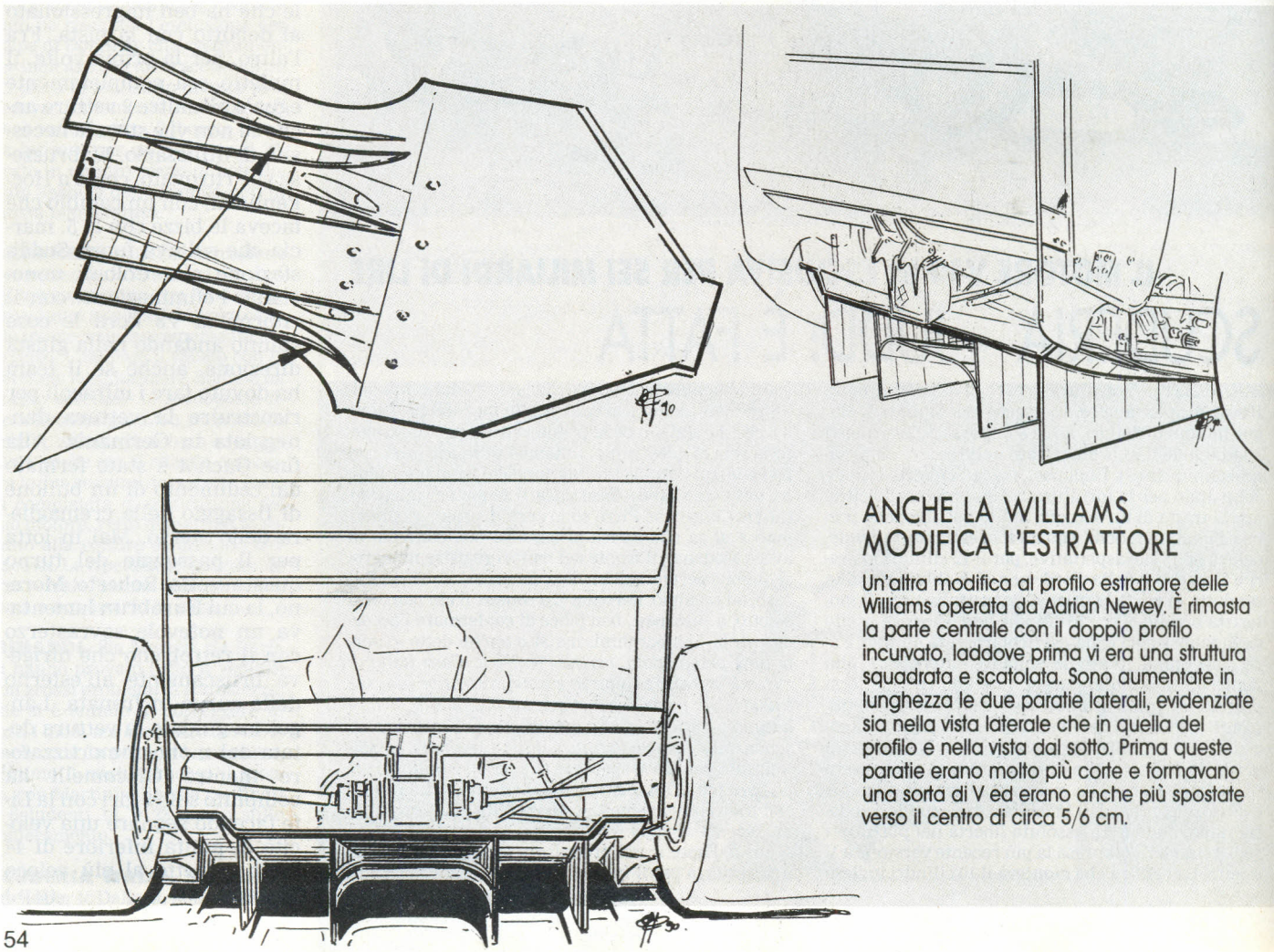
LA TECNICA NUOVO FONDO PIATTO McLAREN

ALLA RICERCA DELL'EQUILIBRIO

Per migliorare la scarsa maneggevolezza le monoposto inglesi hanno usato uno scivolo estrattore cortissimo, tipo '89

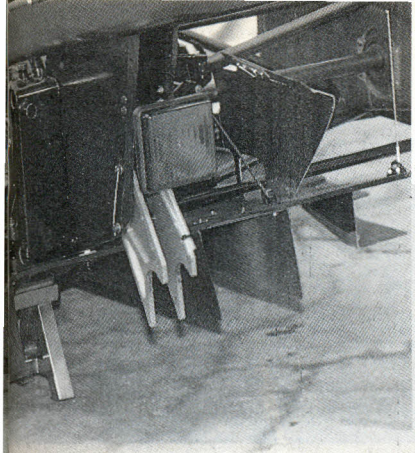
BUDAPEST — Il mondiale di F. 1 è nella sua fase più calda non soltanto per il momento stagionale in cui si svolgono i Gran premi, ma soprattutto perché questi si susseguono con un ritmo frenetico. Spesso le varie squadre non fanno a tempo a revisionare le monoposto dalla corsa precedente che già si deve partire per la successiva, senza contare che vi sono state delle sedute di prove private. Vediamo quindi di analizzare solamente i team che hanno presentato qualcosa di nuovo a Budapest.

McLAREN. Iniziamo la rassegna con la squadra campione del mondo perché da lei ci si aspettava qualcosa di nuovo dopo le prove di Monza con tante, persino troppe, nuove soluzioni introdotte di colpo con la netta impressione che a questo punto i tecnici della McLaren vadano un po' per tentativi. Non si è visto l'esperimento di imitazione Tyrrell con gli alettoni anteriori ed il muso rialzati di circa 30 cm che aveva destato molte perplessità a Monza. Questa soluzione provata prima in galleria del vento verrà forse ripresa ma necessita di diversi profili anteriori utilizzabili con maggiori incidenze. Si è visto invece il nuovo fondo piatto con lo scivolo estrattore cortissimo, con quattro piccole paratie verticali molto simile a quello dell'89. Aumentata la piccola schermatura orizzontale attorno alle ruote posteriori. Sono state mantenute le modifiche alla sospensione posteriore. Sono stati usati alettoni biplano con 3 profili nella parte superiore. Sulle Mp4/5 vi erano, per la prima volta, le pinze



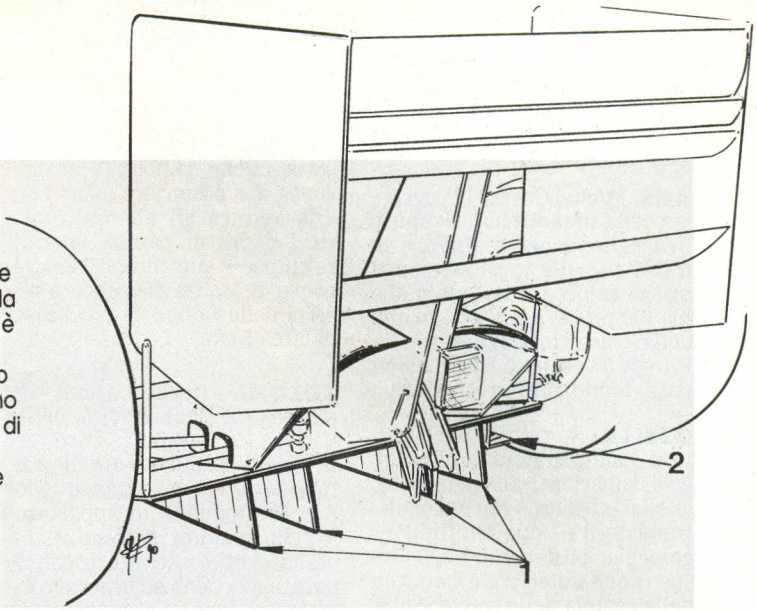
ANCHE LA WILLIAMS MODIFICA L'ESTRATTORE

Un'altra modifica al profilo estrattore delle Williams operata da Adrian Newey. È rimasta la parte centrale con il doppio profilo incurvato, laddove prima vi era una struttura squadrata e scatolata. Sono aumentate in lunghezza le due paratie laterali, evidenziate sia nella vista laterale che in quella del profilo e nella vista dal sotto. Prima queste paratie erano molto più corte e formavano una sorta di V ed erano anche più spostate verso il centro di circa 5/6 cm.



«SCHERMATURA» PIU' GRANDE

Dopo aver tagliato il profilo estrattore ad archi originale della Mp 4/5 (nella foto) di circa 25 cm alla McLaren si è ritornati ad una soluzione praticamente identica a quella dello scorso anno con un profilo cortissimo e poco incurvato verso l'alto dotato di 4 paratie verticali, 1. In 2 visibile la schermatura più grande attorno alle ruote posteriori.



dei freni di maggiori dimensioni. Berger ha provato, sabato mattina, delle prese dei freni anteriori piatte e larghe come quelle della Benetton e della Ferrari. A livello motore la Honda ha lavorato sulla versione 4 introdotta in Germania alzando ancora il regime di rotazione e cambiando i tromboncini di ammissione.

FERRARI. Le 3 monoposto di Maranello erano praticamente le stesse del Gp di Germania ad eccezione degli alettoni che erano quelli utilizzati a Monaco e cioè con i grandi flap anteriori e a tre piani dietro con 3 profili nella parte superiore 2 in quella mediana ed in basso. Il week end è vissuto sulla possibilità di usare anche in gara il motore 037, definito da Mansell «molto più progressivo e potente». Come alla Honda, sul propulsore 037 sono stati usati tromboncini di aspirazione di diversa forma durante le qualifiche.

WILLIAMS. Quel vulcano di idee che è Adrian Newey ha prodotto un altro profilo estrattore per le FW 13B. Sulla carenatura originale ha applicato delle nuove paratie verticali laterali in aggiunta alla parte centrale caratterizzata, da un doppio profilo che avevamo già visto in Germania. Le nuove paratie sono molto lunghe e incurvate, in pratica separano il flusso che passa sotto la parte posteriore dalle turbolenze create dalle gomme. Patrese ha utilizzato un telaio nuovo che non era mai stato portato ad una corsa. Come alettoni Patrese e Boutsen avevano un biplano al posteriore con 3 profili nella parte superiore di corda molto corta ma con i due flap quasi verticali e 2 più in basso con il flap era svergolato come sulle March.

LARROUSSE. Nuovo profilo estrattore sulle Larrousse dotato di paratie verticali più lunghe ed una doppia curvatura all'esterno.

BENETTON. Pinze dei freni grandi sulle due Benetton e motori in versione IV, sia per le prove che per le gare. Per il resto le vetture erano in riallestimento come a Monaco, con gli alettoni dotati di flap montati con una notevole incidenza.

BRABHAM. All'inizio tutte e 3 le vetture avevano il nuovo cambio trasversale, ma poi su quella di scorta è stato montato quello vecchio longitudinale. Sergio Rinland oltre ad aver irrobustito la sospensione posteriore ha introdotto un nuovo alettone posteriore riconoscibile dalle paratie laterali più grandi e di diversa foggia.

LIGIER. Niente cambio trasversale sulle Ligier in versione tradizionale. Non vedremo tale soluzione nemmeno nelle prove di ferragosto a Monza.

MARCH. Anche sulla vettura di Gugelmin sono state montate le pinze della Brembo al posto delle tradizionali AP. Da notare che fra le squadre fornite dalla casa italiana hanno montato quelle grandi la Ferrari, la McLaren, la Benetton e la Lotus (per la prima volta); la Minardi ha montato una soluzione ibrida, grandi davanti e medie dietro.

SCUDERIA ITALIA. De Cesaris e Pirro hanno utilizzato con successo un nuovo alettone posteriore biplano dalla corda molto ridotta formato da 2 profili soffiati sia sopra che sotto. In questi giorni nella galleria del vento di Dallara sta passando il modellino in scala 1/4 della vettura per il 1991 con il motore 10 cilindri Judd.

MINARDI. Barilla ha avuto a disposizione la quarta monoposto della serie. Tutte e 3 le vetture avevano il deflettore orizzontale nella parte inferiore del telaio tipo Tyrrell. In questi giorni, e fino al 20 agosto, nella galleria del vento di Cramfield viene provato il modellino della vettura per trovare una soluzione più efficace per l'avantreno. Con delle configurazioni segue la strada Tyrrell e potrebbe essere utilizzata già a Spa-Francorchamps.

Giorgio Piola

⇒

TUTTI I NUMERI DELLE MONOPOSTO

BUDAPEST - Ecco i numeri di telaio delle monoposto utilizzate nelle prove e in gara al Gran Premio di Ungheria.

FERRARI
641/2/116 bis Alain Prost
641/2/118 Nigel Mansell
641/2/119 muletto

TYRRELL
019/2 Jean Alesi
019/4 Satoru Nakajima
019/5 muletto

BRABHAM
Bt 59/3 Stefano Modena
Bt 59/2 David Brabham
Bt 59/1 muletto

ARROWS
A 11B/3 Michele Alboreto
A 11B/4 Alex Caffi
A 11B/1 muletto

COLONI
C 3B/3 Bertrand Gachot

WILLIAMS
Fw 13B/9 Riccardo Patrese
Fw 13B/8 Thierry Boutsen
Fw 13B/7 muletto
Fw 13B/5 scocca di scorta

SCUDERIA ITALIA
Bms 190/16 Andrea De Cesaris
Bms 190/15 Emanuele Pirro
Bms 190/14 muletto

LEYTON HOUSE
Cg 901/0 Ivan Capelli
Cg 901/5 Mauricio Gugelmin
Cg 901/3 muletto

BENETTON
B 190/3 Nelson Piquet
B 190/7 Alessandro Nannini
B 190/6 muletto

MINARDI
M 190/3 Pierluigi Martini
M 190/4 Paolo Barilla
M 190/1 muletto

LIGIER
Js 33B/10 Philippe Alliot
Js 33B/8 Nicola Larini
Js 33B/9 muletto

McLAREN
Mp 4/5B/6 Ayrton Senna
Mp 4/5B/5 Gerhard Berger
Mp 4/5B/4 muletto

LOTUS
102/4 Derek Warwick
102/3 Martin Donnelly
102/1 muletto

LIFE
F 190/1 Bruno Giacomelli.

LARROUSSE
Lola 90/4 Eric Bernard
Lola 90/5 Aguri Suzuki
Lola 90/3 muletto

OSELLA
FA 1ME/8 Oliver Grouillard
FA 1ME/9 muletto

EUROBRUN
Er 189/3 Roberto Moreno
Er 189/2 Claudio Langes

MONTEVERDI
Ore 1/7 Gregor Foitek
Ore 1/5 J.J. Lehto
Ore 1/6 muletto

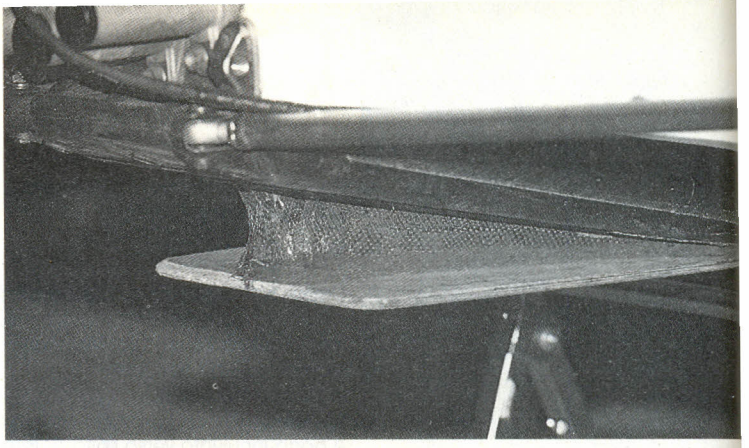
AGS
Jh 25/43 Gabriele Tarquini
Jh 25/42 Yannick Dalmas
Jh 25/41 muletto
Jh 25B/44 muletto

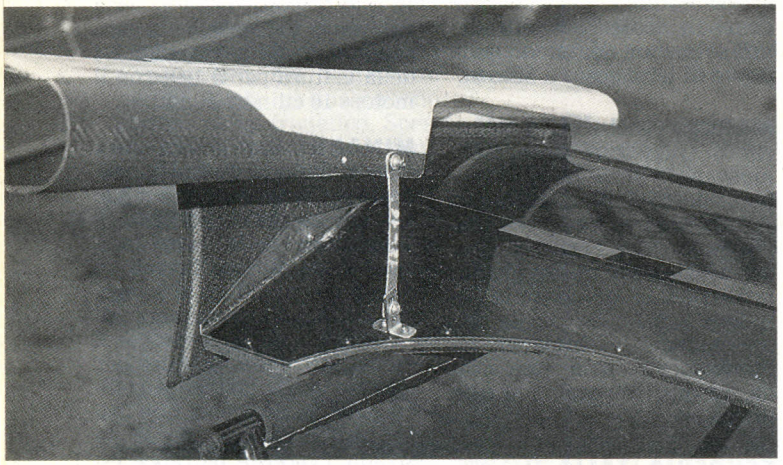
⇐

AGS. Michel Costa, il progettista della squadra non è venuto in Ungheria per realizzare le modifiche alla versione con il nuovo cambio trasversale che ha debuttato in pista prima della trasferta ungherese. Su tutte le 3 vetture a Budapest vi era il fondo piatto rinforzato.

OSELLA. Su tutte e due le vetture è stato rinforzato il triangolo superiore, alla sua base, quello inferiore, con un collegamento fra i due punti di ancoraggio posteriori, della sospensione anteriore e l'attacco della scatola dello sterzo. Sulla monoposto da gara invece è stata anche rinforzata la sospensione posteriore. Nuovi su una vettura gli alettoni anteriori dotati di paratie laterali rettilinee e più piccole. Per le prove di Monza dovrebbero esserci delle fianncate più basse di circa 5 cm.

COLONI. Dopo l'uscita di strada ad Hockenheim della vettura con il motore Ford, alla Coloni hanno dovuto in pratica ricostruirla da capo. Ciò non ha impedito di apportare le prime modifiche come un diverso profilo estrattore con 4 paratie verticali ed una carrozzeria più lunga nella parte posteriore. □





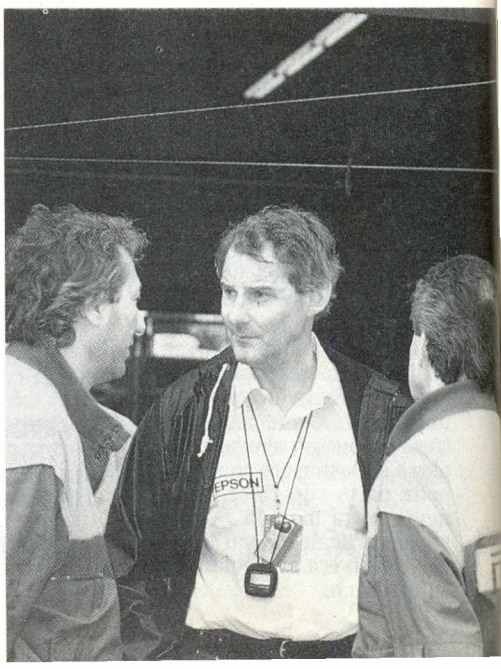


In alto, il deflettore orizzontale della Minardi, posto nella parte inferiore. Sopra, a sinistra, il grande flap anteriore usato dalla Ferrari in Ungheria. Sopra, il nuovo alettone biplano, dalla «corda» assai ridotta, sfoderato dalla Bms Dallara. Sotto, Postlethwaite, contattato dalla Minardi, con Calzavara e Turchetti della Pirelli. Nella pagina accanto, una catasta di gomme Goodyear

CONFERMATO IL CONTATTO CON POSTLETHWAITE

MINARDI '91 "ATTIVA"

BUDAPEST - Si colora sempre più il 1991 della Minardi-Ferrari. Ricevuto due settimane fa da Maranello il primo esemplare del 12 cilindri, ferve nella galleria del vento di Cranfield, in Inghilterra, il lavoro di studio sulla monoposto - con modellino in scala 1:3 - che lo ospiterà. Questo studio aerodinamico deve essere concluso entro una quarantina di giorni: la vettura deve essere realizzata interamente entro dicembre, così da potere scendere per il debutto in pista ai test della seconda settimana di gennaio '91 a Jerez. È ormai stabilito il retrotreno: non presenterà alcuna soluzione rivoluzionaria ed è ormai certo che l'alloggiamento del 12 cilindri non produrrà grossi problemi per l'aumento del passo della monoposto. Il cambio sarà longitudinale di fabbricazione Minardi: la versione trasversale attualmente allo studio non sarà in alcun modo in pista prima di fine '91. Numerose sono le opzioni per la configurazione aerodinamica dell'anteriore della Minardi-Ferrari, anche se attualmente lo studio insiste particolarmente per l'andamento tipo-Tyrrell, che del resto è presente con un nuovo piano orizzontale già dal Gp di Germania. Ma la grande novità della Minardi '91 sarà la sospensione «intelligente». I tecnici giapponesi della Tokimek, che hanno realizzato le macchine di controllo produzione della nuova sede tecnica di Faenza, hanno presentato alla Minardi un progetto di sospensione elettronica completamente affidata al computer, che comunque non sarà utilizzata nella prima parte della prossima stagione. Le ultime novità in casa Minardi riguardano il possibile accordo con Harvey Postlethwaite. Il contatto con il tecnico c'è stato già a Hockenheim e lui ha risposto di volere prima attendere gli sviluppi interni alla Tyrrell, dove come si sa si profila un possibile smembramento del team che potrebbe essere originato proprio dalla partenza di Alesi. Ma Postlethwaite, che non ha nascosto a Minardi il piacere di un accordo di questo tipo, ha anche problemi di natura extraprofessionale, legati soprattutto all'educazione scolastica dei figli. (r. b.)





SUL NO ALLE GOMME DA TEMPO

GOODYEAR NON CI CREDE

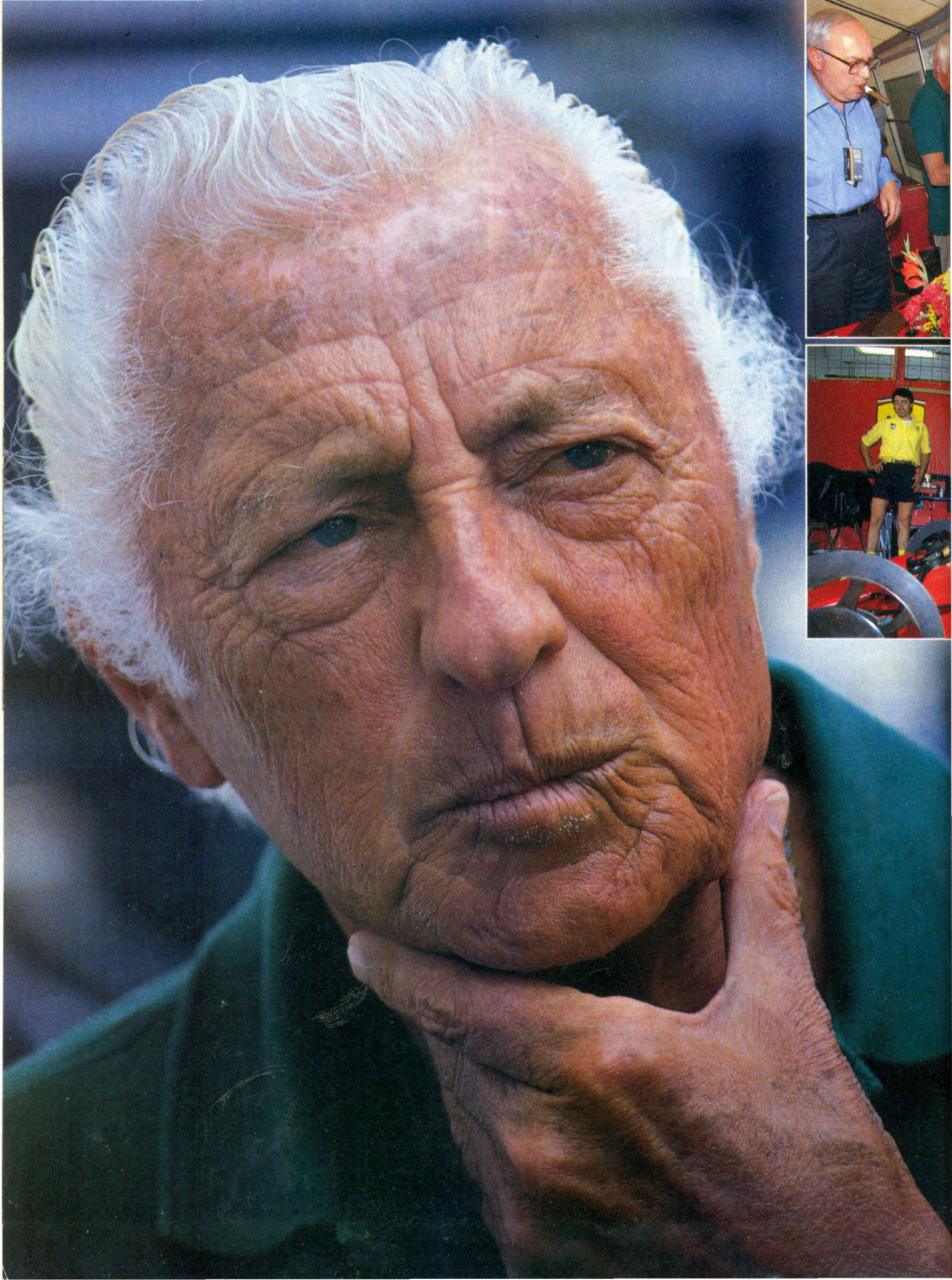
BUDAPEST — Il desiderio di abolire le gomme da qualifica si è rivelato molto di più di una semplice proposta di Nigel Mansell. L'interesse è tale fra le due case costruttrici di pneumatici che esiste un fitto carteggio fra Pirelli e Good Year già dalla fine dell'anno scorso. Vi sarebbe un risparmio notevole ma la difficoltà è trasferire sul piano pratico questo progetto. Lo ha confermato lo stesso Leo Mehl, gran capo del colosso americano. *«Anche ai tempi della partecipazione della Michelin cercammo di trovare un comune accordo, vi furono trattative lunghissime ma poi non riuscimmo a farne niente. Attuare in F.1 lo stesso regolamento che vige ad Indianapolis non mi sembra possibile. Innanzi tutto lì lavoriamo in un clima di monopolio, quindi tutto è più semplice, poi per esempio la regola di utilizzare la stessa gomma con cui un pilota si è qualificato vale solo per la prima fermata ai box. Il guaio è rappresentato dalla possibilità di avere condizioni di pista molto diverse tra venerdì e sabato non solo nel caso macroscopico della pioggia. Per esempio può succedere che nella prima giornata vi sia bisogno di una mescola più tenera e più performante poi il giorno dopo invece sia necessario utilizzarne una più dura, magari più lenta ma più sicura in caso di gran caldo per la gara. Con quale gomma bisognerebbe partire? Con quella che si è fatto il tempo venerdì o sabato. Magari qualche pilota preferirebbe perdere uno o due posizioni sullo schieramento ma avere più garanzie di durata. Come farebbero i mezzi di informazione a rendere nota la griglia di partenza se questa potesse variare domenica mattina in base alle scelte delle singole squadre. Purtroppo credo che non vi sia una soluzione anche se a noi farebbe molto comodo».* La presenza di Leo Mehl a Budapest era ovviamente legata anche a problemi molto importanti, quale chiudere i contratti di collaborazione con le squadre che sinora non lo hanno fatto, soprattutto Ferrari e Williams. *«Se dipendesse da me avrei già concluso a maggio. Teniamo molto alla Ferrari, ma sappiamo che loro stanno valutando tutte le soluzioni, considerando anche la carta Pirelli. Ci hanno chiesto tempo e quindi bisogna aspettare. In media noi abbiamo offerto un prodotto vincente in condizioni di gara, qualche volta c'è stato un problema nelle qualifiche per cui la loro è una scelta molto difficile».* Magari sul piatto della bilancia c'è anche il desiderio della Ferrari di instaurare un rapporto preferenziale non possibile con la Goodyear. *«È contrario a quello che è sempre stata la nostra politica, noi garantiamo a tutti la stessa fornitura, ma siamo anche abituati alla mentalità dei team manager. Sappiamo che è più facile che si parli delle gomme in caso di sconfitta che non di vittoria e che ci si può lamentare di diverso trattamento ma non è mai stato così nella nostra storia. È logico però che un team manager cerchi di avere il massimo dai suoi collaboratori».* Leo Mehel ha anche parlato del forte bilancio negativo della Casa americana registrato negli ultimi mesi: le perdite ammontano a 9,4 milioni di dollari (circa 11 miliardi di lire) mentre nello stesso periodo dell'89 l'attivo era stato di 27 milioni (circa 39 miliardi di lire) *«Tutti i costruttori di gomme al momento non attraversano un buon periodo ma ciò non ha alcuna influenza con quelli che sono i nostri programmi sportivi. Non verrà assolutamente diminuito il budget per le corse ed i nostri impegni saranno gli stessi di quelli portati avanti quest'anno. Non ci ritireremo per esempio dal Gruppo C, abbiamo dei contratti con Jaguar e Mercedes che intendiamo rispettare. Le corse con le gomme Eagle servono da spinta al nostro settore di gomme di qualità di produzione normale e cioè le Eagle per vetture sportive».*

(g.p.)

LA PIRELLI LANCIA UN «MESSAGGIO» ALLA FERRARI

PRONTI PER UN TOP TEAM

BUDAPEST — Piena soddisfazione alla Pirelli per la resa dei loro pneumatici in questo Gp di Ungheria. *«Dopo avere dimostrato quest'anno la nostra estrema competitività sui circuiti lenti e medio-veloci* — spiegava a fine gara Dario Calzavara, responsabile per le competizioni — *attendevamo questo Gp per valutare pienamente la nostra maturazione. Si parla tanto della Pirelli con la Ferrari o con altri top team, ma prima di avere il gradimento delle squadre ci interessa avere la certezza della nostra potenzialità, con una vettura di primo livello, per puntare puntualmente alla vittoria. Sotto questo punto di vista, il Gp di Ungheria è stato del tutto soddisfacente. Con le nostre "88" speravamo di concludere la gara senza soste: la condizione delle coperture di Alesi, fuori gara al 38. giro, ci conferma che ce l'avremmo fatta. Ora sappiamo di avere ancora parecchio da imparare per le piste superveloci, con curvoni da elevatissime accelerazioni laterali sui quali la struttura dei pneumatici Goodyear è senza dubbio superiore alla nostra. Ma non dobbiamo dimenticare che spesso, con Alesi, la Tyrrell può lottare al livello di Ferrari, McLaren e Williams. E ciò nonostante il loro Cosworth "speciale" preparato da Hart non vada oltre 530-540 cavalli, dovendo sopportare un'inferiorità di oltre cento cavalli nei confronti dei 12 cilindri. Non bisogna farsi illusioni: le belle figure delle Tyrrell a inizio stagione saranno, di qui alla fine del mondiale, sempre più rare. Alesi non potrà più contare sulle partenze in seconda fila, così come le Minardi, e sarà già un successo finire nei punti. In questa situazione sappiamo che ci manca un top team per misurare le nostre reali potenzialità: siamo pronti per fare il grande passo alla prossima stagione e già dalle prossime settimane inizieremo a lavorare in questa direzione».* La Ferrari è avvisata. (r.b.)



AUTOSPRINT



QUEI PILOTI DI CUORE

di CESARE DE AGOSTINI





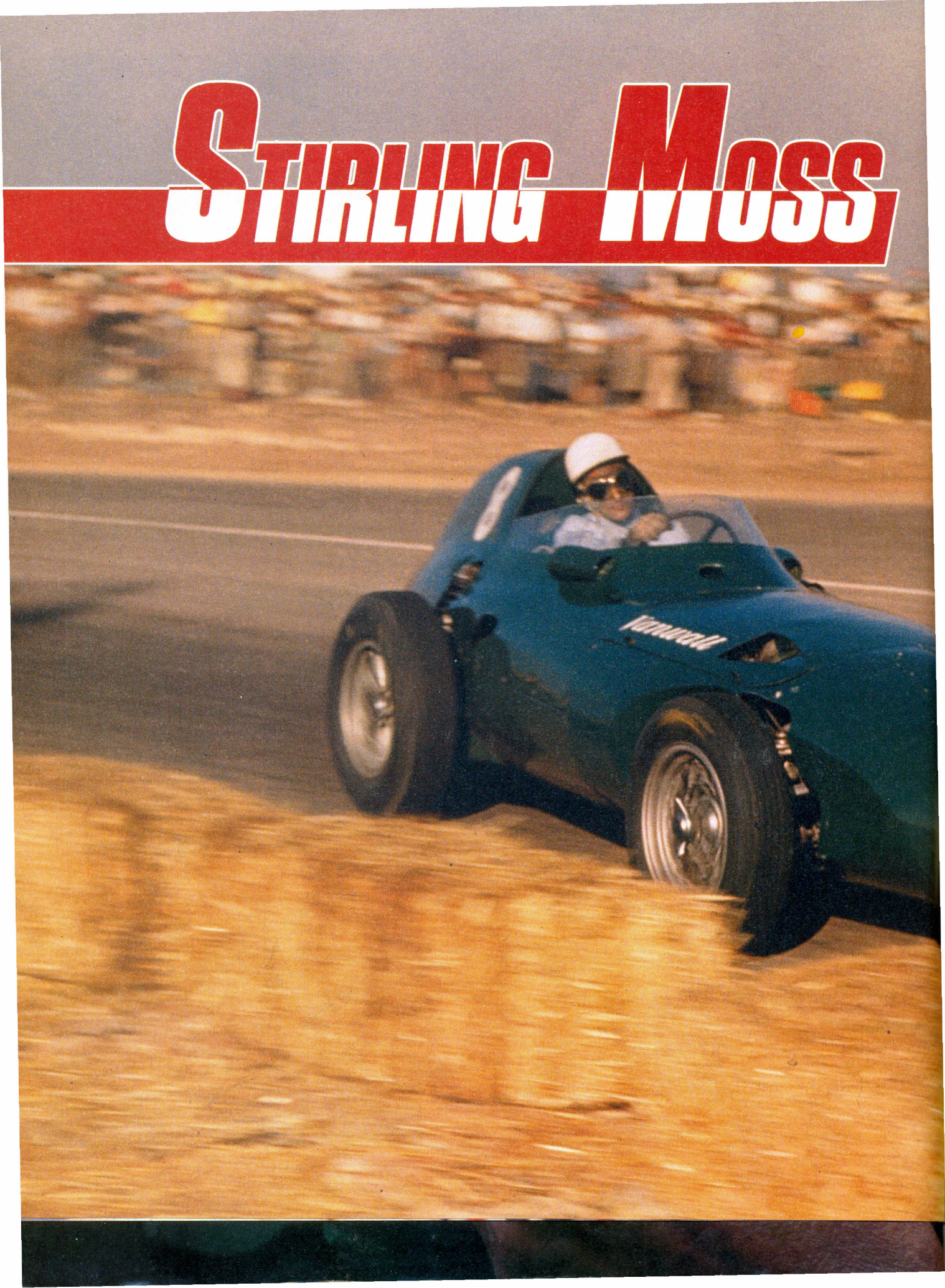
Con l'annuncio di Nigel Mansell che ha ufficializzato a Silverstone l'intenzione di ritirarsi dalle corse alla conclusione della stagione, la Formula 1 perde uno degli ultimi piloti che hanno gareggiato con il cuore, regalando agli appassionati Gran Premi memorabili con gesta che sono entrate a far parte della storia del Circus. Gilles Villeneuve, Stirling Moss, Jim Clark, Ronnie Peterson e Clay Regazzoni sono cinque esponenti di gran lignaggio di questo ristretto gruppo di campioni che non sembra trovare nuovi emuli nelle generazioni emergenti. Cinque piloti sempre pronti a trarre il massimo dalla monoposto che avevano a disposizione, e spesso erano pronti a scavalcarne i limiti con staccate brucia-gomme e controsterzi da brivido. Scopriamoli questi campioni nei ritratti di Cesare De Agostini, lo scrittore giornalista che ha saputo coglierne mirabilmente l'aspetto umano più che quello tecnico.

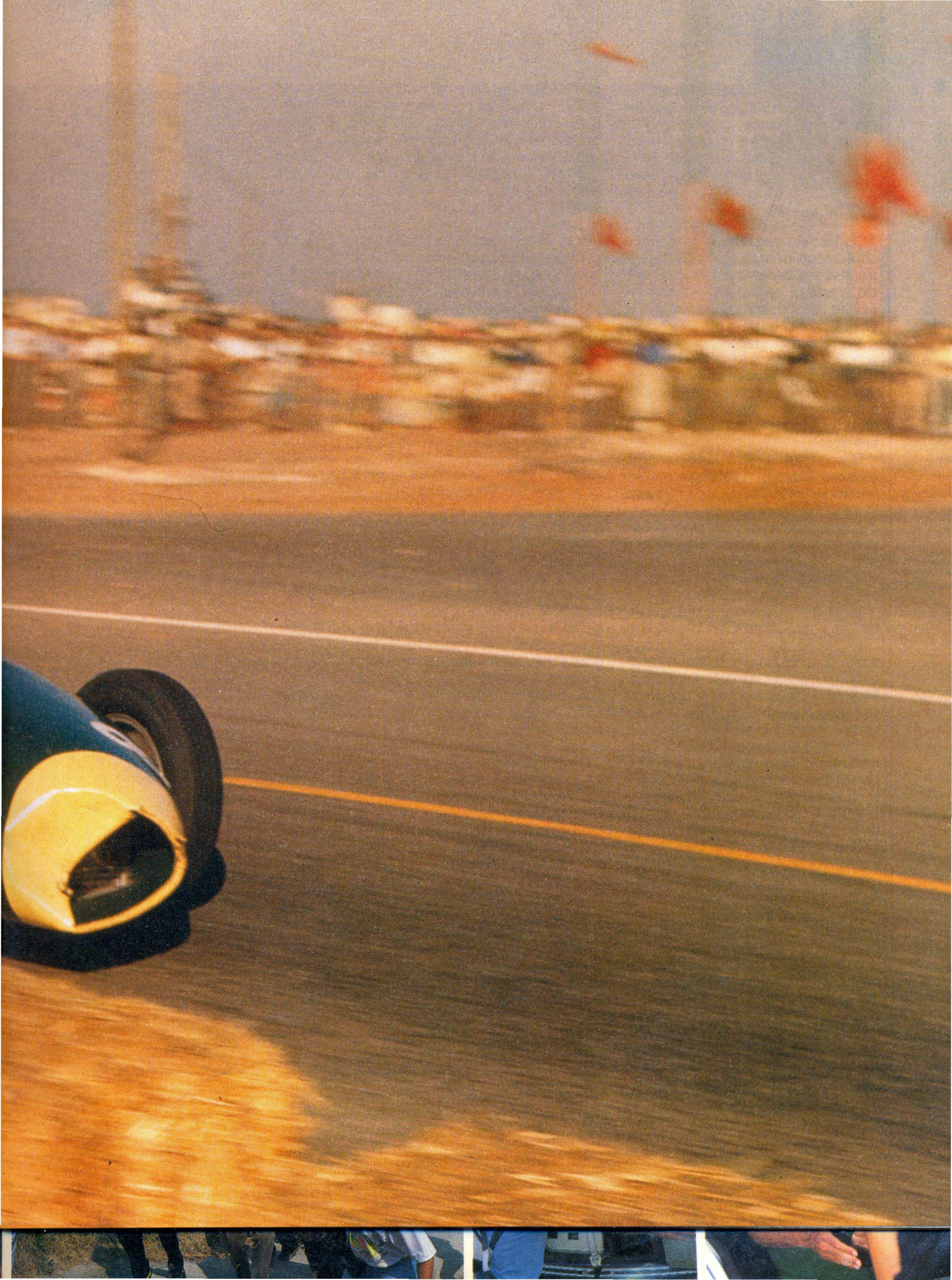

CERAMICHE
PIEMME

STP

11
GOODYEAR

Stirling Moss





Per otto anni è rimasto sull'Olimpo come un dio nuovo, sconosciuto a tutte le mitologie. Un po' Giove, inesorabile con i suoi fulmini. Un po' Mercurio, sgusciante e astuto.

Stirling Moss non è asceso al cielo, magari su un carro di fuoco, è rimasto in terra a controllare lucidamente la sua regressione: da dio, a semidio, a eroe. E ancora più giù, comune mortale che si deve accontentare solo di un ricordo e di un riflesso.

Mai nessuno ha raccontato con tanta semplice spietatezza la propria impossibilità a riscalare le balze dell'Olimpo per riportarsi in vetta. Tutti gli dei, una volta o l'altra, rotolano giù dalla montagna e tutti ci provano a risalire, magari col solo pensiero.

Moss ha fatto di più. Saldate le rotture, curate le ferite di un incidente che per l'ennesima volta lo aveva messo ko, risalì in macchina per cercare e riunire i brandelli di quello che era stato. Se un debuttante in prova si dimostra inadeguato, non si distrugge nulla, è solo un sogno che svanisce. Ma se il campione non va più, è la vita stessa che crolla.

Senza altro giudice che se stesso, si avviò per il suo ultimo Gran premio. Un Gran premio di venti minuti. Si accorse subito di andar forte, di sentire le caratteristiche della macchina, le doti, i difetti. Ma sentì anche che qualcosa non andava, buona parte dell'istinto che lo aveva sempre sorretto era rimasto sul terrapieno contro il quale aveva sbattuto. O almeno così gli avevano detto, perchè dell'incidente non ricordava nulla. Dall'uscita di pista al risveglio in un letto d'ospedale, per un tempo indefinito - un minuto, un'ora, un giorno? - di Stirling Moss era esistito soltanto un corpo deformato e sanguinante.

Si accorse che ripeteva lo stesso errore, cosa per lui imperdonabile. Per due volte era arrivato in curva a velocità troppo elevata. Dunque il coraggio era rimasto intatto. Si era anche rotta la prontezza nel rimediare. Una volta frenò troppo presto, un'altra troppo tardi. Mentre prima un rapido, necessario sguardo agli strumenti non gli faceva perdere il senso della strada, ora doveva compiere uno sforzo. Non c'era più l'istinto, c'era un comando. Gli occhi non fulminavano più, il destro reagiva bene ma il sinistro no. Se lo chiudeva e poi lo riapriva, gli faceva l'effetto di una tenda che si solleva lentamente. Capì che non avrebbe più potuto correre alla Stirling Moss.

«Non mi sono meravigliato, me lo aspettavo, anche se con tristezza. Nulla sostituirà le corse nella mia vita, le rimpiangerò sempre».

Scese di macchina e si avviò con passo normale, né veloce né lento, verso la sua nuova vita. La testa piegata con pochi e corti capelli, le orecchie in fuori come sue appendici di una aerodinamica personale e segreta.

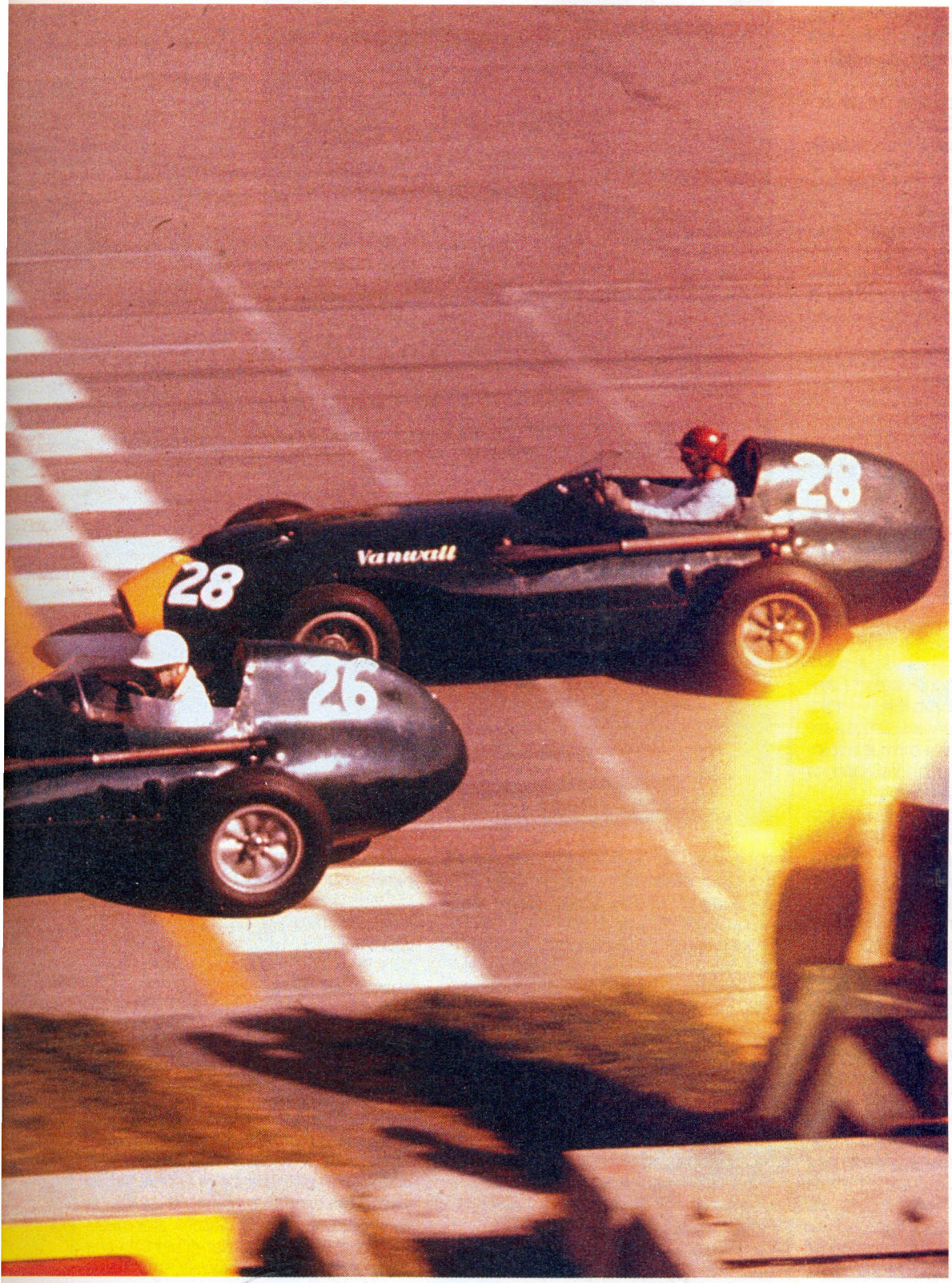
Il rimpianto fu sottile, appena venato di nostalgia per un bambino di sei anni - lui - che in sella ai cavalli, nell'acqua di una piscina e con un remo in mano, aveva saputo conquistarsi le prime coppe. L'argento degli inizi.

Poi erano venute le automobili e la passione si era moltiplicata. Mentre il suo corpo s'irrobustiva, il cuore gli si gonfiava assieme ai muscoli e ai sogni. Su una vecchia Austin, su sentieri di campagna, il giovanissimo Moss inventava le prime corse della fantasia. Migliaia di ragazzotti vivono questo stato di ebbrezza, ma non sanno andare oltre. Lui invece seppe agguantare il centro di quella fantasia ancorandolo alla terra. Così, giorno per giorno, si era accanito a perfezionare la sua tecnica di guida imparando le sottigliezze del sovrasterzo e del sottosterzo, sforzandosi di tenere il piede abbassato sull'acceleratore quando tutto dentro di lui lo spingeva a sollevarlo, riuscendo a superare le curve senza sprecare preziose frazioni di secondo.

Il padre gli diceva che quella sua passione era segno di squilibrio mentale. Ma, avvertendo qualche brivido di onnipotenza, Stirling riuscì a farlo diventare il suo primo tifoso. John Cooper era del parere che l'opposizione sia da preferire all'incoraggiamento dei genitori. Ed era giunto al punto da chiedere che nel suo contratto fosse inserita una clausola che vietasse a suo padre l'ingresso in tribuna quando lui correva. Moss non la pensa così. «Soltanto molti anni di corse - scrisse - mi fecero apprezzare nel suo giusto valore l'importanza dell'incoraggiamento e dell'aiuto dei miei genitori».

La sua prima corsa fu una breve cronoscalata sulla collina di Prescott con una piccola monoposto dal motore potente e ubriaco. Difatti poteva funziona-







STIRLING MOSS

«Tenetelo d'occhio quel Moss, diventerà un pilota straordinario». A parlare così era stato Tazio Nuvolari nel 1950 quando al circuito del Garda aveva avuto modo di scoprire il potenziale dell'inglese. E Stirling Moss ha mantenuto le promesse anche se poi è stato soprannominato un «re senza corona» perché non ha saputo conquistare un titolo mondiale. Però ha vinto. E molto. Su 446 corse effettuate ne ha dominate 194, vale a dire il 43 per cento! Eccolo soddisfatto dopo aver centrato il successo nel Gp d'Italia del 1957. A lato, il via del Gp d'Italia del '58: scatta dalla pole davanti a Brooks ma la sua gara non sarà fortunata. Si è dovuto fermare come tante altre volte in quel periodo mentre stava costruendo un altro capolavoro

re ad alcol ma anche a un buon whisky. Si piazzò quarto. Quella macchinetta era tanto sensibile che bastava un leggero colpo di volante per far precipitare il contagiri, ma era velocissima. Se ne accorsero al circuito del Garda dove lui arrivò con la vecchia Rolls Royce di famiglia che trainava quella strana cosa a quattro ruote. La videro, e con ironia la definirono un «juke box». In corsa il «juke box» rimase attaccato a due Ferrari, senza mollarle. Tazio Nuvolari, presente come spettatore, disse: «Tenetelo d'occhio, quello va!» Poi Tazio morì, Moss lasciò andare il «juke box» e passò a macchine sempre più veloci.

La collina di Prescott era ormai lontana e lui cominciò la sua lotta personale col campionato del mondo sentendo sempre più spesso il nome di Fangio.

«Me lo segnai sul taccuino e presi mentalmente nota della fama che lo circondava».

Ora la nostalgia non c'entrava più. Sentiva un rimpianto autentico, allo stato puro. Per quattro anni Fangio era stato la sua ossessione. Raccontava le corse di quel periodo parlando soprattutto delle vittorie dell'argentino. E per ognuna di queste vittorie riservava un commento per l'uomo: ancora lui; il solito Fangio; a proposito, indovinate chi vinse: Manuel Fangio; l'inevitabile Fangio; un certo Manuel... E concludeva giurando che avrebbe barattato tutto il favoloso monte premi di Indianapolis con una vittoria contro Fangio a Monza.

Sembra di sentire i sospiri di un pilota di seconda o terza categoria che spera di battere una volta o l'altra il suo avversario, non importa come. Un questuante che chiede l'elemosina.

Una strana elemosina. Quando glielo presentarono, si era limitato a stendere la mano: «Very glad to meet you, molto lieto di conoscerla» aveva detto. E basta. Due volte l'aveva battuto a Monza e la seconda era stata una gara alla spasimo. Forse mai Fangio si era impegnato come quell'8 settembre 1957. Sulla rossa Maserati numero 2 non guidava, faceva acrobazia. Entrava alla Parabolica con la macchina che slittava sulle quattro ruote, smorzava così la velocità eccedente e poi spremeva tutta la potenza per uscire dalla curva e lanciarsi sul rettilineo alla caccia del giovane inglese, imprendibile sulla sua verde numero 18. Moss vinse quel Gran premio, Fangio fu secondo,





abbastanza per aggiudicarsi il suo quinto titolo mondiale. All'inglese della macchina numero 18 il secondo posto della graduatoria. Quattro volte accadde lo scherzetto del secondo posto al mondiale e così Moss diventò un «vice» a vita.

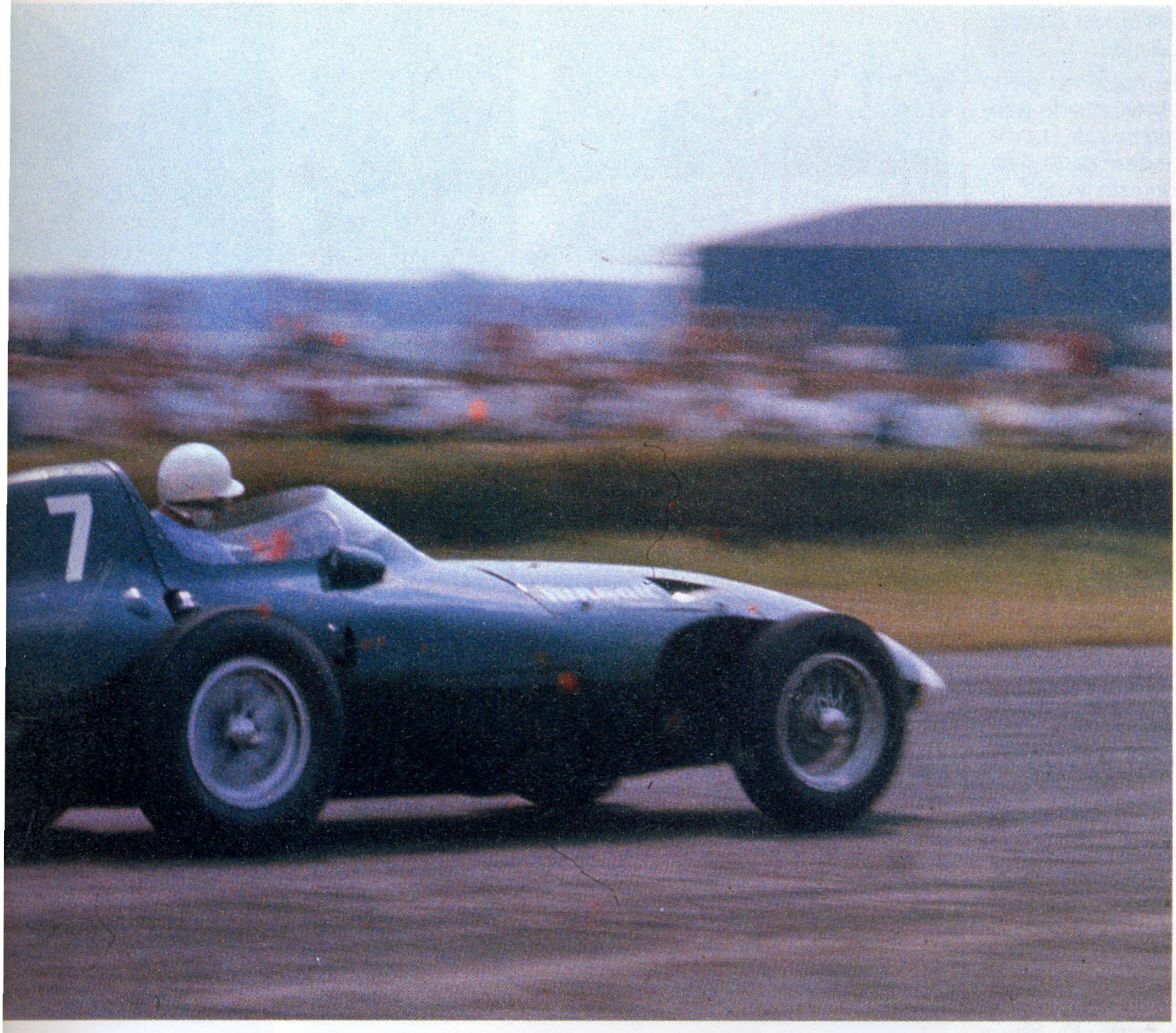
Domandarono a Fangio chi era stato il suo più grande avversario. Non ebbe esitazione: «Moss». E scuoteva la testa perchè proprio lui gli aveva dato il più grande dispiacere della sua vita: non gli aveva permesso di vincere la Mille Miglia degli squali d'argento, la Mercedes. Fangio voleva vincerla perchè aveva un buco nella sua carriera.

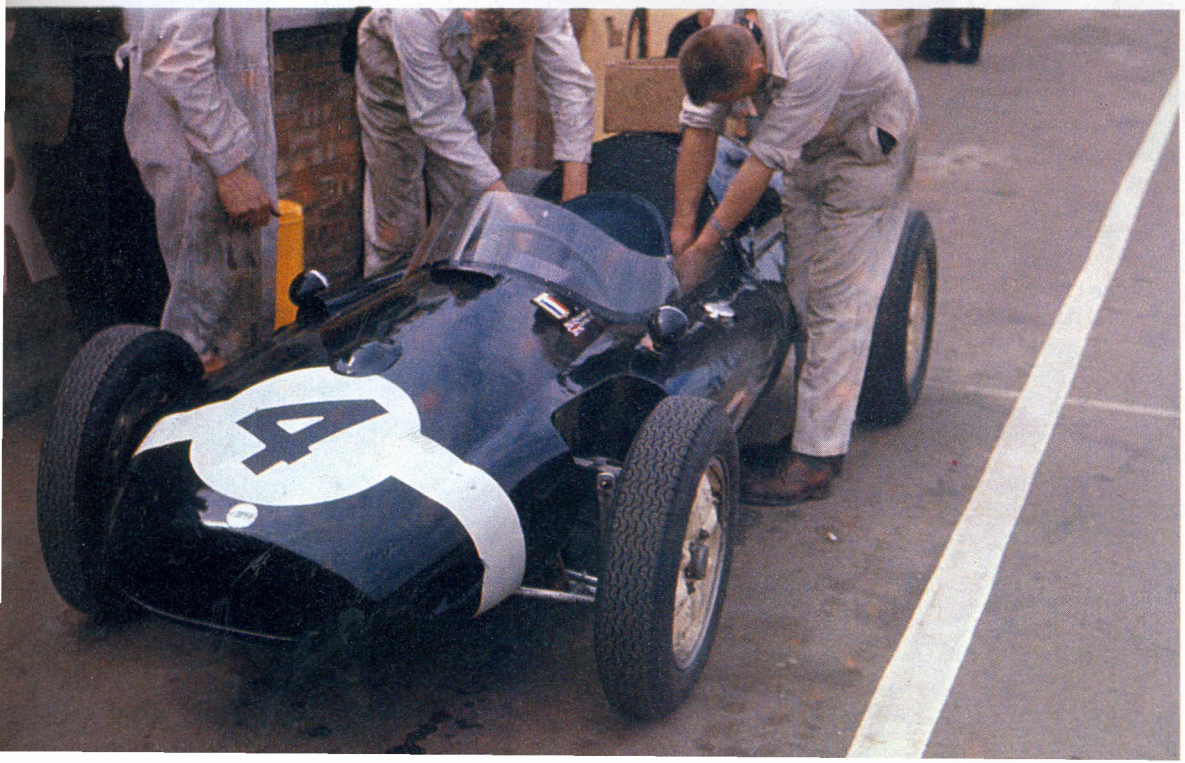
Alle 6,58 quel certo Manuel partì dalla pedana di viale Rebuffone. Ventiquattro minuti dopo partiva Moss su una identica vettura. A bordo aveva una barba e una scatola con una speciale feritoia da cui usciva una striscia di carta con tutti i dettagli del percorso. La barba era quella di Denis Jenkinson, un giornalista anche lui «squilibrato mentale» perchè rimase impassibile per tutta la gara leggendo la striscia di carta e facendo segnali manuali al suo pilota.

La Mercedes 722 arrivò a Roma in testa a tutti. E questo fu un male perchè c'era un proverbio temutissimo: chi è primo a Roma, non vince. Proprio durante la fermata di Roma, la barba venne scambiata per quella di un cappuccino e la scatola per una Bibbia. Nacque così la leggenda che Moss si fosse portato un frate a leggergli il verbo di Dio per milleseicento chilometri. Moss, la barba, la Mercedes, la scatola vinsero alla media record di 157, con punte di velocità che sfiorarono i 290. Una pazzia.



STIRLING MOSS





Stirling Moss è stato un pilota eclettico che alternava successi tanto in pista che su strada guidando le vetture più diverse. Eccolo controllare lo stato delle gomme della Aston Martin di Innes Ireland nel corso del Tourist Trophy svoltosi a Goodwood nel 1960. Con la Vanwall il campione inglese è ritratto nel corso del Gp di Gran Bretagna del 1958 che ha poi vinto. Stirling ha sempre avuto un buon rapporto con i suoi meccanici: ecco Alf Francis, tecnico di fiducia di Moss, alle prese con la Cooper Climax di Rob Walker.

«Provai la gioia infinita di aver smentito il famoso proverbio italiano».

Fangio si ritirò dalle corse nel pieno della stagione 1958. Arrivò quarto (senza frizione) al Gran premio di Francia, scese dalla macchina e disse basta. Il coraggio intatto, la prontezza intatta, l'istinto intatto e l'occhio sinistro che funzionava come il destro. Così, senza Fangio, Moss cominciava la terza parte della sua carriera. La definitiva. Nel '58 vinse quattro corse, ma il titolo andò a chi ne aveva vinto soltanto una. Allora il campionato smise di interessargli. Gareggiava così, corsa per corsa, come facevano i grandi degli anni trenta. Per sentirsi libero, non si legò più ad alcuna casa. Cambiava macchina a volontà, purché fosse inglese. Era così rilassato, così apparentemente distante da quello che lo circondava, che, avviandosi alla macchina già schierata, poteva parlare dei suoi affari lasciati a Londra.

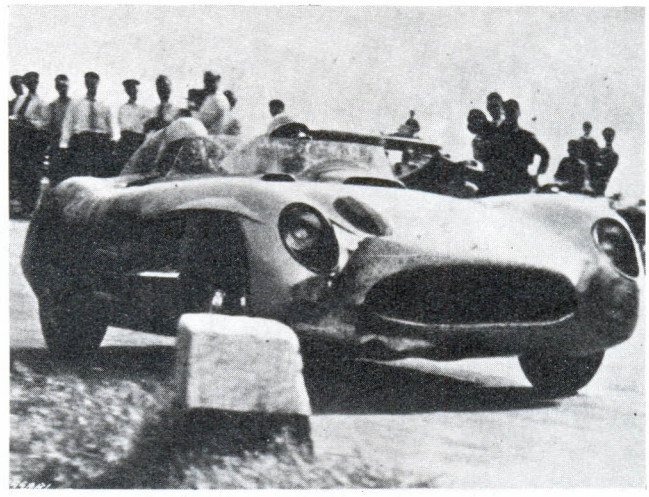
Fangio, pensionato ma sempre attento, se ne accorse. «Oggi vince Moss - disse a uno che gli era di fianco - guarda com'è rilassato».

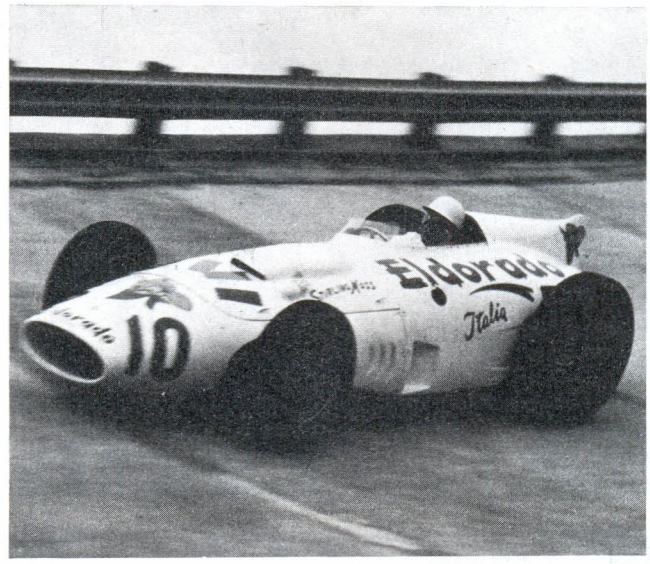
Per tre volte, seduto in una Lotus blu scura, col sedile inclinato di diciassette gradi, sfondò la misteriosa parete che divide il possibile dall'impossibile. Con una macchina inferiore chiedeva soccorso alla strada e quando la strada glielo dava, lui vinceva. Due volte a Monaco e una volta al Nürburgring riuscì a ribaltare la situazione e a trionfare, sebbene sulla carta non avesse avuto alcuna probabilità. Enzo Ferrari lo accostò più volte a Nuvolari.

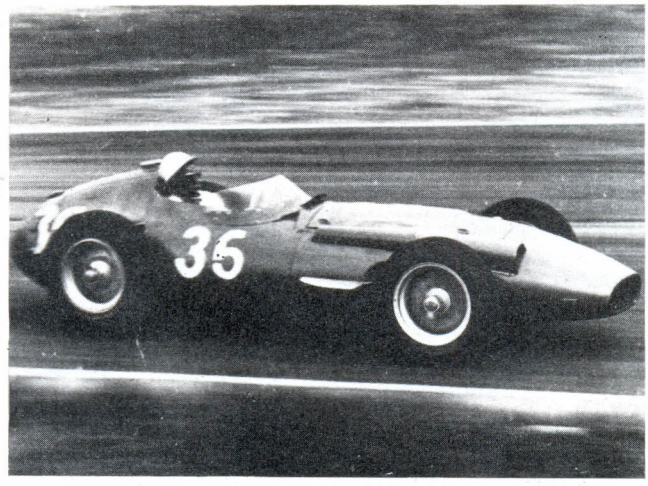
«Tenetelo d'occhio perchè quello va!» non si era sbagliato il vecchio Tazio.

Lasciò cinque regole fondamentali per la guida veloce: agire con delicatezza sul volante, avere il senso della misura, guidare senza sforzo e sempre con un minimo di considerazione per la macchina, evitare la tensione, curare l'assetto della vettura in anticipo rispetto alla curva. Si era dimenticato di aggiungere che bisogna avere quel qualcosa che si ha o non si ha.

Così, con passi che sembravano pesanti come tutta la vita, si allontanò dalle macchine da corsa. Senza corona d'alloro, senza una coppa d'alzare in aria, senza un sorriso. Senza più quel qualcosa. Non era mai diventato campione del mondo, ma non gliene importava nulla.













Re senza corona

Nato a Londra (Gran Bretagna) il 17 settembre 1929; ha interrotto l'attività in F. 1 in seguito a un incidente accadutogli durante una sessione di prove sul circuito inglese di Goodwood, nel 1962.

Debutto in F. 1: Gp di Svizzera 1951 (Hwm)

Gran Premi disputati: 66

Vittorie: 16

Secondi posti: 5

Terzi posti: 2

Pole position: 16

Giri più veloci in gara: 20

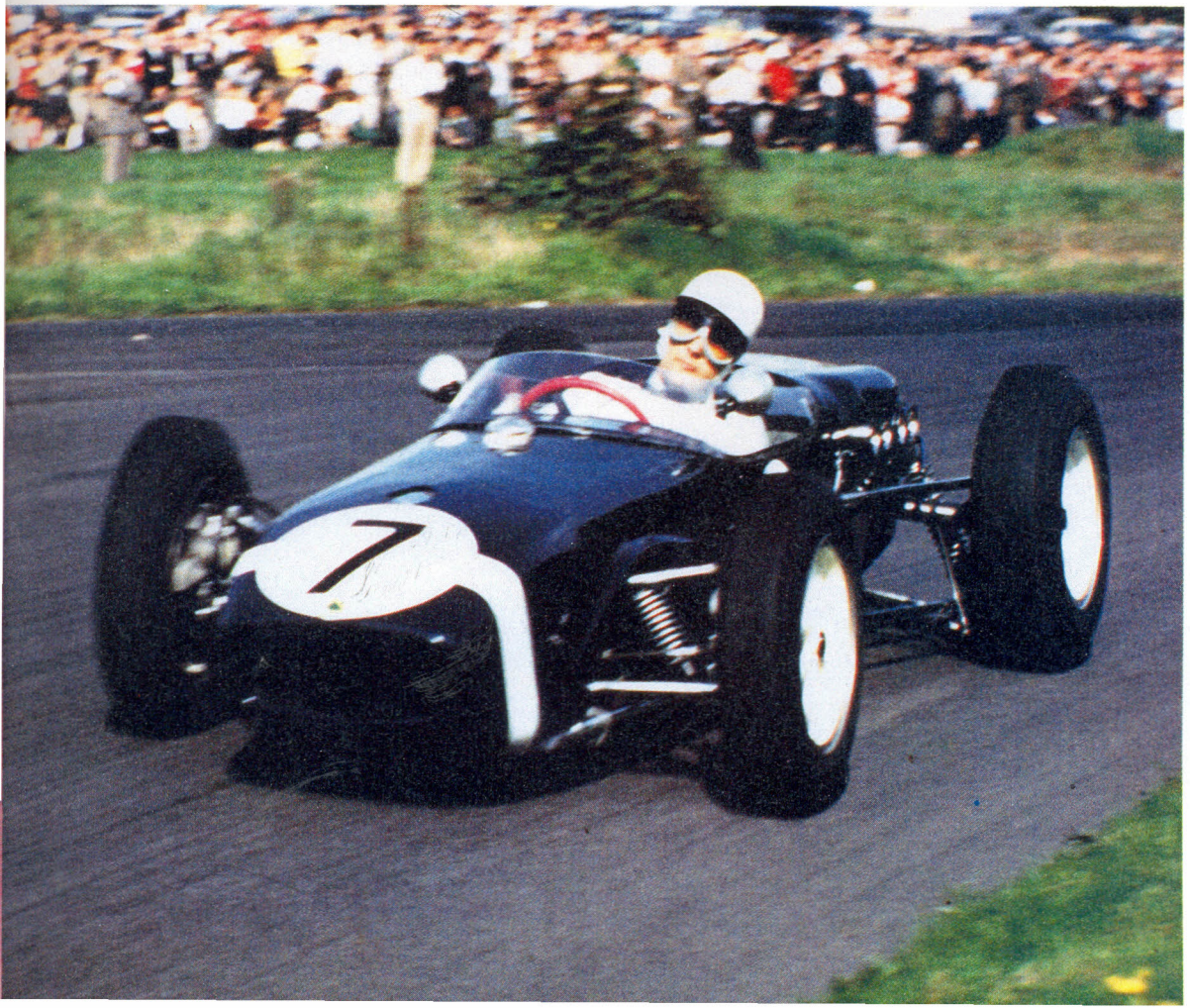
Partenze in prima fila: 37

Ha corso per: Hwm, Era, Connaught, Cooper, Maserati, Mercedes, Vanwall, Cooper, Brm, Lotus.

Palmarès: secondo nel campionato del mondo di F. 1 del 1955 (Mercedes), del 1956 (Maserati), del 1957 (Maserati e Vanwall), del 1958 (Cooper-Climax e Vanwall); terzo nel 1959 (Cooper-Climax e Brm), nel 1960 (Cooper-Climax e Lotus-Climax), nel 1961 (Lotus-Climax). Vincitore della Mille Miglia del 1955 (Mercedes). Vincitore di 10 gare del campionato del mondo vetture Sport.

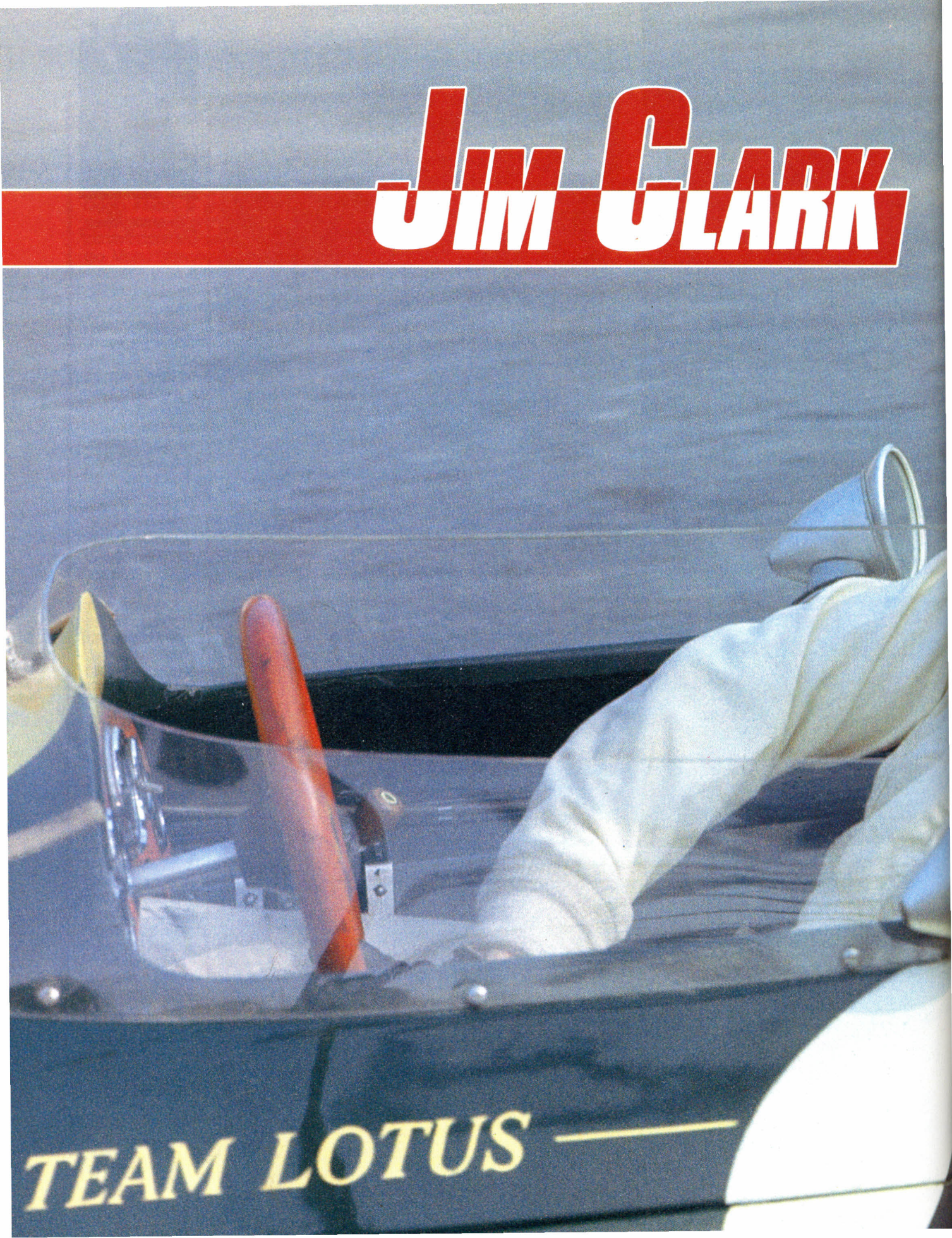


STIRLING MOSS



Nel palmarès di Moss non poteva certo mancare una Mille Miglia: l'inglese si è imposto nell'edizione del 1955 con la Mercedes Ssrl alla media di 157 kmh. Un ritmo che non è mai stato superato nelle edizioni successive. Nel 1958 dopo in Formula 1 Stirling è approdato alla Maserati. Nella 500 Miglia di Monza la sua vettura inalberava uno dei primi sponsor: l'Eldorado. Con la Lotus ha chiuso il ciclo in Formula 1: eccolo ritratto a Oulton Park nel '60 nel corso della Gold Cup. Con la Lotus ha conquistato quattro affermazioni in Formula 1

JIM CLARK





Nel centro di Duns, nel cuore della Scozia, la piccola sagoma di una macchina sorge da un basamento di marmo. Appena un profilo, un tondino di ferro riempito solo di aria. Più in basso, un orologio ricorda che il tempo può anche non passare del tutto. Dicono a Duns che quasi ogni pomeriggio d'estate una nuvola arriva e filtra gli strani raggi che il sole lancia sui monumenti. Dicono anche che quella nuvola è l'anima e il cuore di Jim Clark che racconta un pezzo della sua vita e poi se ne va.

L'orologio, in marmo, la macchina che sembra disegnata direttamente nel cielo, la nuvola... c'è il senso di una rarefazione totale. Quasi un incantesimo.

Una volta, sulle piste, arrivò un pilota che sorvolava gli avversari. Un modo di correre così leggero, una mano così morbida che pareva guidasse più con la mente che con le braccia. Clark dava l'impressione di un play boy appena uscito da un night, ma anche di un novizio uscito momentaneamente dal convento. Bello, ma di una bellezza che non riusciva a nascondere l'intelligenza. Nei suoi occhi, il riflesso dei prati macchiati dalle pecore, come tanti laghetti.

Non si sentiva predestinato a diventare un corridore da Gran premio. Aveva gareggiato con varie vetture, aveva ottenuto risultati validi, ma continuava a sentire il richiamo della fattoria di famiglia. Alla sua prima vittoria, il primo a esserne sorpreso fu lui stesso. Alla seconda, arrossì nell'udire esaltare le sue capacità. Lo intervistavano e diceva, imbarazzato, che la gente si aspettava troppo da lui.

Ma continuava a vincere e così aveva imparato a vivere i momenti del trionfo con la disarmante consapevolezza dei semplici, senza che i muscoli del viso avessero una contrazione in più, senza che la pelle avesse una arricciatura di troppo. È stato detto che la gloria è la peggior forma di incomprensione. A pensarci bene, è vero e forse per questo lui aveva imparato a sorridere e a tacere, mentre la stampa tendeva a farne quell'eroe che non voleva essere a nessun costo. «Sono un tipo solitario. A volte, per la strada, quando la gente mi riconosce e mi guarda, penso subito di avere della salsa sulla camicia».

La nuvola è esattamente a perpendicolo sul profilo della macchina che può essere in curva o in rettilineo, non fa differenza.

Di un giovane corridore che è riuscito a mettersi in luce si dice che promette. Promettere è un verbo ambiguo dietro al quale tutti possono nascondersi. Perché non sia un barare, qualcosa di risolutivo deve accadere alla svelta. Clark incontrò subito Colin Chapman il genio della Lotus, capace di sedersi al ristorante, spostare piatti e bicchieri, prendere un foglio di carta e abbozzare un particolare con due o tre varianti da provare in officina. Jim invece era un sensitivo che si limitava ad avere in testa una meccanica superficiale, più intuita che conosciuta. Diversissimi, quindi, ma con una misteriosa affinità ghiandolare.

Preso da un raptus, Chapman fece coricare Clark su un tavolo, poi cominciò a mettergli attorno della roba: serbatoi, ruote, sospensioni. La Lotus 25 nacque così, un azzardo tecnico che obbligava il pilota a guidare praticamente sdraiato.

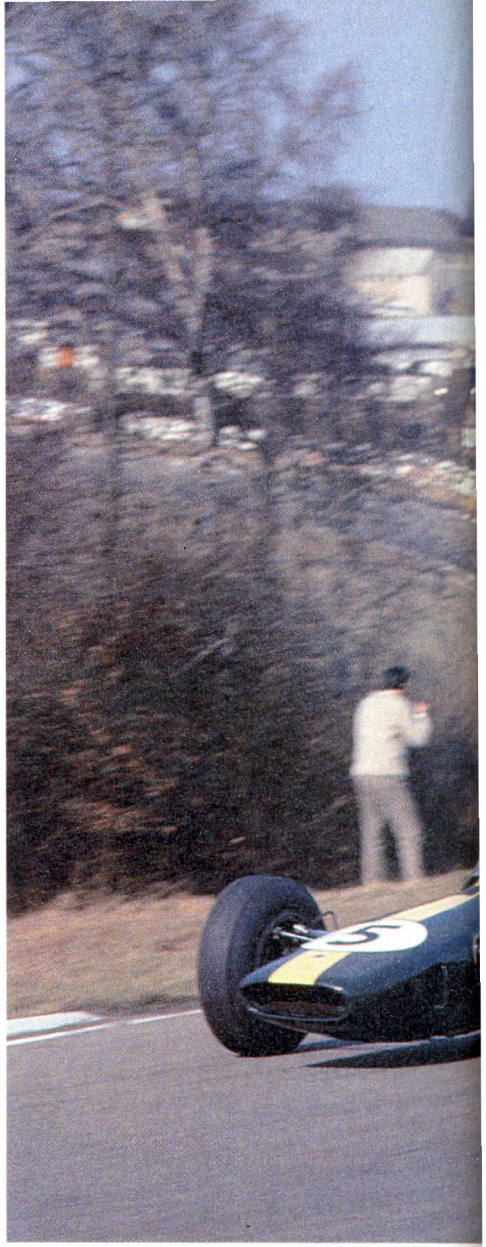
«Ho pilotato il letto più veloce del mondo».

La Lotus 25 era essenzialmente un'idea che conteneva un uomo in grado di guidarla a 250 all'ora. Ma Chapman non fu contento e chiese a Clark di correre con la testa inclinata a sinistra per offrire minor resistenza all'aria. Jim spostò la testa a sinistra e costruì giro per giro le sue grandi vittorie color Chapman; 25, come la sigla della sua macchina.

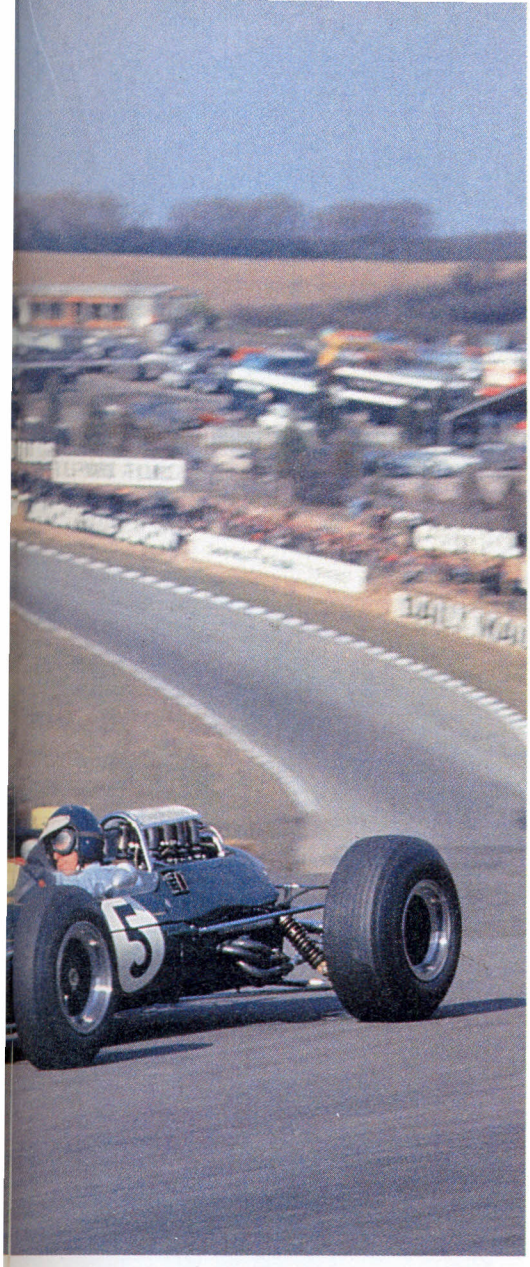
Più che partire, esplodeva. Poche centinaia di metri, ed era in testa. Seguiva un altro giro record che gli dava due o tre secondi di vantaggio sugli inseguitori. La progressione continuava per una dozzina di passaggi.

«Avrai notato - spiegava al suo amico Bill Gavin - che a questo punto rallento un poco e sto a vedere che cosa succede. Se gli altri cominciano a rimontare, riaccelero. Ma la cosa più sorprendente è che non appena io rallento, rallentano anche loro. Dopo qualche giro, ricomincio a spingere, ma loro no, e il mio vantaggio aumenta».

Perché rallentavano? Era un giochetto evidente, risaputo, previsto. Eppure aveva sempre effetto. Qualche avversario spietatamente sincero (rara specie) ammetteva che quando aveva la macchina a posto, era capace di seguire Jim per un giro. Ma poi avrebbe fatto un leggero sbaglio, una traiettoria spostata di un







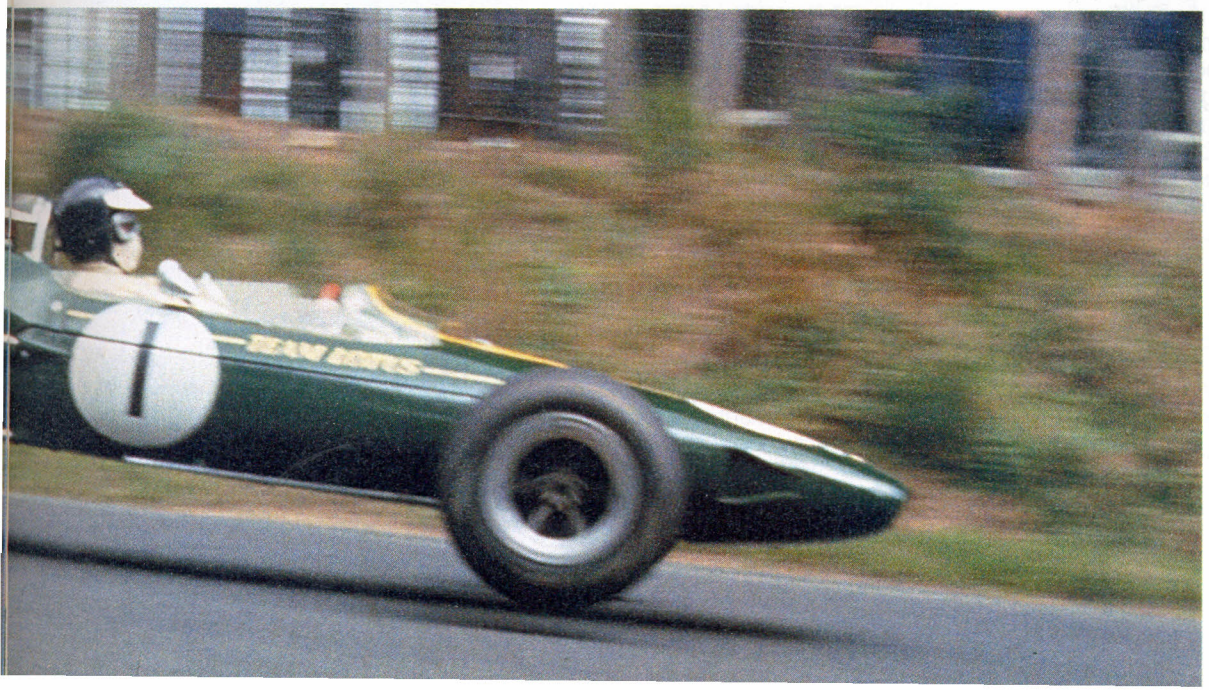






Jim Clark

Un vestito fatto su misura: la Lotus 25, progettata dal geniale Colin Chapman, era una scocca realizzata intorno a Jim Clark. Lo scozzese, disponibile a seguire ogni impennata d'ingegno del tecnico, rende vicente subito la monoscocca e conquista dopo una fantastica cinquina il secondo titolo mondiale nel '65. Jim vola da una vittoria all'altra: al Nürburgring è immortalato in un'immagine che è diventata storica nel mondo delle corse. È a ruote alzate sul dosso di Bruennchen. Fedele al marchio Lotus, Clark ha corso e vinto con varie motorizzazioni: Climax, Brm e Ford. È stato il primo pilota a regalare un successo con il Ford Cosworth





centimetro, una frenata anticipata di una frazione - un nulla insomma - e Clark sarebbe andato via.

Circola il dogma che un pilota non deve mai cercare di andare oltre il possibile. «Non puoi andare più veloce della tua auto» dice Thierry Boutsen, rassegnato. Ma circola anche l'eco di corse, o di rincorse, compiute da Clark al di là del limite, nel tentativo di fermare gli orologi per qualche minuto, per un quarto d'ora, per mezz'ora. Oppure nello sforzo di supplire a una trascurata preparazione della macchina. Colpa di Chapman che qualche volta faceva troppo affidamento sulle sole forze di Jim.

Tante volte Clark riuscì a fermare gli orologi: sui lunghissimi rettilinei di Reims quando aveva a disposizione un povero motore da ottomila giri (millecinquecento in meno del normale); a Silvestone quando pensò che fare le curve in folle fosse l'unico modo per salvare un po' di olio e non essere inchiodato; al Nürburgring quando si bloccò in partenza per non aver azionato la pompa della benzina. Cinquantacinque secondi (una eternità) buttati all'acqua e alla nebbia della pista tedesca che gliene restituì, a malincuore, quarantuno. E poi a Monza, quando arrivato terzo si vide portare in trionfo da una folla delirante. Doppiato per una sosta ai box, era riuscito a riportarsi in testa, ma poi aveva dovuto mollare per mancanza di benzina.

L'orologio di Duns è fermo sulle 16,50. La nuvola è sempre lì. Ma dov'è quella di Colin Chapman?

Ogni sfumatura della sua abilità venne documentata, analizzata, tramandata dai testimoni più vari. Peter Arundell era stato per un breve periodo suo compagno di squadra. Una volta, in Olanda, si era dovuto ritirare e così approfittò per mettersi a lato della pista e vedere in azione Jim da un punto di vista insolito.

«A un dato momento - raccontò Arundell - lo vidi sbucare in cima al colle con la macchina di traverso, lanciata a tutta velocità sulla strada viscida. La mantenne in quella posizione per tutto il tratto che lo separava dalla curva Schievlak, dove fu costretto a frenare con la macchina ancora di traverso. Se bisogna guidare in quel modo per vincere, preferisco arrivare ultimo».

L'incidente mortale è un equivoco nella vita di un pilota. Nessuno conoscerà mai l'ultimo sguardo, l'ultimo pensiero, l'ultimo gesto prima che la macchina, o quello che ne è rimasto, si fermi. Il 7 aprile 1968, mentre correva sulla pista di Hockenheim, Jim non aveva per nulla modificato il suo pensiero: «Il coraggio e il saper tenere in mano un volante uccidono più corridori di quanto non si pensi».







Jim Clark

Trevor Taylor scherza con Jim Clark prima del Gran Premio non valido per il mondiale svoltosi a Imola nell'aprile del '63: i due dominarono alla grande con le Lotus e manco a dirlo a vincere fu Jim. La progressione dello scozzese fu inarrestabile fino al 1968: poi il giorno dopo il Gp del Sudafrica vinto puntualmente (con la 25. vittoria Jim superò Fangio) la tragedia in una gara di Formula 2. Gli avversari del grande campione britannico non credettero alla notizia: anche per loro Jim era tanto forte da essere immortale

Tante volte si era accontentato proprio per non far diventare preponderanti né il suo coraggio né la sua capacità di tenere in mano un volante. Si era accontentato anche al Nürburgring, in quel giorno pieno di pioggia e di nebbia, arrivando solo quarto. Alla pista che rappresentava una sfida continua aveva saputo rubare 41 secondi. Per quasi due ore era stato un ladro che, penetrato nella banca, continuava a insaccare banconote. Poi aveva detto basta, accontentandosi di un bottino consistente sì e no. Lo giudicava, invece, il suo «colpo» da maestro.

Anche quel 7 aprile stava accontentandosi. Correva su una pista che non gli era mai piaciuta priva com'era di ogni risorsa per la guida. Aveva a disposizione una Lotus Formula 2 che non lo soddisfaceva e con la quale una settimana prima in Spagna aveva avuto un incidente. Nemmeno le gomme erano adatte su quel terreno reso viscido dalla pioggia della notte. Poco prima della partenza, aveva preso una breve rincorsa, poi aveva dato una violenta sterzata e la macchina era finita fuori strada. mai come quella volta aveva sentito così lontani i suoi prati e le sue pecore, «le mie sorelline» come diceva scherzando.

Il miglior pilota del mondo, già incamminato a conquistare la sua terza iride, stava correndo in sesta posizione insieme a nomi che, a confronto del suo, non avevano alcun spessore. Ahrens, Beltoise, Irwin... chi li aveva mai sentiti? La strada era bagnata ma lui con la strada bagnata ci scherzava.

«C'era tanta acqua nell'abitacolo — disse, gocciolante, in Belgio — che dovevo zigzagare anche sui rettilinei per poterla mandar fuori. Forse ho vinto perchè la mia macchina perdeva acqua meglio delle altre».

Chris Irwin lo sorpassò. Ora era settimo.

Imboccò il lungo rettilineo tendente leggermente a destra. Dopo le esperienze di Indianapolis sapeva che proprio quelle curve così ampie, quelle curve non curve, nascondono un'insidia. La macchina cominciò a sbandare. Ma lui era l'uomo di Indianapolis, il primo europeo che era riuscito a vincere laggiù dal 1916. La Lotus continuava a sbandare, l'uscita di strada era ormai inevitabile ma forse tutto si sarebbe risolto come era accaduto ancora a Indy: spettacolare fuori strada mentre la ruota posteriore destra appariva curiosamente parallela al corpo della vettura. «Jim Crack», ecco un titolo che gli era piaciuto.

«Domani potranno ancora scrivere Jim Crack!»

Non distingueva più il verde degli alberi, tutto era grigio come se tutto all'improvviso fosse fatto d'asfalto. La stessa sensazione di quella volta a Monza quando si era trovato a seguire a pochi centimetri la Ferrari di von Trips. «Perché frena, perché frena?» si era domandato e un attimo dopo le due macchine si erano agganciate. Era uscito dalla Lotus numero 36 come immerso della foschia. Solo in un secondo tempo si era reso conto della tragedia: von Trips, il nobile tedesco che correva con lo spirito dei cavalieri medioevali, giaceva inerte sull'erba. O sulla pista? Con lui, altre quattordici persone erano state falciate al di là della rete metallica.

Aveva lasciato l'Italia senza fare alcuna dichiarazione. L'anno dopo, ritornato a Monza per il Gran premio d'Italia, la polizia lo aveva interrogato per tre ore di fila. Ma cosa poteva dire se non ripetere quell'angosciato «perché frena, perché frena»?

La macchina entrò nel bosco di Hockenheim a ruote bloccate e si fracassò in mezzo agli alberi. Dunque anche lui aveva frenato. Perché?

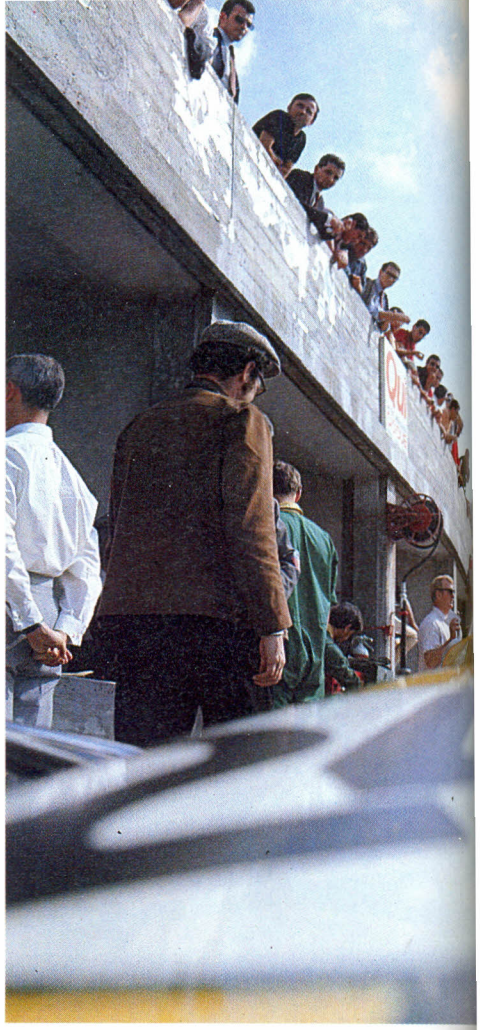
La notizia della morte istantanea di Jim Clark arrivò ai box planando prima sull'incredulità e poi sul rifiuto a credere. «Io non capisco, non posso capire — diceva Graham Hill — non riesco a capire come sia potuta accadere una cosa simile».

Da duemila chilometri di distanza, Manuel Fangio fece conoscere la sua semplice opinione: «Era soltanto un pilota superiore».

Lo restituirono ai suoi prati verdi di Scozia, disteso come quando correva con la sua Lotus 25. Su un blocco di marmo incisero il nome, il numero dei gran premi vinti, le date dei suoi due titoli mondiali e quella della vittoria a Indianapolis. L'indispensabile.

A Duns dissero che non era morto, si era soltanto affievolito. E sentirono che qualcosa saliva e saliva ancora, tenuamente colorata di azzurrino come il fumo che faceva il suo povero motore da ottomila giri quella volta in terra di Francia.

L'orologio segna ancora le 16,50. La nuvola non c'è più, se ne è andata. Forse domani ritornerà.







Ha vinto anche Indy

Nato a Kilmany (Scozia-GB) il 14 marzo 1936; deceduto sul circuito di Hockenheim (Germania) il 7 aprile 1968 durante una gara di F.2.

Debutto in F.1: Gp di Olanda 1960 (su Lotus-Climax)

Gran Premi disputati: 72

Vittorie: 25

Secondi posti: 1

Terzi posti: 6

Pole position: 33

Giri più veloci in gara: 28

Partenze in prima fila: 48

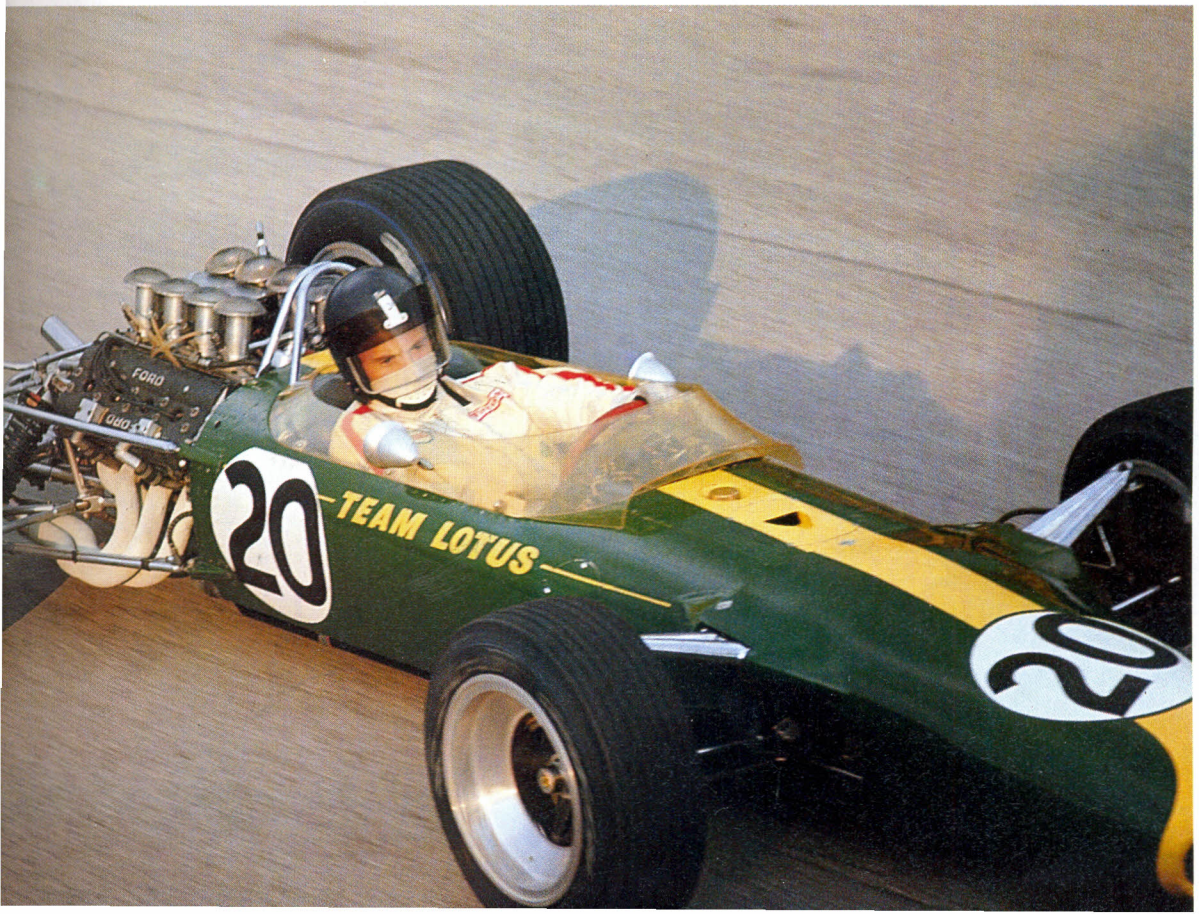
Ha corso per: Lotus

Palmarés: campione del mondo di F.1 nel 1963 (Lotus-Climax) e nel 1965 (Lotus-Climax); vincitore della 500 Miglia di Indianapolis del 1965 (Lotus-Ford), primo pilota europeo a conquistare il successo nella classica gara americana. Secondo nel mondiale F.1 del 1962 (Lotus-Climax); terzo nel 1964 (Lotus-Climax) e nel 1967 (Lotus-Climax, Lotus-Brm e Lotus-Ford). Nel 1961 si aggiudicò le corse di F.1 non valide per il campionato: Pau, Rand, Natal, Sudafrica.

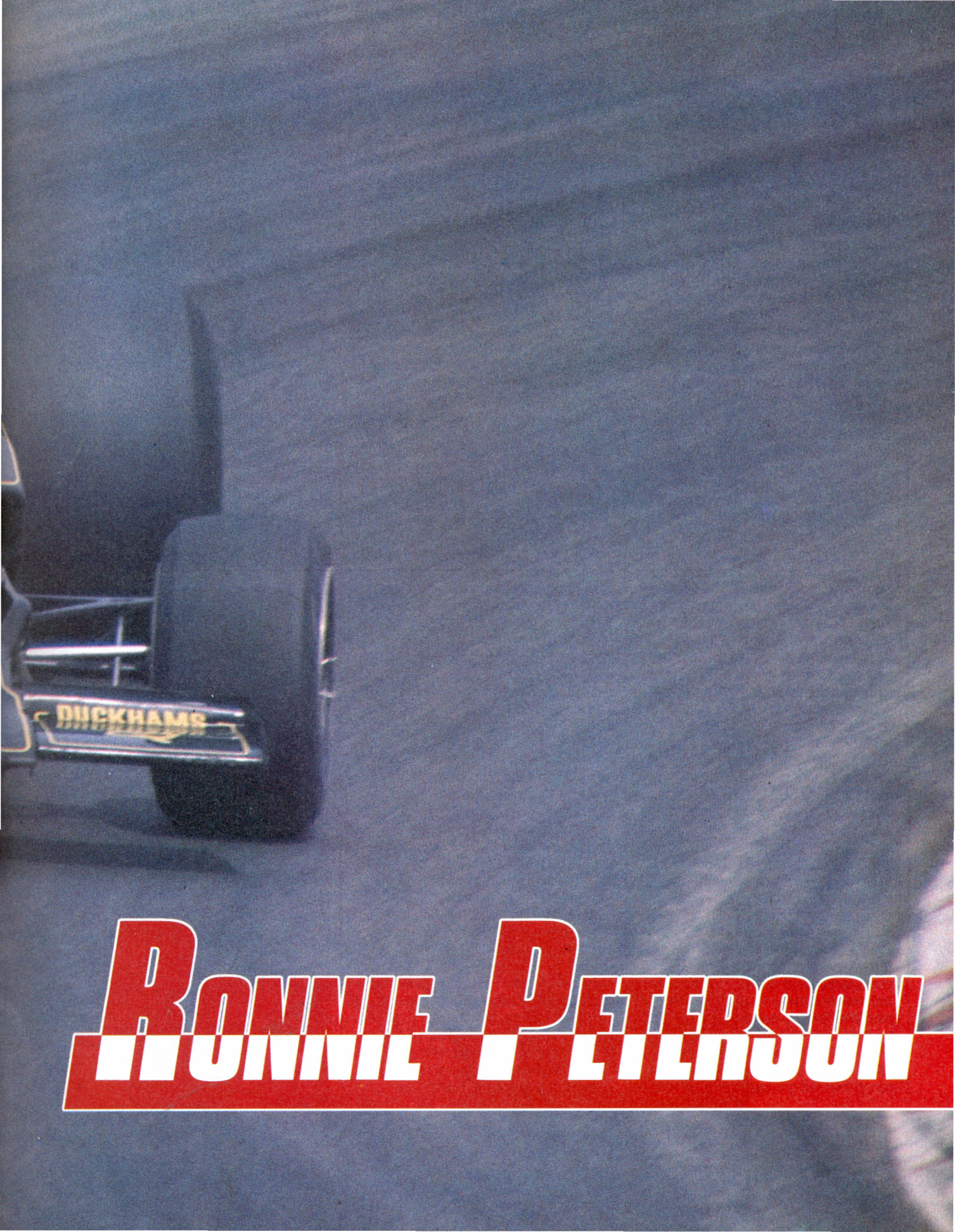


Jim Clark

Il mito di Jim Clark si accende quando non vince: nel Gp d'Italia del 1967 è solo terzo, ma infiamma la folla con la sua grande rimonta. Ai box sta fermo oltre un minuto e mezzo ma non si perde d'animo e si infila nella mischia risalendo fino alla piazza d'onore. A dire il vero battaglia alla pari con Surtees e Brabham, ma il pescaggio di benzina irregolare nell'ultimo giro lo costringe ad accontentarsi solo del terzo gradino del podio. Monza gioie e dolori: nel '61 urta la Ferrari di Von Trips che frena prima e innesca un pauroso incidente in cui muore il tedesco e rimangono falciati oltre le reti quattordici spettatori




John Play e ecial
John Player
Special
John
Player
Special
DUCKHAMS
GOODYEAR



RONNIE PETERSON

Gli piaceva osservare i pesciolini del suo acquario. Quel piccolo mondo fatto solo di colori e di nessun suono, lo affascinava e lo rilassava. Ronnie Peterson non diventò mai campione del mondo. Sfortuna, o forse, misteriosa congiura del destino.

«Per vincere un campionato, bisogna avere quel qualcosa di speciale che io sentivo mi mancava». A un anno dal suo ritiro, l'argentino Carlos Reutemann così disegnò la sua avventura. Il gaucho triste, come lo chiamavano, vive ancora e ogni tanto riemerge dalle sue pampas, testimone che si può essere gran piloti anche senza titolo. Peterson non c'è più, morto l'11 settembre 1978 per una di quelle fatali reazioni che il sangue può avere dopo un incidente: embolia.

Oggi sarebbe un distinto 46enne, forse ancora col viso da ragazzino cresciuto troppo in fretta, coi capelli biondi venati da qualche filo d'argento. Ma c'è da dubitare che, intervistato, direbbe: «a me mancò qualcosa di speciale».

Il Montjuich, in Spagna, era un circuito per i curvatori di ventura che sapevano andare oltre il libro delle regole. Su un tratto in discesa, con curve e controcurve, lui sapeva infliggere decimi di secondo ogni giro ai suoi grandi rivali Stewart e Fittipaldi. Quando alla Lotus lo costrinsero a fare il numero due di Mario Andretti, rispettò la consegna (1. Andretti, 2. Peterson). Ma quando, durante le prove ufficiali di un Gran premio, gli montarono delle gomme vistosamente inadatte, lui si lanciò in pista e segnò il record. Appena fermo ai box, ancora in macchina, alzò il dito medio verso Colin Chapman che l'aveva umiliato, nel gesto senza pudore universalmente conosciuto di contrattacco, di rivincita e di disprezzo. Poi sostò più a lungo del solito davanti al suo acquario, forse a cercare conforto nei guizzi azzurro verdi dei suoi pesci.

Cominciò come tanti, con i kart. Era il 1960 e Stirling Moss rincorreva ancora il suo impossibile mondiale. Ronnie si accomodò su quelle quattro ruotine tenute assieme da qualche tubo, mise in moto e partì. In una corsa aveva il numero 41, l'italiano Guido Sala il numero 1. Il numero 41 era un trampoliere nel nido, un gomitolo quasi, perché non sapeva dove mettere quelle sue gran gambe. Il numero 1, uomo di Lilliput, era invece deciso e aggressivo. Vinse Peterson.

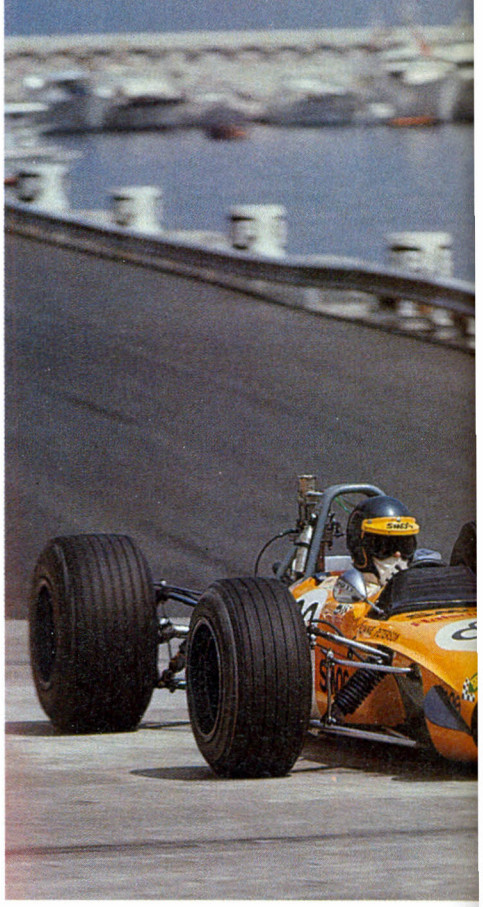
«Ma come diavolo fa ad andare così forte?» dissero.

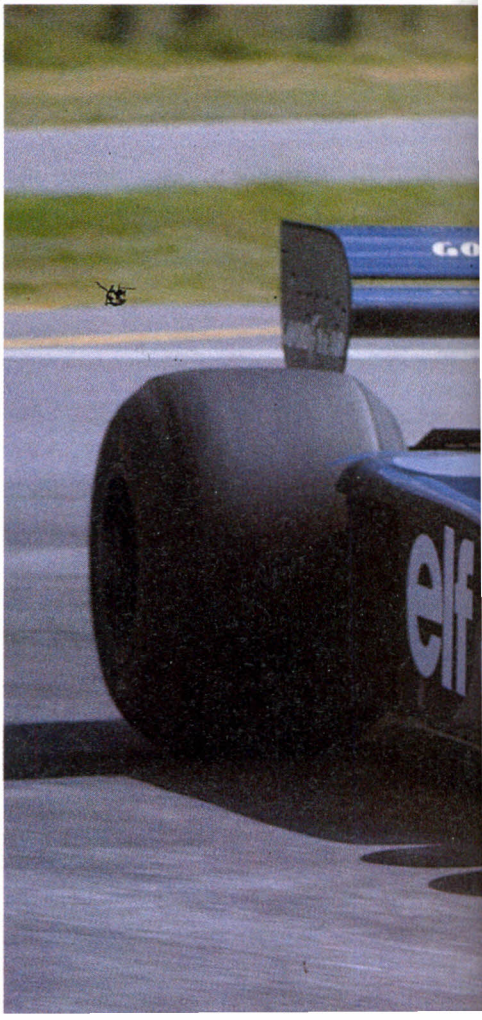
Un motore vicino al rene destro, un altro al sinistro, i kart erano ridicoli ma velocissimi. Lui — raggomitolato — imparò il controsterzo, che è un'arte. E così, controsterzando, arrivò alla Formula 3 e, controsterzando ancora, vinse la corsa che precede il Gran Premio di Monaco.

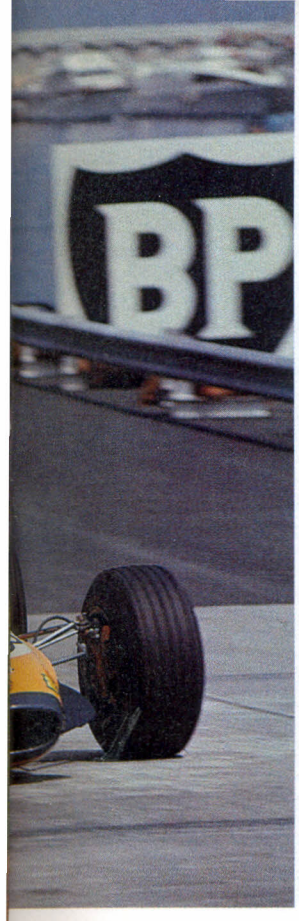
La carriera di vero pilota cominciò da lì, dalle strade del Principato che esigono precisione, resistenza e un pizzico di follia extra. Nato il 14 febbraio 1944 a Orebro, Svezia. Furono queste le prime, essenziali notizie che circolarono su di lui. Poi arrivarono anche le prime fotografie. Un viso regolare, modellato con dolcezza, un sorriso che non aveva nulla di isterico o di scomposto e i capelli lunghi e biondi. Complice tutto questo, poteva anche accadere che per un attimo lo scambiassero per una ragazza. Come avvenne nel 1970 a Spa, quando la polizia lo mise per qualche ora in carcere per aver oltrepassato i limiti di velocità.

Suo padre era Bengt Peterson, ma non gli assomigliava in niente: una tuta, un paio di occhiali cerchiati di nero, un cappelluccio senza pretese. Niente più di un meccanico, insomma. Dalla Svezia era arrivato anche un altro campione di Formula 1 e di vetture Sport: Joachim Bonnier, vincitore del Gran premio d'Olanda del '59. Ma Bonnier era uno svedese anomalo, un attore tipo Robert Taylor. Ronnie invece era un vikingo ad alta civiltà che diventava primitivo solo quando era al volante.

Un giornalista che faceva inequivocabilmente parte della schiera dei suoi fan e che nemmeno oggi l'ha dimenticato, faceva notare davanti alla televisione il modo con cui vinse il Gran premio d'Italia del 1976. Lauda guidava la sua Ferrari respirando piano e sanguinando sotto il casco (era la sua prima corsa dopo l'incidente del Nürburgring); Hunt, cui andrà miracolosamente quel campionato, si piantava nella sabbia; Regazzoni inseguiva invano la sua terza vittoria sulla pista più vecchia d'Italia e a lui più cara; l'asfalto era viscido e Peterson sembrava libero da ogni problema di aderenza. Costruiva la sua vittoria incidendo chirurgicamente la resistenza di ogni avversario con colpi di volante che risaltavano come non mai nelle riprese televisive.











Ronnie Peterson

Ronnie viene scoperto dalla grande platea internazionale nel '69 quando vince il Gp di Formula 3 di Monaco con la Tecno. Lo svedese batte Wisell. L'anno successivo debutta in Formula 1 proprio nel Principato con una March e ottiene subito un lusinghiero settimo posto. Nel '72 è terzo in Canada con la March 721 e sale per la prima volta sul podio. È in continuo crescendo: nel '73 è terzo in campionato con quattro affermazioni. Nel '77 accetta una sfida andando controcorrente: guida la Tyrrell P34 caratterizzata da quattro ruote anteriori. La monoposto è una delusione ma Ronnie riesce comunque a trarne il meglio conquistando anche un terzo posto. Un vero miracolo!



«Il mio stile di guida è molto criticato, ma è il mio modo di guidare e mi ha dato molte soddisfazioni. Oltretutto non si è mai rivelato pericoloso, per i miei compagni di corsa». Sentiva pudicamente il bisogno di scusarsi per aver raggiunto, con il volante, il successo (che può essere anche una parola impudica).

Quando gli comunicarono che era ormai entrato nella storia dell'automobilismo, si lasciò convincere a parlare di quella sua strana vita e all'amico giornalista Alan Henry raccontò la parte segreta vissuta dentro una tuta, e sotto un casco. Dieci capitoli, l'ultimo - brevissimo - s'intitola «Monza». L'unico che non porta nemmeno una sua parola, una sua impressione, dato che a nessuno è consentito di scrivere della propria fine.

Il libro si chiude con cinque fotografie che lo riassumono: con Barbro Edvardsson, il giorno delle nozze. Sfoggia un sorriso, un garofano e una cravatta a farfalla. Poi un primissimo piano sulla macchina delle sue «gioie terribili», la Lotus. È il vikingo un attimo prima della lotta. Terza immagine, controsterzo fra i guard rail. Quarto: curva con la Tyrrell a sei ruote che gli consentì solo un terzo posto in Belgio, un quinto in Austria e la disperazione di otto ritiri. Quella macchina con quattro ruote davanti non aveva senso, la guidò coraggiosamente ma senza convinzione. Ben altra convinzione nell'ultima foto, congedo del libro: curva e immancabile controsterzo, accentuatissimo e nella più totale solitudine.

Lui non avrebbe mai voluto ridurre Ronnie Peterson a un albo d'oro. Per quel libro, pubblicato nel novembre del '78, gli fecero una concessione alla memoria: saltarono tutte le corse kartistiche e ignorarono tutte le sue prestazioni in Formula 3. Gli abbonarono insomma dieci anni e fu come se avesse preso per la prima volta la partenza il 26 aprile 1970 a Barcellona con una March Formula 2. Poi giù, con tutta la monotonia e la noia degli inventari, con un accorgimento solo: le gare di campionato mondiale offerte in caratteri maiuscoli e neri, nella vaga speranza di attirare l'attenzione del lettore.

Ed ecco che a Monaco, il 10 maggio 1970, corre il suo primo Gran premio e si classifica settimo; a Rouen il 27 giugno 1971 vince per la prima volta con la Formula 2. Vince anche la 1000 chilometri di Buenos Aires, il 9 gennaio 1972 assieme a Tim Schenken su una Ferrari 312P, definita «grossa, veloce, pesante».

Prima vittoria in una gara mondiale al Gran premio di Francia l'1 luglio 1973. Ne seguiranno altre nove di queste vittorie. In mezzo, piazzamenti ritiri incidenti. «Crashed» dice l'inventario. «Crashed» al Christal Palace, «crashed» al Mallory Park dove la sua March Formula 2 decollò su un terrapieno proprio in faccia a un pubblico ipnotizzato dalla sorpresa e dallo spavento. «Crashed» a Silverstone.

E tuttavia l'albo d'oro, costruito con tanta cura, non registra i suoi «crashed» interiori, quando dovette scontrarsi non con terrapieni, né con guard rail ma con l'incomprensione e l'inadeguatezza meccanica che fece nascere lo slogan: il pilota giusto sulla macchina sbagliata.

«Ci vuole anche fortuna» diceva Fangio, riconoscendo di averne avuta tanta.

Pareva che tutta la vita di Peterson fosse dominata dall'attesa perché con gli anni la sua storia era diventata sempre più incomprensibile, dato che i successi che le sue doti invocavano non arrivavano. Anche Enzo Ferrari, dopo avergli affidato una delle sue macchine sport, non volle saperne di dargli il sediolo di una monoposto. E Ronnie si portava dietro tutto quanto con leggerezza (che non vuol dire incoscienza) anche se il suo sguardo si era fatto malinconico e rassegnato, come quello delle alci della sua terra.

Arrivò a quel 10 settembre sempre più solo con se stesso. Inguainato nella tuta gialla, si era infilato nella Lotus numero due della squadra, chiuso in un riserbo impenetrabile. Barbro era lontana, lontana la figlioletta Nina.

Fu un Gran premio di trecento metri. Si partiva con la strada larga che stringeva all'avvicinarsi della prima variante. Ronnie s'infilò nell'imbuto con macchine davanti, dietro, a destra, a sinistra. Accadde qualcosa e fu ancora «crashed», come al Christal Palace, come a Mallory Park. Dal groviglio spuntarono le fiamme ma lo tirarono fuori in tempo. La sua macchina era ridotta a brandelli. Nel caos, Clay Regazzoni urlava e gesticolava per i soccorsi troppo lenti. Finalmente lo portarono via in barella e Ronnie alzò un'ultima volta la testa per guardarsi una gamba fratturata in sette punti.

Al «Niguarda» i medici riscontrarono altre ferite, altre fratture e ustioni, com-











Ronnie Peterson

Ronnie genio e sregolatezza: lo svedese era riconosciuto unanimemente il pilota più veloce sul giro: già dai tempi della March aveva presentato le sue credenziali di campione tutto controsterzi e frenate a ruote fumanti. Con il suo stile di guida aveva incantato Colin Chapman che per due volte lo ha voluto con lui in squadra. Nel '78, l'anno tragico della sua scomparsa, avrebbe potuto diventare campione del mondo sfruttando la prima vera monoposto ala: ma ha accettato di far da scudiero ad Andretti convinto che l'anno successivo sarebbe scoccata la sua ora. In Belgio le gerarchie della squadra si chiariscono definitivamente: Andretti parte con la nuova 79, mentre Ronnie deve arrangiarsi con la 78. Non protesta: arriva secondo dietro a Mario, ma ha un'impennata di orgoglio e fissa il giro più veloce. A lui basta questo





presa una leggera forma di intossicazione polmonare. Lo operarono subito e l'intervento durò sette ore. C'era un certo ottimismo, mentre scoppiavano le polemiche.

Alle 4,30 del mattino sopravvenne una grave crisi respiratoria e renale. Alle 7 non c'era più speranza, alle 10,10 Ronnie Peterson era ormai un ricordo.

Con glaciale freddezza Colin Chapman commentò: «Succede». Mario Andretti, il compagno di squadra, entrò nel cortile dell'ospedale, gli dettero la notizia e non scese neppure di macchina. «Le corse sono queste. Sono fatte così» e invertì la marcia.

Martedì 12 settembre 1978 il «Corriere della Sera» uscì con un titolo in prima pagina:

Peterson, un pilota immolato
nell'inutile rito di Monza.

Chiamarono rito inutile le sue corse.

Rito inutile inserirsi nell'abitacolo e sentirsi ugualmente in euforia e in pace, un po' cacciatore e un po' artista; raggiungere i 300 all'ora, e non lasciarsi sopraffare dalla velocità ma dominarla e trarne anzi un sottile piacere come il domatore che mette la testa dentro le fauci della tigre. Rito inutile il controsterzo sul quale aveva costruito se stesso e i suoi sogni.

Affidarono alla penna di un famoso scrittore, Carlo Cassola, l'inevitabile «j'accuse» contro le corse. «Proibire le partenze tumultuose nei circuiti automobilistici» ecco l'esordio dell'articolo che si distende proprio sotto la foto di Ronnie, immobile. In secondo piano, sulla destra, un candeliere e un cero.

«Va contestata - continua Cassola - l'attuale legge dello sviluppo che domina in tutti i campi e in tutti i campi esige sacrifici umani». L'occhio si alza e scorge i lineamenti di Ronnie composto nella sua misteriosa leggerezza.

«La colpa è del mito della virilità» incalza lo scrittore. Ronnie, vicino a quel cero, ha sempre il viso del bambino cresciuto troppo in fretta e che non conosce né miti né virilità».

«La razionalità ci dice che bisogna farla finita con le corse automobilistiche e con gli incontri di pugilato...».

Ronnie Peterson pare affondare nel suo acquario dove il riflesso del suo viso si mescola ai pesciolini rosso e oro. Un piccolo mondo, fatto solo di colori e di nessun suono.









RONNIE PETERSON

Orso loquace

Nato a Örebro (Svezia) il 14 febbraio 1944. È deceduto all'ospedale Niguarda di Milano l'11 settembre 1978 in seguito alle ferite riportate nell'incidente accaduto al Gp d'Italia, a Monza.

Debutto in F.1: Gp di Monaco del 1970 (March-Ford)

Gran Premi disputati: 123

Vittorie: 10

Secondi posti: 10

Terzi posti: 6

Pole position: 14

Giri più veloci in gara: 9

Partenze in prima fila: 25

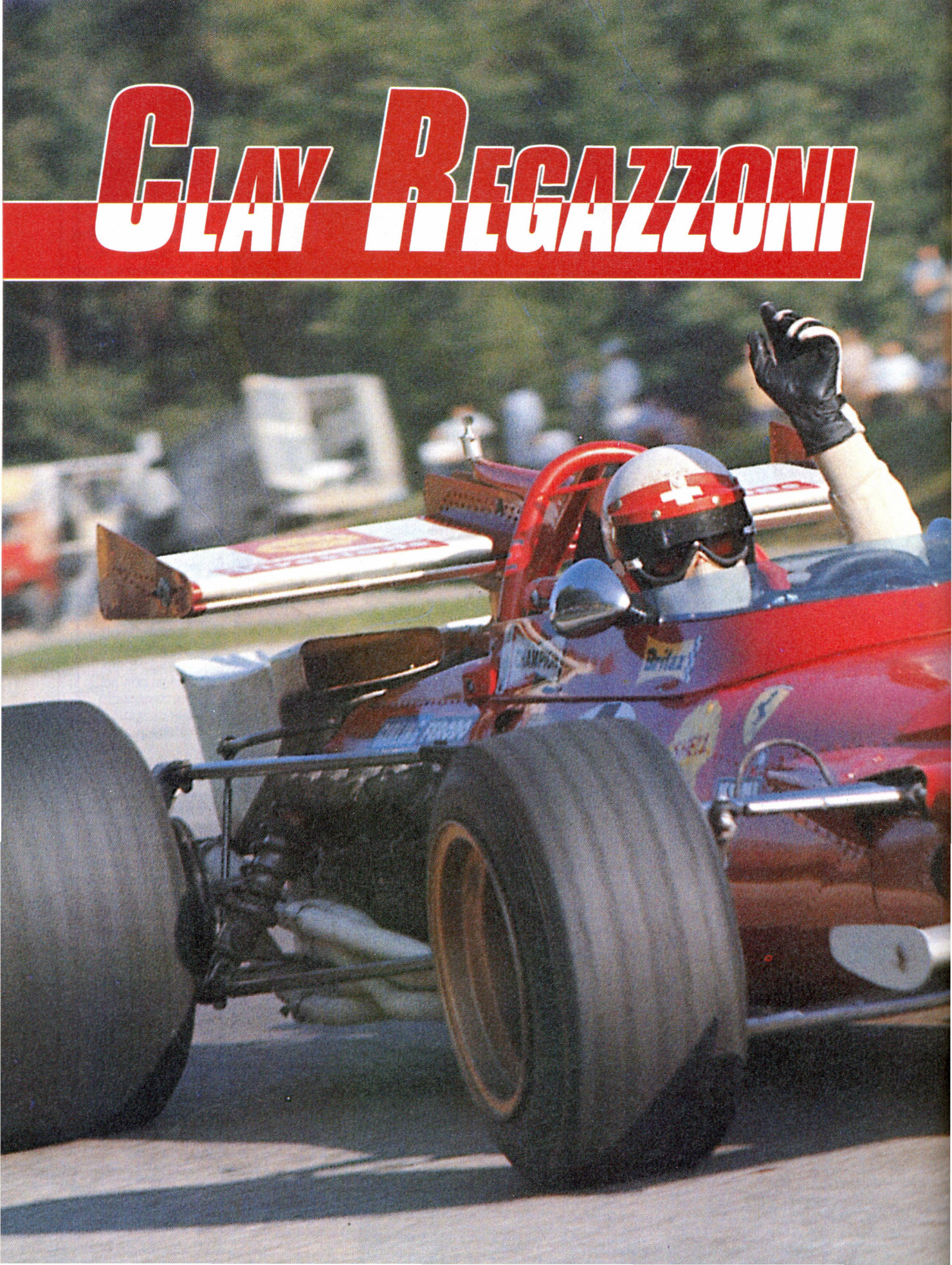
Ha corso per: March, Lotus, Tyrrell.

Palmarés: secondo nel campionato del mondo del 1971 (March-Ford) e del 1978 (Lotus-Ford); terzo nel 1973 (Lotus-Ford). Vincitore del campionato d'Europa di F.2 del 1971 (March-Ford). Vincitore del Gp di Monaco di F.3 del 1969 (Tecno).

Ha gareggiato nelle corse di durata con vetture Alfa Romeo e Ferrari. Nel 1977 porta al debutto la rivoluzionaria Tyrrell P34 a sei ruote (4 anteriori).

Il suo talento trovava sfogo soprattutto al volante delle Formula 1, ma Ronnie non ha mai disdegnato delle divagazioni anche in altre categorie. Sognò di entrare nel team di Maranello e ebbe anche una chiamata per sostituire l'infortunato Niki Lauda mentre l'austriaco era malconcio per l'incidente al Ring. Non se ne fece nulla, ma lo svedese sentiva il suo cuore pulsare per il Cavallino rampante. Nel '72 aveva fatto parte della squadra che aveva regalato il mondiale marche a Re Enzo con le imbattibili 312 P

CLAY REGAZZONI




4
Shell

Si diventa campioni per vie misteriose. Ma, per sommare allori su allori fino a perderne il conto, bisogna essere duri, sentirsi chiusi in un mondo senza raggi né stelle, non bisogna amare nessuno, forse neppure se stessi, la vita deve ridursi solo alla macchina, alla corsa, alla vittoria. Che vita sarebbe?

«Una vita alla Lauda» direbbe Clay Regazzoni, che non ha vinto alcun titolo mondiale, che si è imposto solamente in cinque o sei Gran Premi che, nonostante questo, è diventato Regazzoni.

L'avevano messo quasi distrattamente su una Formula 1. Scommessa, calcolo, azzardo? Nemmeno lui ha mai saputo dare la risposta. La Ferrari provava a Vallelunga e Forghieri gli disse: «Sali». Il risultato fu straordinario: quarto al primo Gran premio, vincitore al quarto. Assi e superassi avevano impiegato venti, trenta e anche cinquanta corse per farsi le ossa, per trovare la vena della fortuna, per vincere insomma.

Un giorno del settembre 1970, sulla Ferrari numero 4, si era trovato in testa al Gran premio d'Italia. Alle sue spalle, Jackie Stewart, il pilota che più ha ammirato. Aveva cominciato a percorrere il lungo rettilineo di Monza cambiando continuamente traiettoria, una estrema difesa contro il gioco delle scie. Quando gettò l'occhio sullo specchietto retrovisore per rendersi conto di dove esattamente fosse Stewart, non vide nulla. Qualcosa si era rotto e la superficie riflettente era diventata come stagnola accartocciata. Un inconveniente che nessuno poteva intuire e al quale non si poteva porre rimedio. Dal box non gli segnalavano nulla perché il suo vantaggio non era ancora valutabile in secondi. Finalmente gli fu esposto il cartello «Clay +2». Vinse di slancio, lasciandosi dietro una piccola nube di benzina vaporizzata. Jacky Ickx, il suo caposquadra, commentò: «Clay è grande, molto grande».

Quel 1970, l'annata d'esordio, fu eccezionale: terzo al mondiale dopo Rindt e Ickx avendo disputato solo otto delle tredici corse in calendario. Enzo Ferrari non poteva immaginare una cosa simile e aveva cominciato ad usarlo in staffetta con un altro. Gli consegnarono il Premio Nuvolari. Ferrari commentò: «Non ritenni irriverente l'accostamento». Poi, privilegio raro, lo invitò a colazione a casa sua e sentì grande simpatia per quel giovanotto svizzero nel passaporto ma italiano nel nome, nel cuore e nei pensieri. Lo vedeva lottatore, improvvisatore, sempre caricato da una generosità agonistica rara. E simpatico.

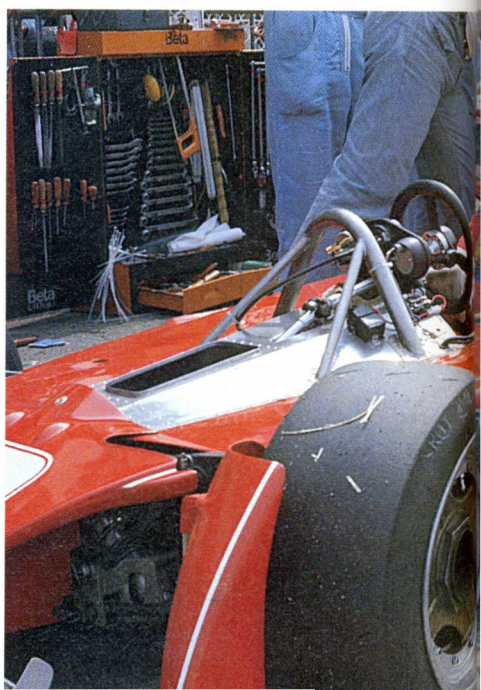
Non si accorse che Clay aveva un imperdonabile difetto, quello di rispettare gli altri. Certo, in corsa non era tenero, andarlo a provocare nelle staccate al limite non conveniva, aspettare che si facesse da parte era ingenuità. Ma al di là di qualche episodio dettato da furore agonistico, non aveva la durezza dell'uomo che pensa di essere solo al mondo.

Si può cominciare a perdere un campionato da un braccio alzato che si muove con la bandiera del via e poi si arresta di colpo troncandoti a mezzo lo scatto, facendoti superare da chissà quanti, costringendoti a rimontare e, in definitiva, facendoti arrivare solo terzo. Si può finire di perderlo alle prime battute dell'ultima corsa quando sei già davanti al tuo diretto avversario e pensi di avercela fatta. E invece dopo qualche centinaia di metri l'avversario ti passa in tromba perché ti accorgi che la tua macchina proprio non sta in strada. E così devi arrancare e arrivare undicesimo e perdere il titolo per tre punti. Poi ti fermi, fai due conti e ti accorgi che nell'arco dell'annata ne sono stati buttati al vento quindici di punti. Nel 1974 a Regazzoni capitò tutto questo.

Cinque anni dopo - quarantenne - ebbe ancora tra le mani qualcosa di valido e a Montecarlo disputò la sua più bella gara, prendendo il via dall'ottava fila (sedicesimo posto) e rimontando in una progressione entusiasmante, viste le difficoltà dei sorpassi sulle stradine del principato. Tredicesimo al 10. giro, settimo al 30., terzo al 49., secondo al 60. Con la seconda marcia inutilizzabile, arrivò a 44 centesimi dal vincitore. Un mese e mezzo dopo, a Silverstone, sale sul gradino più alto del podio, ritorna alla vittoria e molti si commuovono perché Regazzoni è ormai il vecchio Clay, il pilota più popolare, più simpatico, più umano. È quello che non ha mai cominciato il lento, feroce calcolo che ha come obiettivo portar su, sempre più su, fino ai vertici e magari anche più in là. Ci sono gli affascinanti e gli affascinati, tra i pochi che occupano la prima categoria lui c'è, quasi per definizione.

Il 30 marzo 1980 stava correndo a Long Beach con quieta follia. Al volante

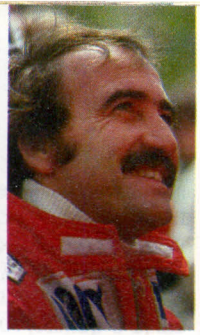












Clay Regazzoni

Lo svizzero inizia a correre piuttosto tardi ma mostra subito una grande assuefazione con le vetture a ruote scoperte, richiamando l'attenzione dei team manager: nel '65 debutta con una De Tomaso F.3, mentre nel '68 è in pista con una Tecno ufficiale nell'europeo di F.2. Nel '69 viene ingaggiato dalla Ferrari che lo gira ancora alla Tecno. Ma l'anno della sua esplosione coincide con il 1970 anno in cui vince l'europeo di F.2 e mette il primo piede in Formula 1 con la Ferrari 312. Debutta in Olanda, ma già in Italia strabilia perché vince. Lascia la Ferrari per una parentesi e vi torna nel '74 rimanendovi altri tre anni cogliendo belle soddisfazioni. All'Ensign, invece, si deve accontentare solo di una monoposto di secondo piano

di una macchina così così, si era già issato in quarta posizione. «Quello non smetterà mai di andare» dicevano. E lui sorrideva sotto i baffi e sotto il casco. Percorse la Shoreline Drive, il rettilineo più lungo, ben oltre i duecento. Si avvicinava una curva a gomito, roba abbordabile a cinquanta, sessanta all'ora. Frenò, ma sotto il piede destro non sentì la solita resistenza opposta da un pedale duro, con pochi millimetri di corsa, come doveva essere. Non sentì nemmeno il pedale, il suo piede affondò nel vuoto. Cercò di frenare una seconda volta, per istinto più che per calcolo. Il risultato fu lo stesso.

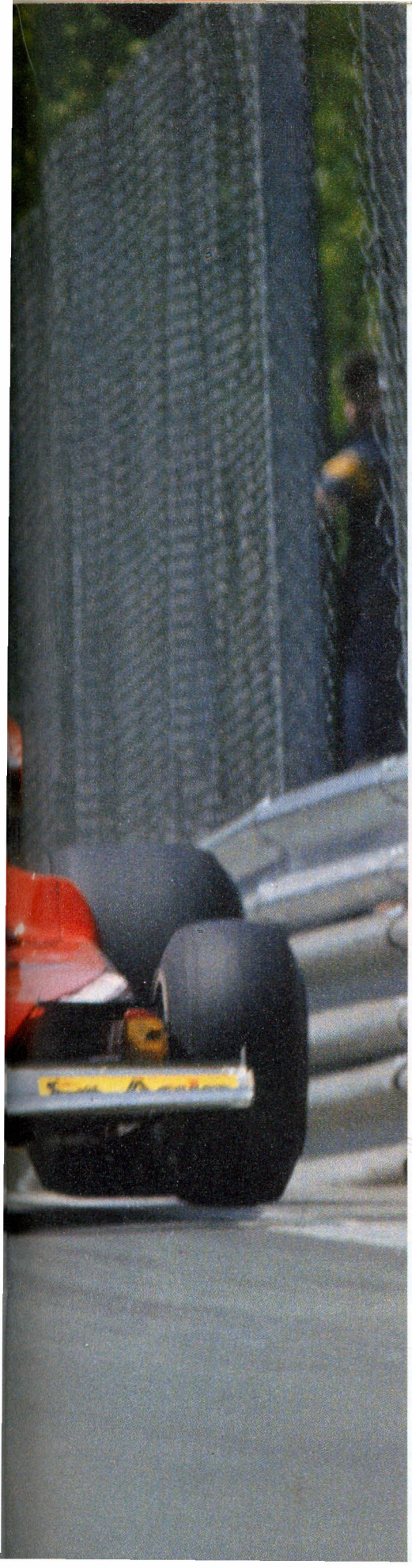
L'incidente era inevitabile, come a Montecarlo, tanti anni prima, quando era solo un ragazzotto di belle speranze che correva in Formula 3. La macchina puntò verso il guard rail della chicane del porto e lo uncinò dal di sotto. Ci sono due fotografie da brivido. Nella prima il casco è al di qua e più alto della barriera. Nella seconda è al di là, trionfante. Una ghigliottinata evitata per un pelo, ma lui non si ricordava di aver abbassato la testa.

Come alla Targa Florio quando al posto del guard rail c'era una scarpata profonda una ventina di metri. La macchina stava rotolando giù e lui viveva tutto al rallentatore. Un colpo, e poi uno strano silenzio; un altro colpo e poi ancora silenzio. Intanto pensava: «Dovrò pur farmi male!». Tra colpi e silenzi, la cosa si era ripetuta tre o quattro volte mentre la vettura si sfasciava a rate. Alla fine si era ritrovato sotto l'auto ferma, incolume.

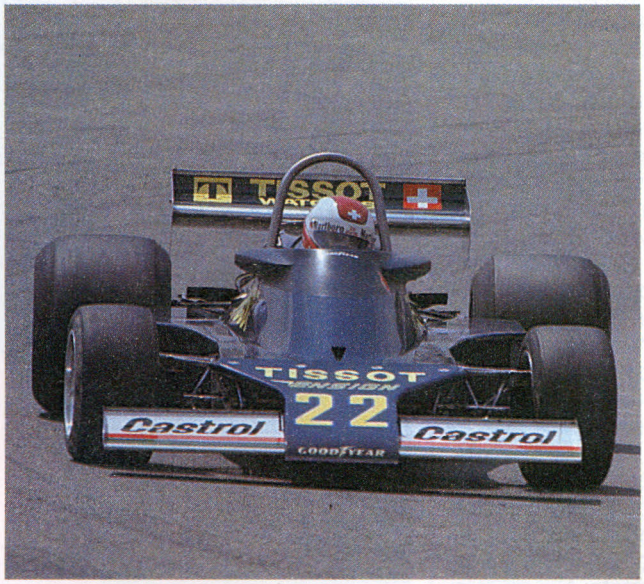
Come a Indianapolis dove non c'erano né guard rail, né scarpate ma solo una curva larga che pareva tracciata col compasso. Una delle quattro orbitali curve di Indianapolis. La macchina si alzò da terra e lui non pensava a nulla perché la velocità era più forte del pensiero. Lo spedirono in infermeria per un controllo. E il medico non si decideva mai a staccare lo stetoscopio dal suo petto perché continuava a sentire un cuore che andava pianissimo. Pum, pum, pum. Come se fosse stato su una poltrona fino a un minuto prima. Lo chiamarono l'uomo senza nervi.

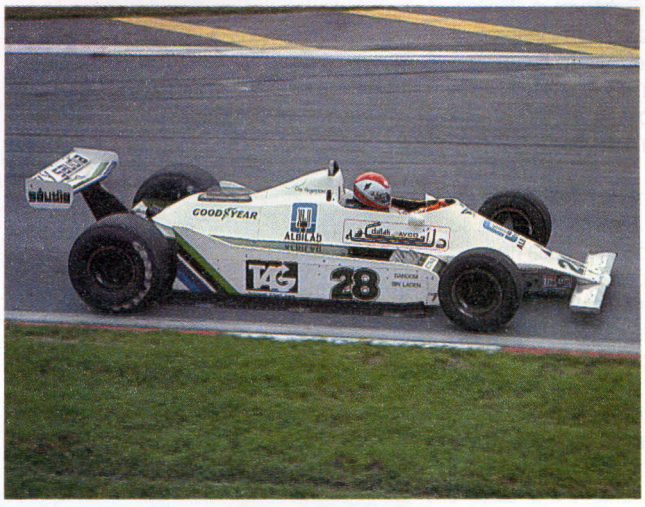
Come in Sudafrica, quando si era trovato davanti una macchina ferma in piena curva. Una centrata inevitabile. Nello sfilarsi la parte superiore della carrozzeria lo aveva colpito sotto il mento e lui aveva perso i sensi. Poi era venuto il fuoco. Se Mike Hailwood non si fosse lanciato tra

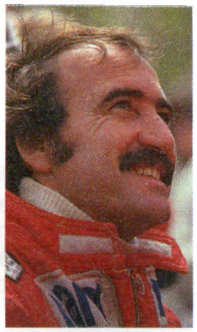












Clay Regazzoni

Dopo l'incredibile stagione del debutto in cui si classifica terzo nel mondiale pur avendo disputato solo sette Gran Premi, Clay Regazzoni riesce a trovare il modo di entrare in lizza per il titolo almeno altre due volte: nel '74 con la 312 B3 rivista da Forghieri e nel '79 con la Williams quando viene palesemente appoggiato il suo compagno di squadra Reutemann. L'elvetico ha avuto la sfortuna di incontrare sul suo cammino un Niki Lauda nella fase della sua esplosione: nel '75 con la fantastica 312 T si deve accontentare di un successo a Monza, dopo aver fatto da guardia spalle all'austriaco per l'intera stagione. Nel '76 si confermava quinto in campionato con la 312 T2 e vinceva negli Usa. Con l'Eurign invece solo piazzamenti conquistati con il cuore...

le fiamme e non fosse riuscito a tirarlo fuori, sarebbe andato arrosto. «Mi rimase un'ustione alla mano destra. No, alla sinistra» non si ricordava.

Alla fine della Shoreline Drive non c'era pericolo di essere ghigliottinati e nemmeno di finire dentro una scarpata. Pum, pum, pum. Il suo cuore continuava a battere, ma ormai la macchina aveva imboccato la via di fuga.

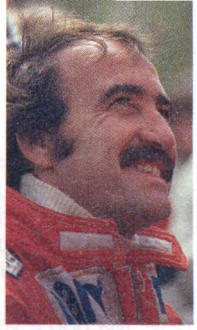
«È strano, ma non ho avuto nemmeno un attimo di paura». Si preparò al botto con la coscienziosa diligenza di chi fa tutto per bene anche negli attimi che possono precedere la morte. Passò dalla quinta alla terza, tolse il contatto del motore, vide una macchina ferma, accostata al muretto di sinistra. Tamponarla significava suicidio e allora la centrò ma con un angolo appropriato, tanto per diminuire un po' la velocità. Era già contro il muretto che sbarrava la via di fuga, completato da gomme e da una rete metallica. Pochi attimi e tutto si era fermato, anche le sue gambe. Sarebbe normale, logico dire che Clay Regazzoni finì là, in fondo alla Shoreline Drive, su una via di fuga criminalmente troppo corta. Invece là cominciò un altro Clay Regazzoni. A zero chilometri all'ora, immobile, fu lanciato dentro un mondo del quale non sapeva nemmeno l'esistenza. Un mondo difficile, fatto di monoposto senza motore, di sguardi muti, di punti sempre interrogativi, fino all'ossessione.

Nigel Mansell ha testimoniato che perdere l'uso delle braccia e delle gambe è un'esperienza tremenda e quando si vede la radiografia del proprio collo fratturato, l'effetto è devastante. Nei sei mesi passati al Paraplegikerzentrum di Basilea, Clay badò all'essenziale: non perdere la propria traiettoria interna. Un giorno gli arrivò una telefonata da Maranello. Era Enzo Ferrari che lo voleva salutare. C'era stato un equivoco tra lui e Ferrari, si erano lasciati senza dirsi nemmeno una parola. Dopo anni, risentì la voce del commendatore e riprese a parlargli come se nulla fosse successo, come se alla fine del 1976 fosse stato lui, Clay Regazzoni, a dirgli: «Mi scusi commendatore, ma non voglio più guidare per lei».

E dopo la telefonata, il commendatore gli mandò un regalo con un biglietto piccolo piccolo e una dedica corta corta: «Al caro Clay» e sotto, la firma tracciata col solito inchiostro violetto. Al caro Clay... e in quelle tre parole forse c'era tutto il







Clay Regazzoni

Clay è stato un pilota eclettico che non ha perso occasione di salire anche su altre vetture che non fossero solo delle Formula 1: nel mondiale Sport Prototipi è stato fra i grandi protagonisti dello squadrone Ferrari. Nel '71 con la 312 Pb si è dovuto accontentare solo di un secondo posto in coppia con Ickx a Brands Hatch, ma si è rifatto nella stagione seguente diventando campione del mondo con il belga. Regazzoni si è fatto attrarre anche dal fascino misterioso di Indianapolis: ma l'apparizione si è conclusa con un pauroso incidente per fortuna senza conseguenze nel corso delle prove.

rammarico per non averlo compreso o per non averlo voluto comprendere sino in fondo. Dicono che i piloti siano ormai diventati delle ubbidienti, impersonali macchine da velocità che si sommano alle altre macchine, fatte senza sangue e pelle. Ma non è vero che le corse sono sentimenti per chi non ha sentimenti. Dicono anche che siano inutili e feroci e puntano il dito su Regazzoni, portandolo come esempio di ferocia subita.

Ma lui non ci sta ed è ritornato a correre. Non nei Gran premi, certo, ma in questi estenuanti rally che sembrano sfide tra esploratori, la Parigi-Dakar in testa. Si fece anche prendere dalla tentazione della Mille Miglia, nostalgia di un nome, di una cosa mai conosciuta o conosciuta come attraverso l'indecisa memoria di un reincarnato. Dopo aver partecipato alla rievocazione storica di quella gara unica al mondo, guidando con la grinta e il piacere di sempre la sua verde Aurelia sport, Clay volle vedere il punto preciso dove la Mille Miglia morì, e con lei il pilota spagnolo De Portago e il suo secondo, Edmund Nelson, e con loro due una dozzina di spettatori.

Lo sguardo di Regazzoni si trovò a scivolare sul lungo rettilineo come tanti anni prima era scivolato quello di De Portago. Tutto era rimasto come allora: l'ampiezza del nastro stradale, i paracarri, i pali della luce. Mancava solo, da una parte e dall'altra, la gente. E lui continuava a guardare ora da una parter ora dall'altra alla ricerca di qualcosa di misterioso che sembrava sfuggirgli, finché arrivò al punto ove il sangue era diventato marmo: un monumento tutto bianco.

Fermo, assorto davanti a quell'ombra bianca, osservava i piccoli rettangoli di marmo, pieni di nomi: i morti della meteora. Anche lui un giorno si era trovato dentro una meteora e aveva rischiato di diventare solo un nome scritto sù un marmo. Ma si era salvato, e proprio così, privo dell'uso delle gambe inchiodato a una sedia a rotelle, aveva dato la grande testimonianza, consapevole che l'uomo continua a calarsi negli abissi del mare, a entrare nelle viscere della terra, a scalare le montagne, ad andare sulla Luna, non preoccupandosi troppo di come andrà a finire perché la sicurezza è un compagno sempre incerto. C'è anche chi ama costruire macchine, chi ama vederle correre, chi ama guidarle. Clay Ragazzoni ha amato guidarle ed è stato come se si fosse calato negli abissi del mare, se fosse entrato nelle viscere della terra, se avesse scalato le montagne, se fosse sbarcato sulla Luna, sempre sapendo che la sicurezza è una compagna incerta e infida.

Ed eccolo Clay davanti al marmo bianco. Pare portato alla deriva ma non lo è. Respira l'aria antica che scende da Volta Mantovana, il morbido paese adagiato sulle colline moreniche che preludono al lago di Garda. Insegue un sogno, dà ragione a Stirling Moss quando dice che è l'eterno e sempre presente pericolo della morte che rende sublime l'automobilismo.

È calmo, sicuro, ben lontano dalla nevrosi senza speranza. Pensa: «Quando soffro, mi chiedo se non sarebbe stato meglio morire, non me ne sarei accorto. Sarebbe stata una morte bellissima».







Vincente al 4. Gp

Nato a Lugano (Svizzera) il 5 settembre 1939; ha interrotto l'attività in F.1 in seguito all'incidente accadutogli durante il Gp Usa-Ovest del 1980.

Debutto in F.1: Gp di Olanda 1970 (Ferrari)

Gran Premi disputati: 132

Vittorie: 5

Secondi posti: 13

Terzi posti: 10

Pole position: 5

Giri più veloci in gara: 15

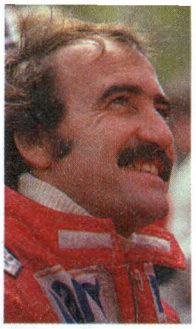
Giri percorsi in testa: 361

Km percorsi in testa: 1856

Partenze in prima fila: 21

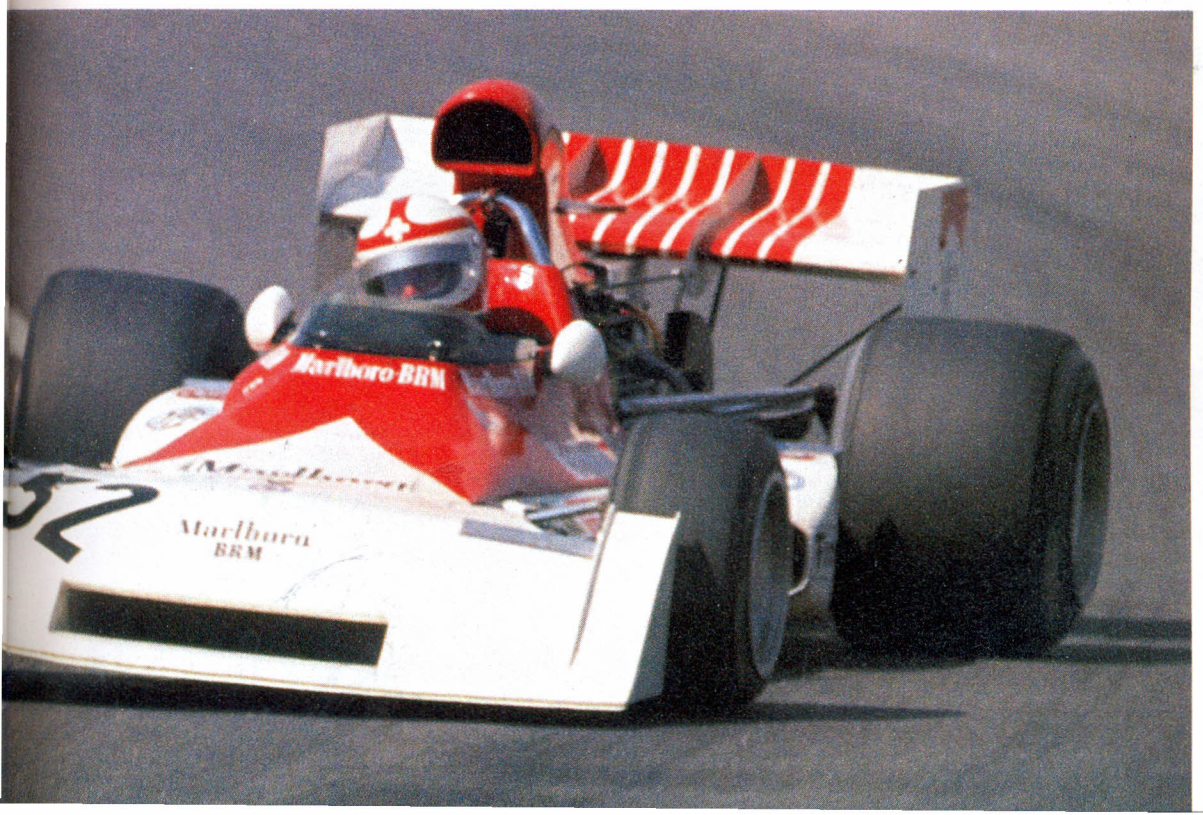
Ha corso per: Ferrari, Brm, Ensign, Shadow, Williams

Palmarés: secondo nel campionato del mondo 1974 (Ferrari); terzo nel 1970 (Ferrari). Campione d'Europa di F.2 nel 1970 (Tecno-Ford). Ha corso nelle gare di durata con la Ferrari vincendo la 1000 Km di Brands Hatch e la 1000 Km di Monza. Ha contribuito nel '72 alla conquista da parte della Ferrari del mondiale Sport Prototipi.



Clay Regazzoni

Enzo Ferrari credette subito nel suo talento naturale: superarlo non è mai stata un'impresa facile anche quando non disponeva di un mezzo molto competitivo. Clay Ragazzoni ha sempre corso con il coltello fra i denti all'insegna del meglio un uovo oggi della gallina domani. E a volte ha commesso degli errori di troppo: come a Monza nel '72 quando era in testa al Gp con la 312 B2 ed è finito fuori alla variante Ascari dopo una toccata con Pace. Nel '73 lascia la Ferrari e si accasa in Gran Bretagna alla Brm. Ma la monoposto, P 160B bella a vedersi non è un tuono di fulmine e Clay riesce solo a centrare una pole con un'impennata di orgoglio. In quell'anno comunque coraggiosamente salva Hailwood imprigionato nelle fiamme della sua Surtees a Kyalami e si procura delle leggere ustioni



Gilles Villeneuve




MICHELIN
MICHELIN
FIAT
1
2
Agip
MAGNETI MARELLI
arexons
SKF

Apparve finalmente un nessuno. Troppo piccolo, troppo sconosciuto, troppo semplice. Questo incuriosiva. Aveva abbandonato nevi e solcato mari per arrivare a Maranello, preceduto da un nome ignoto e seguito da un visino che subito ti ispirava tenerezza ma un attimo dopo ti incuteva paura. Qualcosa era cambiato sotto la sua pelle, ma non sapevi cosa. Questo sconcertava.

Era scivolato dentro una Ferrari da Gran premio leggero e felice, cominciando non a sognare, ma a far sognare. S'infilava il casco coi gesti un po' molli di tutti coloro che l'avevano preceduto, ma lui vi aggiungeva un colpo a mano aperta, proprio in cima, per cacciarlo definitivamente giù. Pamf. Un colpo definitivo, inesorabile e il visino trova tutta la protezione per indurirsi. Poi correva con addosso tutto quello che di sorpresa, di coraggio, di rischio, di fortuna o di sfortuna possa trovare un uomo.

Si chiamava Gilles Villeneuve e a migliaia precipitarono dentro quel nome.

È sempre possibile il leggero urto di una incomprensione a duecento all'ora che cancella per sempre un volto e una vita. Tutto cominciò con quell'urto, seguito da un breve volo quasi per provare la consistenza dell'aria. Quindi macchina e uomo piombarono al suolo come se volessero succhiare nuove energie dal grembo stesso della terra, e furono di nuovo su e questa volta l'uomo si staccò dalla macchina, come l'anima si stacca dal corpo. Una figurina, ritagliata nella stessa elementare sostanza del cielo, si mise a volare senza peso, senza volto, senza voce. Quando atterrò, i suoi capelli si confusero con l'erba, uno strano riflesso verde subito diventato il bluastro riverbero della fine che si avvicinava.

Mentre il suo sangue pareva frenare vena per vena, i medici dissero che aveva una probabilità contro un milione di salvarsi. Una contro un milione, era troppo anche per lui e Gilles dovette imparare a morire presto, subito. Come presto, subito aveva voluto imparare a correre i Gran premi.

Un giorno di fine agosto 1977. L'avventura di Niki Lauda alla Ferrari è già finita. Divorzio aspro, senza nessuna comprensione né da una parte né dall'altra. Ferrari dunque deve rimpiazzare Lauda. Sotto gli occhi ha una lista di nomi, ogni nome un parere, una raccomandazione. Al primo posto di questa lista, o all'ultimo non importa, quello di un canadese che aveva debuttato poco prima in Inghilterra. Il sostituto di Lauda sarà lui, Gilles Villeneuve.

A diretto contatto col gran vecchio di Maranello c'è il dottor Ennio Mortara.

«Mi chiami questo numero in Canada, le risponderà un certo Villeneuve, gli chieda se è disposto a correre per me».

Mortara ricordò perfettamente le parole di quel dialogo.

«Parlo con Gilles Villeneuve?»

«Sono io».

«Il signor Ferrari mi ha incaricato di chiederle se vuol correre per lui».

«What did you say? Che cosa ha detto?»

Gilles non credeva a quello che aveva appena sentito.

«Non ha capito, preferisce che parli francese?»

Non era questione di lingua, Gilles aveva capito benissimo. Certamente, era disposto a correre per Ferrari.

«Parta subito».

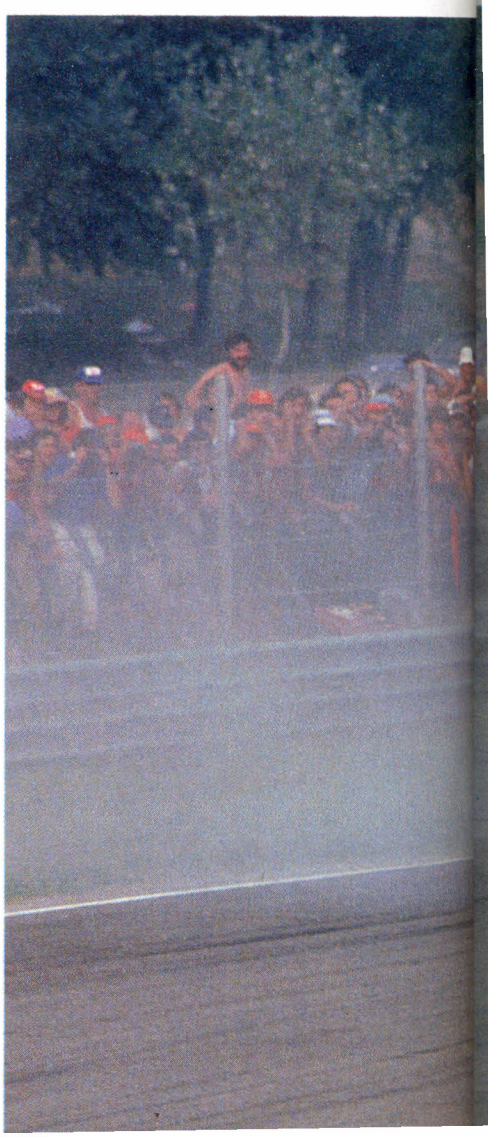
Malpensa ore 14. Mortara assieme a un meccanico della Ferrari aveva raggiunto l'aeroporto milanese con una «131» bianca e con una foto di Villeneuve ritagliata da una rivista. Una foto troppo piccola per dare un'esatta idea del personaggio. Stava chiedendo notizie del volo da Toronto all'ufficio informazioni, quando alla sua destra un giovane piuttosto piccolo, magro e con una sacca a tracolla, s'informò, in francese, se si poteva telefonare a Milano. Era lui. Salirono sulla «131», Gilles chiese quanti chilometri ci fossero per andare a Modena, poi si mise a dormire. Si svegliò a metà strada. Era un tipo taciturno, quasi annoiato, che si interessò distrattamente del paesaggio e del tempo. Fu ricevuto nello studio di via Trento e Trieste a Modena.

Quanto voleva per essere felice? Ferrari lo scrutava per scoprire una spia di quel talento che gli avevano assicurato avesse. Un bravo, un bravissimo, gli avevano detto. Chiese un anticipo.

«Gli dica che di solito non faccio queste cose, ma per lui si farà un'eccezione».

Con una tuta logora, di uno strano colore tra il rosa e l'arancione, salì sulla Ferrari Formula Uno per la prima prova. Guidava già in italiano, con qualche virgola in più, come rilevarono dopo un testa co-













Gilles Villeneuve

Il debutto di Gilles Villeneuve in Formula 1 è avvenuto nel 1977 in occasione del Gp di Gran Bretagna a Silverstone. Al volante di una vecchia McLaren M23 si qualifica in quinta fila davanti a Jochen Mass, seconda guida della squadra, che disponeva della più moderna M26. Enzo Ferrari rimase impressionato dalla facilità con cui il giovane canadese riuscì a destreggiarsi nel gruppo e lo volle alla Ferrari. È a Maranello che si infiamma il suo mito: Gilles regala alla folla quanto la gente si aspetta, e spesso molto di più. Nel bagnato del Canada perde un'ala ma non si arrende: è un combattente nato e sembra che tutto gli sia concesso. Se la cava anche a Imola nell'80 in un incidente raccappricciante prima della Tosa. E la piega viene ribattezzata «Villeneuve»

da. Non aveva esperienza, ma dimostrava una velocità di base, un'apertura totale al rischio senza le quali, come dice Berger, non c'è esperienza che tenga. E cominciò a crescere, continuò a crescere davanti a Ferrari che se lo vide scoppiare tra le mani come quelle bombe che uno si fabbrica spregiudicatamente in casa per una sua personale rivoluzione.

Offrì grappoli di uscite di strada e di incidenti, sfidando Ferrari. In Giappone trovò Peterson sulla sua strada, volò in aria e uccise due persone che si trovavano in un punto dove non dovevano essere. Ritornò a Maranello senza alcuna incrinatura interiore. Si sentiva assolto dal fatto che quei due poveretti fossero in una zona vietata.

A Long Beach corse il suo settimo gran premio. Specialista dei tracciati cittadini, non ebbe difficoltà a prendere la testa e ad allontanarsi. Nell'ansia di doppiare Regazzoni in un punto impossibile, si autoeliminò. A Montecarlo, altra clamorosa uscita di strada. Aveva ceduto una ruota o una sospensione ma i giornali non erano disposti a concedergli credito e l'attaccavano chiamandolo l'aviatore. Chiedeva la traduzione di qualche articolo e Mortara lo faceva addolcendogli i passi più pesanti. Lui ascoltava impassibile. Ferrari taceva. Ma per quanto avrebbe taciuto? Molti aspettavano il giorno in cui davanti ai giornalisti il gran vecchio avrebbe allargato le braccia ammettendo: «Mi sono sbagliato».

E tuttavia, tuttavia c'era qualcosa di speciale in quel ragazzo: folgorante nelle partenze, disperato nel rincorrere e nel resistere, lucido sul bagnato, folle nelle acrobazie, assolutamente impermeabile ai mormorii di dubbio che gli gocciolavano addosso, misterioso nel saper tirar fuori il suo massimo nei momenti più difficili. Ogni giorno di corsa, per lui, era un giorno centrale al quale arrivava da fuori e da dentro se stesso.

Venne la follia di mezza estate, che però non era una follia ma l'estremo coraggio alloggiato in una superiore sensibilità. Gilles si staccò dalla normale anormalità di tutti i piloti da gran premio e in tre giri varò la sua leggenda. Si presentò fianco a fianco con l'avversario, sparato dal rettilineo come da un enorme cannone. Quindi, dovendo entrare nell'orbita della curva, frenò al limite. Una frenata pazzesca che rischiò di fargli saltare gli occhi dalle orbite. E lì, in quella frazione di secondo,





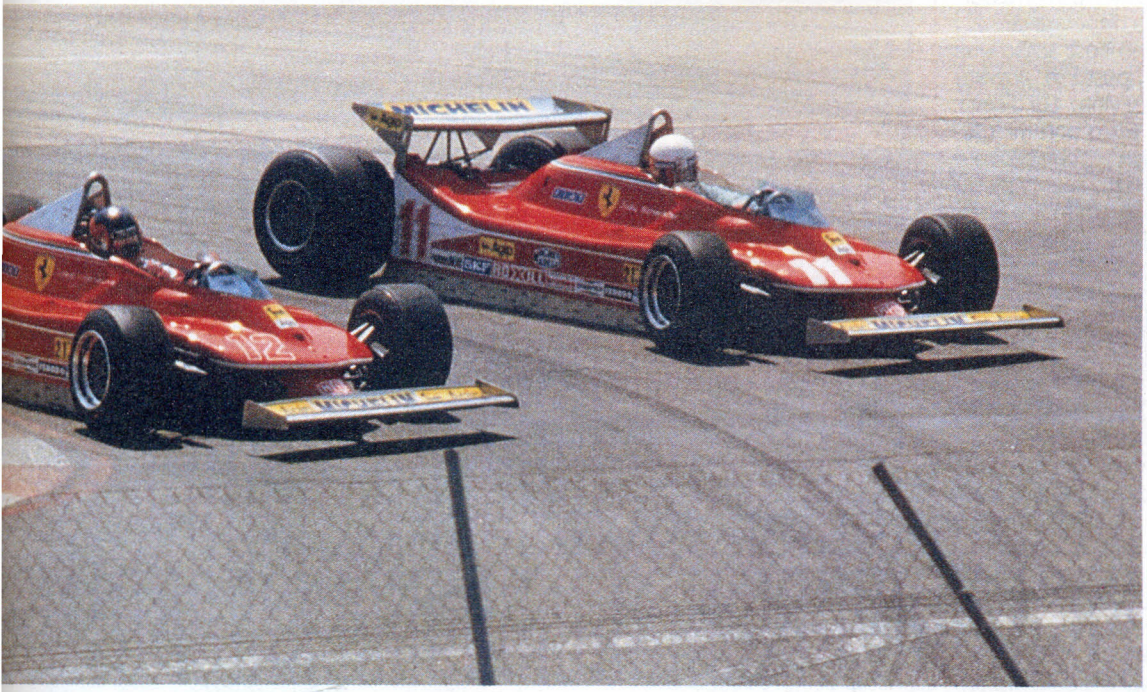














Gilles Villeneuve

Gilles non ha mai avuto timori reverenziali nemmeno per i campioni più consumati. Con il candore di un bambino riusciva ad affascinare i maestri del volante che per lui avevano sempre buoni consigli. Con Lauda fu protagonista di un grande duello nel '79 a Imola: il canadese andò, all'attacco e Niki lo costrinse alla toccatina. Gilles si rovinò il musetto della sua Ferrari. Quella volta .l'esperienza dell'austriaco ebbe la meglio. Con Scheckter ci fu una buona convivenza: sebbene fosse nettamente superiore sul giro, accettò gli ordini di squadra e aiutò Jody a diventare campione del mondo. Con Pironi, invece, le cose si misero subito male e proprio a Imola ci fu lo sgarbo che per alcuni originò uno stato di tensione fra i due

si rese conto di avere una ruota che bloccava. La vedeva davanti a sé, sulla sinistra, strisciare l'asfalto ed esplodere in una densa nuvola di fumo. Entrò in orbita ugualmente, senza perdere un centimetro, resistendo caparbiamente, più forte della macchina, sovrapponendo il rosso della Ferrari al giallo-bianco della Renault di René Arnoux. Si ripetè una, due volte; si sfiorò, si toccò e siccome le telecamere erano tutte per lui, chiarì in eurovisione il significato della frase più comune e meno collaudata: non cedere.

Continuò a correre sempre fedele al suo dogma, mentre Ferrari allargava le braccia: «È il prodotto di una scommessa che io ho fatto».

Collaborò con maestosa lealtà al raggiungimento del titolo mondiale da parte del suo compagno di squadra, Jody Scheckter, accontentandosi del posto d'onore. A dicembre, alla festa dei caschi d'oro, l'accolse un boato. Prese il braccio di Scheckter e l'alzò: «È Jody il più bravo» disse.

Ora toccava a lui, ma la competitività della macchina si era misteriosamente dissolta. Non era la potenza che mancava, ma la stabilità. E allora diventò un funambolo, impegnato su una corda che ondeggiava paurosamente. Non sapeva rassegnarsi, e con tutti quei cavalli dietro la schiena si lanciava in avanti in un assurdo attacco che era una disperata difesa. I piloti normali ragionano così: se ho una macchina da quinto posto e arrivato quinto è come se avessi vinto. Lui diceva: «Corro per vincere, il resto non mi interessa». Stirling Moss capì perché la gente andava in delirio: «La macchina - osservò Moss - lo porta a situazioni difficili e lui ha l'abilità di uscirne». Naturalmente non vinceva o vinceva poco. Dopo Moss, parlò Regazzoni: «Certo anch'io avrei ottenuto di più se avessi, come si dice adesso, riflettuto in corsa. Ma allora che Regazzoni sarei stato?».

E Villeneuve, che Villeneuve sarebbe stato?

A Imola c'è un curvone in discesa da duecentottanta. Ancora una volta sotto l'occhio implacabile delle telecamere, Gilles patì lo scoppio di un pneumatico posteriore. La velocità era diventata una dea incontrollabile: una strisciata allucinante mozzò il respiro a milioni di telespettatori, i secondi erano diventati insopportabilmente lunghi, poi la Ferrari



sbattè contro un muretto, perse il motore e fu ricatapultata in pista. Diradatosi il fungo quasi atomico della polvere e delle schegge sollevate in aria, lui era sceso da quello che rimaneva della vettura incredibilmente vivo. Anzi, illeso. A molti era parso lecito considerarlo immortale.

Intere colonne di giornale spiegavano l'avanzare della tecnica e il retrocedere dell'abilità di guida. Gilles smentì tutto, dimostrò di guidare queste macchine come gli assi di una volta facevano con le loro. Aveva fatto rinascere lo spettacolo e qualcosa di più.

Vinse solo sei Gran premi, obiettano coloro per i quali l'unica leggenda di Villeneuve è che ci sia una leggenda di Gilles Villeneuve. Nuvolari non è stato Nuvolari per il numero delle vittorie. Tazio vinceva sempre solo quando si trovò a





Il più amato dalla folla

Nato a Bertheville (Canada) il 18 gennaio 1952; deceduto l'8 maggio 1982 sul circuito di Zolder durante le prove del Gp del Belgio.

Debutto in F.1: Gp di Gran Bretagna 1977 (McLaren-Ford)

Gran Premi disputati: 67

Vittorie: 6

Secondi posti: 5

Terzi posti: 2

Pole position: 2

Giri più veloci in gara: 7

Partenze in prima fila: 8

Ha corso per: McLaren, Ferrari

Palmarés: secondo nel campionato del mondo di F.1 del 1979 (Ferrari). Pilota che ha concesso tutto se stesso al pubblico, Villeneuve ha scatenato entusiasmi tra le folle degli autodromi di tutto il mondo per le sue imprese, spesso al limite dell'incredibile, sempre esaltanti (il duello ruota a ruota con Arnoux al Gp di Francia '79).



GILLES VILLENEUVE

Il piccolo canadese ha saputo far interessare di F.1 anche chi di auto da corsa non era appassionato. Era capace di inventare le manovre più impossibili con una semplicità disarmante: sembrava che per Gilles le leggi della fisica non avessero valore. Lo si è visto nel Gp del Sudafrica del '79 quando partì sul bagnato come se fosse asciutto costruendo la seconda delle sei vittorie che ha saputo conquistare



guidare una macchina incontestabilmente superiore, ma quando ebbe tra le mani un mezzo inferiore, si accontentò di vincere solo qualche volta. Anche Gilles vinse solo qualche volta. Come a Monaco. Una corsa da mastino inferocito contro la superiore maneggevolezza prima della Brabham poi della Williams. Fu pronto e spietato nell'approfittare della «defaillance» meccanica dell'avversario, quell'Alan Jones che portava tanto rispetto alla sua tenacia e alla sua freddezza. O come in Spagna quando con una «superpartenza», come lui la chiamò, dalla quarta fila, si portò al secondo posto e poi al primo restandovi per 66 giri, sino a tagliare il traguardo sempre pressato da quattro macchine. Gilles quel giorno era una sintesi: straordinario come Stewart nello scatenarsi fin dai primi metri, autoritario come Ascari nel rimanere in testa, egoista come Fangio nel non concedere nulla agli avversari, leggendario come Moss nel sopperire alle deficienze del mezzo, leggero e inesorabile come Clark.

Arrivò all'ultimo anno della sua vita, il sesto da quando correva i Gran premi, logorato. Era l'indiscusso numero uno, ogni squadra l'avrebbe voluto. Lui tentennò e poi firmò ancora per Ferrari: un atto di fede più in Enzo Ferrari che nella Ferrari. Si sentiva solo, non curato abbastanza, a fianco di uno che non l'aveva nemmeno invitato alle sue nozze. Com'era lontana l'umanità del suo primo compagno, Reutemann. E l'amicizia del secondo, Scheckter. Partì per la sua ultima corsa, il Gran premio di Imola, all'attacco come sempre. Sbaragliata la resistenza degli avversari, si trovò in testa seguito dall'altra Ferrari. L'altro lo sorpassò e lui si riportò in testa, l'altro non cedette e lui rintuzzò. Credeva fosse uno show per animare le ultime battute della corsa, oltretutto dal box era stato esposto il cartello slow, adagio.

Quando si accorse che l'altro faceva sul serio, era troppo tardi. E cominciò a morire. E finì di morire quindici giorni dopo, un 8 maggio, inseguendo un sogno infinito e irrecuperabile.

Le reti di recinzione della pista di Fiorano si riempirono di fiori, di foto, di biglietti, di giornali, il triste incanto di uno di quei templi orientali che espandono il sacro dell'aria e lo tingono di verde e di azzurro.

Lo riportarono in Canada come un eroe planetario.







Gilles Villeneuve

Enzo Ferrari non lo conosceva: «A un pilota come Villeneuve concedo anche che sfasci delle macchine — diceva — è un giovane che ha bisogno di imparare ma che è in grado di vincere subito». Al Grande Vecchio piaceva immensamente poter plasmare questo giovane che gli portava eterna riconoscenza per avergli offerto l'opportunità di guidare le rosse. E anche in una stagione difficile come l'80 Gilles ha saputo tirare fuori gli artigli: pur non disponendo di una vera wing-car ha saputo difendersi onorevolmente, mentre Scheckter, campione in carica, non aveva saputo evitare l'umiliazione della non qualificazione. Gilles si è spento nelle prove del Belgio nell'82 quando stava per cominciare a raccogliere i frutti di quanto aveva seminato...

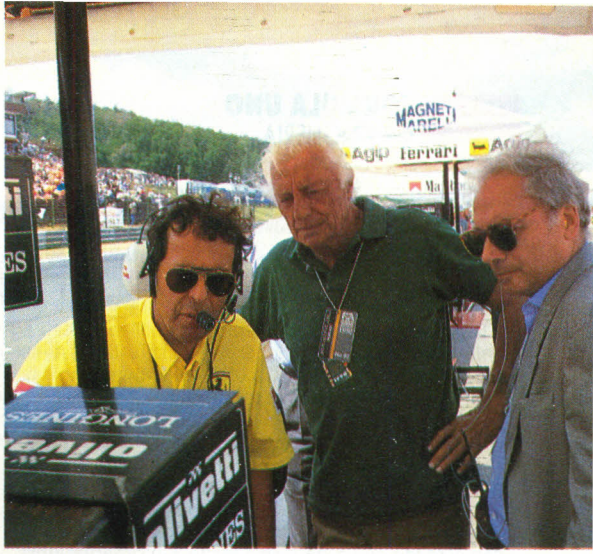
AUTO SPRINT



Stampa: Poligrafici il Borgo - San Lazzaro di Savena (Bologna)









«Bada a far bene, sai...» e anche Mansell ha avuto il suo, poi tocca a Prost. L'avvocato ha parole per tutti e complimenti per Fiorio e il Presidente Fusaro. Un consiglio su come sistemare meglio il box, una stretta di mano a Gastone che incontra dappertutto, un'altra stretta a Castelli ottimo Dt, quattro chiacchiere con i giornalisti e poi via perché l'elicottero non può attendere. Mitico



CENTROGIORNALE

IL SIGNOR FIAT IN AUTODROMO

SILENZIO PARLA AGNELLI

BUDAPEST — Quando arriva l'Avvocato, quando parla l'Avvocato, la gente arriva in mucchio e si stende sui prati. Quando arriva l'Avvocato, quando parla l'Avvocato, la gente aspetta il suo arrivo per ore e ore e finalmente quando sente il rumore salta in piedi e lo saluta con la mano, gli grida parole d'amore e lo guarda scomparire come guarda un soldato a cavallo, a cavallo nel cielo d'aprile. Agnelli come Nuvolari nella celebre canzone di Lucio Dalla, lo stesso carisma, la stessa aspettativa in un autodromo improvvisamente distratto pur nella tensione di un sabato alla viglia di un Gran Premio. Scodellato da un elicottero sceso nel paddock a picco come i raggi del sole di mezzogiorno, il Signor Fiat porta lo scompiglio nell'asettico retrobox dove nelle ore canoniche tutto si consuma secondo riti sempre uguali. Avvocato ci dica qualcosa... E lui non si tira certo indietro. «Alesi come Schillaci? Alesi è un vero asso, tanto asso che si è messo d'accordo con tutti quelli che lo vogliono e che sono tanti...». «Il pilota della Ferrari '91? Mi piacerebbe italiano e giovane, ma non fatemi fare dei nomi». «Mansell? È un bravo pilota, coraggioso, grande combattente. Peccato che smetta. Ma è poi sicuro che lo farà?». «Il cambio al volante della Ferrari? Bello, è il nostro punto di forza, ma anche la causa di tanti guai passati. Sulle vetture di serie lo immagino solo su quelle di grande qualità». «Prost? Alla lunga è quello che dà il miglior rendimento». «Senna, lo ammetto, mi sembra il più bravo di tutti». «Una grande Ferrari? È già una grande Ferrari con un fortissima organizzazione tutto merito di Fiorio...». Quando parla l'Avvocato ogni risposta è sempre ricca di sfumature centrate e che meritano attenzione. Ma anche lui non è infallibile e nel firmamento di stelle filanti, una è filata meno: «Se c'è un Baggio nell'automobilismo? No, non credo che questa disciplina così scientifica lo permetta. Forse lo è stato Nuvolari e quel canadese estroso che si è ammazzato. Com'è che si chiamava?...» Villeneuve, Avvocato, si chiamava Villeneuve. (c. c.)





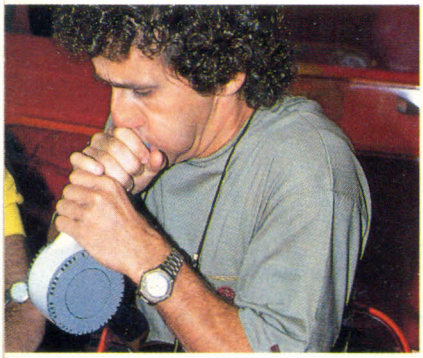


ECCLESTONE UFFICIALIZZA L'ACCORDO PER CINQUE ANNI

NON SOLO F.1 NEL FUTURO MAGIARO

Al fianco di Csaba Siklos, ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni ungherese, Bernie Ecclestone ha ufficializzato venerdì scorso all'Hungaroring la conferma per altri cinque anni, fino al 1995 compreso, del Gp di Ungheria quale prova iridata. All'iniziale sorpresa di chi considerava il Gp di Budapest «gara a rischio» del mondiale F.1, Ecclestone ha aggiunto che il circuito ungherese ospiterà quasi certamente anche gare valide per il mondiale Sport Prototipi, nonché per la F. 3000. Ma in realtà il rinnovo dell'accordo non è stato così facile. Gli organizzatori ungheresi, infatti, avevano da tempo espresso la loro preoccupazione per il futuro della gara, almeno alle condizioni esistite dal 1986, anno del primo Gp di Ungheria, a oggi. Oltre ai due milioni di dollari da pagare annualmente alla Foca, la società Forma 1 doveva infatti cedere a Ecclestone i profitti dei primi diecimila biglietti venduti per il Gp fuori dall'Ungheria, nonché concedere gratis duemila posti letto negli hotel di Budapest. Questo stato di cose cambierà: dal 1991 spese e profitti relativi al Gp d'Ungheria saranno spartiti equamente da una nuova società ungherese — statale, ma aperta ai privati — e dalla Foca. Confermata l'Ungheria, salta anche per il '91 il ritorno nel mondiale del Gp d'Austria: in merito al calendario del prossimo anno Bernie si è limitato ad ammettere che il Gp di Phoenix aprirà il 17 marzo le ostilità, ma nulla è ancora deciso per la gara che sostituirà il Gp del Messico se il contratto, scaduto quest'anno, non sarà rinnovato.







GRAN PREMIO
ITALIA
MONZA, 9 SETTEMBRE 1990
da Lit. 120.000
3GG NOLEGGIO CAMPER KM ILLIMITATO + BIGLIETTO DI INGRESSO
SEGUIRANNO:
PORTOGALLO
ESTORIL, 23 SETTEMBRE 1990
SPAGNA
JEREZ DE LA FRONTERA, 30 SETTEMBRE 1990
Safariland
WHOLESALE TOUR OPERATOR
PER INFORMAZIONI
Tel. 06/6892122
PRENOTAZIONI PRESSO LE 2489 AGENZIE DI VIAGGIO DI NOSTRA FIDUCIA



Controlli medici, in alto, per Prost e Mansell sotto l'occhio del dott. Bartoletti (Colombo). Sopra, si spegne l'erba bruciata per il caldo (Studio'83). Sotto, pulizie solerti anche durante le sessioni di prove (Attualfoto)



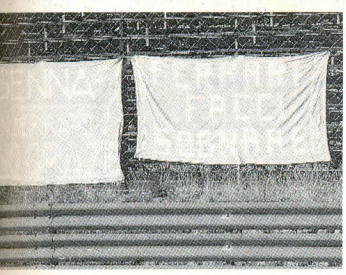
TORNA PHILLIPS E LA MARCH ORA SORRIDE

È stato con grande piacere che ai box dell'Hungaroring si è rivisto Jan Phillips al suo posto di team manager della Leyton March, incarico che aveva abbandonato all'inizio dell'89 a causa di una grave meningite che lo aveva obbligato a una lunga convalescenza durata fino a oggi. Con il ritorno di Phillips, il team ha tirato un sospiro di sollievo: ciò ha infatti riallontanato dal box Leyton, Simon Keeble, direttore amministrativo che negli ultimi tempi, dato il vuoto di potere in pista, aveva assunto incarichi gestionali e organizzativi. A Budapest la Leyton ha anche presentato un nuovo capomeccanico: si tratta di Dave Luckett, l'indimenticato meccanico travolto, sulla griglia di partenza del Gp Belgio '81 a Zolder, dalla monoposto di Stohr dopo essersi proiettato in pista nel tentativo di riaccendere il motore spentosi sulla Arrows di Patrese, che partiva proprio davanti al pilota riminese. Luckett lavorerà agli ordini di Charlie Moody, apprezzatissimo dal team e che ricoprirà ora l'incarico di responsabile di box.

NEL BILICO LA TELEMETRIA BENETTON

La Ford ha inaugurato ad Hockenheim il nuovo centro di controllo mobile installato su un enorme bilico attrezzato con le più sofisticate apparecchiature di controllo. Nei box della Benetton non vi saranno più i computer per la ricezione e l'elaborazione dei dati della telemetria ricevuti dalle vetture. di Piquet e Nannini. Il «ponte di comando» con dei terminali, collegati con la centrale installata nella parte centrale del bilico, è situato davanti, dove vi è una piccola sala rigorosamente top secret





Ecclestone e il ministro ungaro Siklos annunciano il rinnovo del contratto per 5 anni (Colombo) Sotto e sopra, due diverse manifestazioni di tifo (Orsi)



durante le prove. Nella estremità posteriore vi è una attrezzatissima officina per gli interventi del caso. Il camion può trasportare nella parte bassa ben 16 motori. Il cui accesso è facilitato da due piccoli montacarichi elettrici. Un gioiello della tecnica il cui allestimento, studiato da Nick Hayes, è costato, privo delle costosissime apparecchiature elettroniche, oltre 330 milioni.

ANALOGIE. Il Gp Ungheria è nel calendario iridato ormai da 5 anni e così l'Hungaroring ha raggiunto per numero di corse mondiali organizzate il circuito britannico Aintree, quelli francesi di Digione e Rouen, quello svizzero del Bremgarten, nonché quello australiano di Adelaide. Solo quest'ultimo però figura ancora nel calendario della Formula 1, mentre gli altri 4 non ospitano più da tempo corse titolate.

DIVORZIANO FOITEK E MONTEVERDI

Brusca conclusione del matrimonio fra il team Onyx Monteverdi e Gregor Foitek. La sospensione posteriore distrutta sulla vettura inglese nell'ultima sessione di prove ungheresi, dopo un testacoda senza però nessuna toccata, il pilota svizzero ha deciso di lasciare con effetto immediato la squadra, che sabato pomeriggio ha così rilasciato un comunicato in cui si parlava di «decisione comune». Il team è ora alla ricerca di un pilota da affiancare a Lehto per Spa, mentre Foitek è già alla ricerca di un volante per il '91.

STRISCIONI. Fra gli striscioni più interessanti che coloravano la tribuna opposta ai box ungheresi uno era particolarmente divertente. Era attaccato esattamente di fronte al box del Cavallino e recitava: «Senna in Ferrari? No, grazie!». Chissà se l'autore era un tifoso di Mansell, oppure di Prost...

SPIE. Ormai le «spie» sono di gran moda ai box dei Gp. Dopo i ripetuti episodi di informazioni visive «rapite» reciprocamente fra Ferrari e McLaren, venerdì mattina se n'è vista una davvero bella. È accaduto infatti che l'ingegnere De Silvestri, progettista del cambio Ferrari, visto nelle prime ore del mattino in regolare camicia con il marchio del Cavallino, prima dell'inizio della sessione del mattino si sia cambiato, preferendo alla divisa ufficiale una più anonima camiciola a righe bianche e grigie, piazzandosi poi, del tutto indisturbato, a due passi dalle McLaren-Honda. Potenza del trasformismo.

PIRRO. Perfettamente guarito dopo il brutto incidente di Hockenheim, Emanuele Pirro si è presentato a Budapest senza alcuna conseguenza negativa. Tre giorni di collarino rigido hanno infatti posto rimedio alla contrazione della terza vertebra cervicale, diagnosticata a Emanuele già al momento del ricovero per accertamenti all'ospedale tedesco di Mannheim.

OLIO. Panico al box McLaren! Venerdì pomeriggio, all'inizio della sessione valida, una macchia d'olio si è sparsa minacciosamente sotto la vettura di Berger. Ma non proveniva dalla monoposto, bensì da una botola che — non si sa perché — ne faceva uscire a litri. C'è voluto un dispendio incredibile di carta per assorbire tutto il lubrificante, prima che gli addetti risolvessero il problema in modo definitivo.

SPONSOR. Ulteriore giro di vite di Ecclestone agli sponsor in ottica 1991. Sembra certo — ma quasi nessuno degli sponsor italiani ne è ancora al corrente — che dal prossimo anno, per avere diritto a un adeguato spazio all'interno del paddock, tutti dovranno acquistare almeno una piccola area all'interno dell'esclusivissimo Paddock Club, la caratteristica zona di ospitalità posizionata subito fuori dal cancello dei box. Prezzi previsti a partire da 25.000 dollari (circa 30 milioni di lire) a Gp.

WHITTAKER. Il responsabile dei rapporti tra le varie televisioni e la Foca, Martin Whittaker, era assente a Budapest, ufficialmente in vacanza invece dimissionario con destinazione McLaren dove dovrebbe ricoprire il ruolo di addetto stampa.

BRABHAM. Alla Brabham quello che è della Brabham! in Germania avevamo illustrato il nuovo pratico sistema per «assettare» i musetti delle vetture escogitato dalla McLaren. Alla Brabham hanno curiosamente rivendicato l'originalità del sistema utilizzato, ma ben nascosto dentro il camion, dove non avremmo potuto mai vederlo, sin dall'inizio della stagione.

BOX STRETTI. Non erano delle più felici le sistemazioni ai box delle varie squadre. Per le prequalifiche di nuovo, come in Germania vi erano 4 team all'inizio della lunga corsia dei box e 1, la Ligier, in fondo. Poi la Brabham e la Scuderia Italia dovevano dividersi a metà un box, infine un po' tutte le squadre dovevano fare tante manovre per fare uscire in caso di necessità la vettura di scorta. Alla Benetton a un certo punto per fare uscire Piquet hanno dovuto sollevare da terra di oltre un metro la monoposto di Nannini per fare passare l'altra sotto.

GOODYEAR. La Casa di Akron in Ungheria, temendo le gomme da qualifica Pirelli, aveva portato delle novità in questo settore. Le 4410 davanti e le 4411 dietro con una nuova mescola. Di novità ve ne era un'altra e cioè un ulteriore sviluppo per le gomme anteriori, con la stessa mescola, ma una costruzione nuova siglata 4418 da abbinarsi allo stesso pneumatico posteriore. Le nuovissime coperture arrivavano però alla spicciolata ed i responsabili del colosso americano invece che fornire soltanto alcuni piloti hanno preferito rimandare il debutto delle 4418 a sabato mattina. Curiosamente queste nuove coperture venivano scartate dai piloti Ferrari, Williams e Benetton che al pomeriggio preferivano restare fedeli alle 4410 usate il giorno prima. Solo Senna e Berger montavano quelle con la costruzione diversa.

LE CIFRE

LA WILLIAMS ARRIVA A QUOTA 44

Con questo successo Thierry Boutsen ha portato a tre il suo bottino di vittorie nel mondiale di F.1. I precedenti successi per il belga sono arrivati lo scorso anno nei Gp di Canada e Australia. Prima di raggiungere l'altro pilota belga di F. 1, Jacky Ickx, Boutsen ne deve ancora fare di strada: Ickx ha vinto otto Gp. A proposito di strada, il pilota della Williams, con questo 1. posto, ottenuto tenendo il comando dall'inizio alla fine, ha portato il numero di km da lui percorsi in testa nei Gp a 591. Da notare che questa volta è stato primo per tutti i 305 km di gara, mentre nelle due precedenti vittorie era stato in testa in tutto 286 km.

■ LA WILLIAMS è arrivata con questo Gp di Ungheria al suo 44. successo, secondo stagionale dopo quello di Patrese a Imola. La Renault ha invece segnato la 24. vittoria con i suoi propulsori, quindici delle quali ottenute su telai costruiti dalla Régie.

■ NIGEL MANSELL, il mercoledì precedente questo Gp di Ungheria, l'8 agosto, il pilota della Ferrari ha compiuto 36 anni. I tifosi accorsi all'Hungaroring non si sono dimenticati la ricorrenza: si sono visti gli striscioni con gli auguri.

■ ALMENO fino ad ora il 1990 non sembra essere favorevole agli esordi come il 1989. Nella scorsa annata di gara abbiamo avuto infatti il debutto di ben 10 piloti, 4 dei quali sono entrati nella classifica stagionale. Quest'anno invece hanno esordito soltanto David Brabham, Gregor Foitek e Giovanni Morbidelli, ma nessuno di loro ha ancora preso punti.

■ SENZA PENSARE di trovare una chiave per prevedere la conclusione del campionato in corso, andiamo a quale era la situazione a 6 gare dal termine nelle ultime 5 stagioni. Nel 1985 erano in testa appaiati Alboreto e Prost con 5,00 punti/gara di media e il titolo è andato al francese con la media di 4,75. L'anno dopo era primo Mansell con 5,10 davanti a Prost con 4,40 e il francese ha rivinto l'alloro con 4,62 di media. Nel 1987 invece era al comando Piquet (5,40) con Senna secondo (4,30) e Piquet si è laureato campione alla media di 4,75 punti; nel 1988 invece Prost e Senna erano primi a pari punti, alla media di 6,60 e il titolo è andato al brasiliano con 5,87. L'anno scorso era in testa Prost (5,60) con Senna secondo (4,20) e alla fine ha vinto il francese con 5,06 punti di media.

Mauro Mori

A cura di: **Arturo Rizzoli**
Hanno collaborato: **Innocenzo Bonelli, Thomas Voigt**

SCHUMACHER PROVA IL MOTORE OPEL DI F. 3

PARE CHE il prossimo anno sarà il team Wts a correre ufficialmente con i motori Opel nel campionato tedesco di Formula 3. L'operazione, in ogni caso, è legata a quella che sarà la scelta del team di Horst Schuebel per la prossima stagione. Se infatti nel '91 l'attuale squadra ufficiale Opel dovesse passare alla F. 3000, è certo che i motori Opel ufficiali andranno alla Wts. Che qualche cosa di concreto si stia muovendo lo si capisce anche dal fatto che questa settimana, per la prima volta, Michael Schumacher, attuale leader del campionato tedesco e pilota della Wts, proverà il motore Opel sulla sua Reynard.

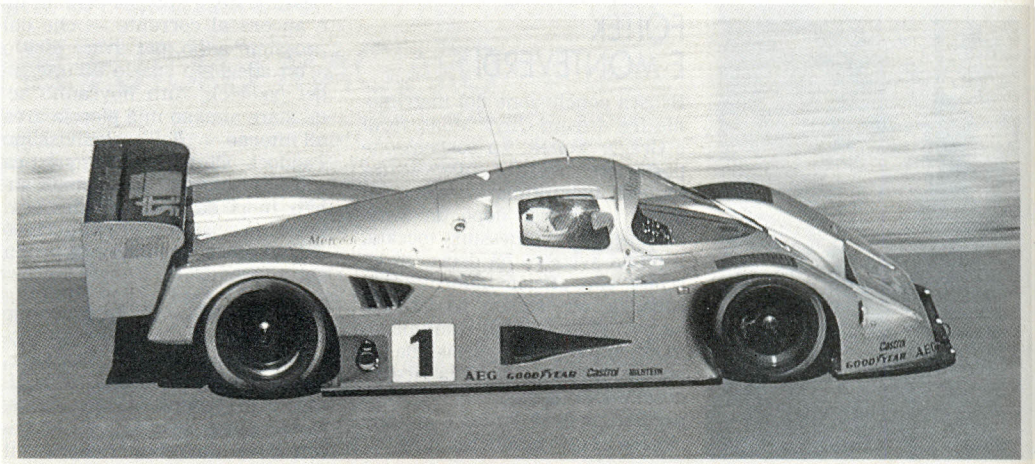
L'ARGENTINO FURLAN PENSA ALLA FORMULA 1

IL PILOTA argentino Gabriel Furlan, impegnato attualmente nel campionato italiano di F. 3, in un breve soggiorno nel suo Paese natale ha fatto sapere che nei suoi programmi per la prossima stagione, prevede l'eventualità di un salto direttamente in F. 1. Ci sono infatti avanzate trattative con alcuni sponsor sudamericani che potrebbero finanziare l'operazione. Le formazioni a cui Furlan ha detto di guardare sono: la Minardi, la Scuderia Italia, ma soprattutto Brabham e Jordan. Nel caso il passaggio in F.1 non dovesse andare in porto, il pilota argentino ha comunque precisato che correrà in F. 3000 dove ha preso dei contatti con il team inglese di Nigel Mansell, oppure con la squadra di Roberto Farnetti che, stando alle indicazioni fornite dallo stesso Furlan, dovrebbe ingaggiare per la stagione 1991, l'ex-capo meccanico ferrarista Ermanno Cuoghi.

SCUDERIA ITALIA NEI TEST MONZESI CON MONTERMINI

NEL CORSO dei test che la Scuderia italia farà questa settimana a Monza, dal 15 al 17 nell'ambito delle prove Foca, Andrea Montermini farà il suo debutto al volante di una Bms Dallara. Il pilota di Sassuolo, attualmente impegnato in f.3000 con una Reynard del team Mansell Madgwick, potrebbe, molto verosimilmente e soprattutto in ragione di come andrà questa seduta di prove, venire ingaggiato dalla squadra bresciana come pilota collaudatore per la prossima stagione.

■ **INIZIATIVE.** Concluso con un ottimo successo di pubblico il 7. salone internazionale per veicoli 4 × 4 della Valle d'Isère, proseguono le iniziative collaterali come il corso di pilotaggio per fuoristrada che si svolge nello stupendo scenario delle Alpi francesi. Il costo è di mille franchi per cinque giorni escluso l'uso della vettura.



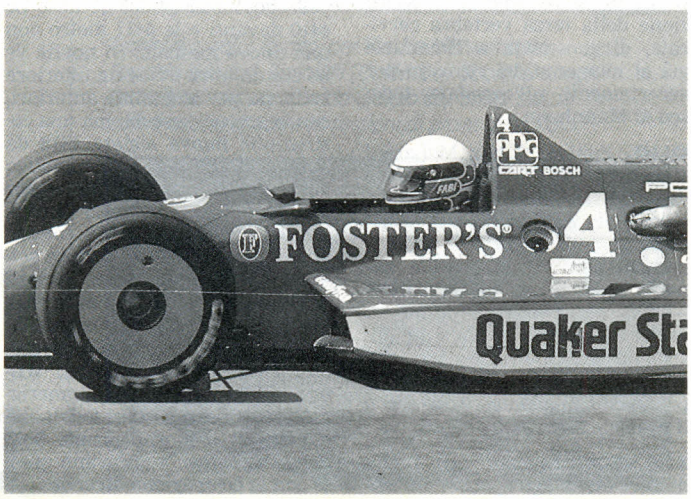
LE MERCEDES IMPRENDIBILI NEI TEST GRUPPO C AL NÜRBURGRING

VOLANO LE FRECCE D'ARGENTO

LA MERCEDES C11, pilotata da Jean-Louis Schlesser nei test recentemente svolti da alcuni team del mondiale Sport Prototipi al Nürburgring, ha girato due secondi più veloce rispetto alla pole position segnata lo scorso anno. In vista della gara del 19 agosto erano scese sulla pista tedesca, assieme alle biposto della stella a tre punte, Toyota, Nissan e Porsche. Dopo avere visto nell'ultima gara a Digione le Jaguar molti vicine in prova, alla Mercedes si sono presentati a questi test per provare parecchio la configurazione da qualifica. Schlesser è arrivato al tempo di 1'21"1, mentre un anno fa Baldi guadagnò la pole con un tempo di 1'23"125. Anche in assetto da gara le Mercedes sono state velocissime: la migliore prestazione è stata anche in quel caso del francese con 1'24"4. A ridosso, ma in condizioni non comparabili si è collocata la Nissan con Mark Blundell, che ha segnato un tempo di 1'24"6, con gomme da gara, ma con molto boost. In pratica si è trattato della configurazione da qualifica delle vetture della squadra giapponese. Le Nissan infatti sono più performanti con gomme gara che con quelle da qualifica. Decisamente più piano è andata la Toyota con Lees, autore del miglior passaggio in 1'25"4. Si sono inoltre viste in pista le numerose Spice e Porsche delle squadre private. Tra le squadre Porsche si è visto Joest che ha provato un motore dotato di un nuovo sistema di raffreddamento. Il team di Richard Lloyd ha invece provato una nuova sospensione anteriore, che ha consentito di impiegare le stesse specifiche di gomme e ruote delle Mercedes e delle Jaguar. In questi test il pilota tedesco Otto Rensing, attualmente impegnato nel campionato del suo Paese, ha guidato per la prima volta una vettura di Gruppo C. Ha portato in pista, ottimamente, una Porsche 962 del team Brun. Il risultato è che al Nürburgring, grazie anche allo sponsor, debutterà nel mondiale Sport Prototipi.

F. INDY: MARCH-PORSCHE PIÙ LEGGERA

MENTRE le voci sul futuro della Porsche in F. Indy si rincorrono, con continue smentite, vi è una sola certezza: i programmi futuri saranno annunciati durante la gara di Vancouver del prossimo 2 settembre. Nel frattempo proseguono i test della March-Porsche. Dopo le prove di Mid-Ohio, dove sono presenti quasi tutti team della F. Indy, alcune squadre proseguiranno il lavoro a Gratten, mentre la March-Porsche, con Fabi, nella foto (Sipa), andrà a Elkhart Lake a provare un nuovo telaio March. Il nuovo chassis dovrebbe essere più leggero, tanto da arrivare al peso minimo consentito. Pare infatti che sino ad ora larga parte dei problemi della monoposto fossero causati dai circa quaranta kg di peso, che aveva in eccesso rispetto al limite.



LA AMG CONFERMA IL TEAM GR.A

DOPO IL successo ottenuto nel campionato di turismo tedesco a Diepholz, il clima nel team Mercedes-Amg è sicuramente tornato buono. È stato così che la squadra Amg-Mercedes ha rinnovato i contratti ai suoi piloti. Klaus Ludwig, quest'anno davvero poco fortunato, rimarrà con la stella a tre punte sino al 1992, come pure proseguirà la collaborazione con lo svedese Kurt Thiim, vincitore a Diepholz, e con il giovane Fritz Kreutzpointner.

MATRIMONIO SPICE-LAMBORGHINI ORMAI CERTO

BISOGNERÀ attendere la gara del mondiale Sport Prototipi del 2 settembre a Donington per sapere ufficialmente quali sono i programmi della Spice. Appare ormai certo che la squadra inglese nel 1991 correrà con i motori V12 della Lamborghini. Sul fronte delle scuderie private c'è da segnalare che Obermaier ha già portato in pista una Spice-Cosworth nei test al Nürburgring. Infine per il 1992 dovrebbe essere costruita una monoscocca interamente in fibra di carbonio.

IL MOTORE MUGEN ALL'ATTACCO DELLA F.3 TEDESCA

PARE CHE la roccaforte dei motori Volkswagen e Opel di F.3, ovvero la Germania, possa subire un attacco giapponese entro brevissimo tempo. Questa settimana Peter Zakowski proverà il motore Mugen. Se i test avranno esito positivo, Zakowski, che è giunto quarto nell'ultima gara di campionato tedesco a Diepholz, potrebbe sostituire per le rimanenti tre gare della serie il Volkswagen Spiess, finora usato, già dalla gara del Nürburgring il prossimo 2 settembre con il Mugen.

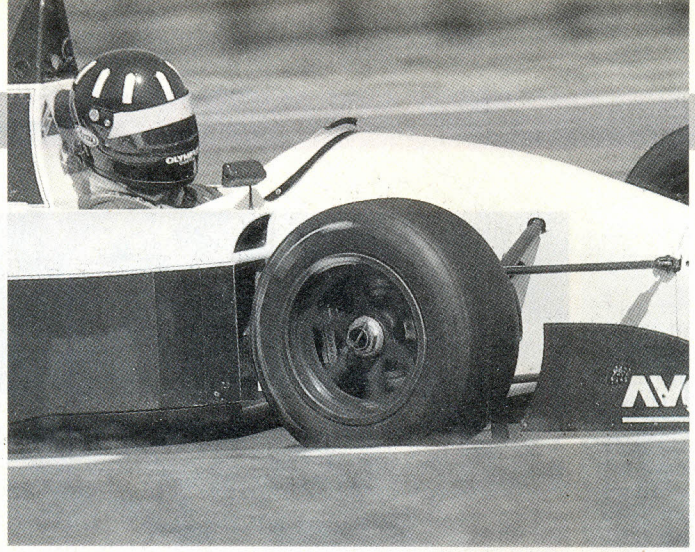
TURISMO TEDESCO CON PROGETTI IN CHIAVE EUROPEA

PARE CHE sia l'Audi che il team Bmw Schnitzer salteranno la gara iscritta nel calendario del turismo tedesco, ma priva di punteggio, in programma a Kyalami il prossimo 24 novembre. Alla corsa dovrebbero prendere parte venticinque piloti del campionato teutonico invitati dagli organizzatori sudafricani. Sempre a proposito di gare di campionato all'estero, il turismo tedesco, nella foto (Book), ha quest'anno in calendario anche la gara del Motor Show a Bologna in dicembre, è in fase di messa a punto un programma molto interessante per il '91. Si parla di un campionato con otto gare in Germania e quattro all'estero, con una veste internazionaleuropea, denominato «Master». Per quanto invece riguarda il campionato di quest'anno c'è da sottolineare che, dopo l'annullamento delle gare cittadine di Singen e St. Wendel, la prova di riserva, a Siegerland, si correrà senza punteggio; pertanto restano solo due corse (Nürburgring e Hockenheim) valide per l'assegnazione del titolo.



NIEDZWIEDZ CON LA SIERRA IN AUSTRALIA

IL FORTE pilota tedesco Kluas Niedzwiedz, che quest'anno è impegnato nel campionato turismo di Germania ufficialmente con la Opel, ritornerà per una gara al vecchio amore: la Ford Sierra Cosworth. Lasciata la deludente Omega 3000 24V in terra tedesca, Niedzwiedz andrà a correre in Australia a Bathurst con una vettura preparata da Eggenberger. Con la speranza che il mezzo non lo tradisca.



HILL PIÙ VELOCE NEI TEST DI F.3000 A OULTON PARK

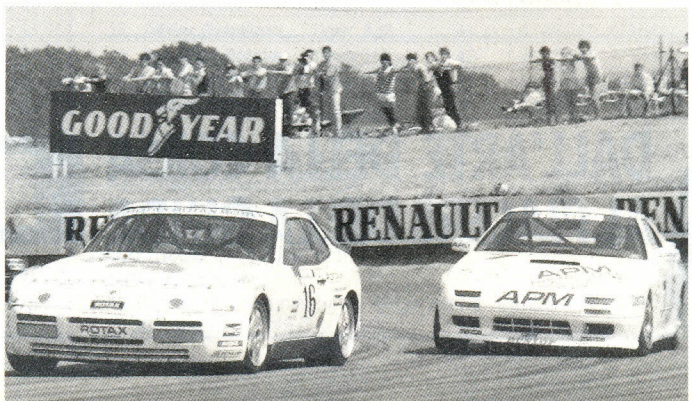
IN VISTA dell'ottava prova del campionato internazionale di F. 3000, in programma il prossimo 19 agosto a Brands Hacth, tredici piloti sono andati ha fare alcuni test a Oulton Park. Poco fortunato è stato Phil Andrews che ha seriamente danneggiato la sua Reynard 90D-Mugen in una uscita di strada. Ovviamente hanno approfittato di questa seduta di prove anche alcuni piloti che disputano il campionato britannico di F.3000. Come pure ha sfruttato questo appuntamento Paul Warwick, che ha così fatto il suo debutto alla guida di una monoposto di F.3000. Emanuele Naspetti ha invece preferito fare tappa a Donington, dove ha girato con la vettura del compagno di squadra Frentzen. Dopo solo tre giri, Naspetti è stato bloccato dal cedimento del motore. Ecco qui di seguito i tempi di Oulton Park. Hill, foto Orsi, (Reynard 90D-Cosworth) 1'17"5; Chiesa (Lola T90/50-Mugen) 1'18"3; Gary Brabham (Lola T90/50-Mugen) 1'18"4; Chavez (Reynard 90D-Cosworth) 1'19"5; Favre (Leyton House 90B-Cosworth) 1'19"5; Menu (Rynard 89D-Cosworth)1'19"8; Belmondo (Reynard 90D-Mugen)1'19"9; Greco (Reynard 89D-Cosworth) 1'20"2; Andrews (Reynard 90D-Mugen) 1'20"2; John Jones (Lola T90/50-Mugen) 1'20"3; Paul Warwick (Reynard 90D-Cosworth) 1'20"6; Amati (Reynard 90D-Cosworth) 1'24"2.

INIZIATI I LAVORI A LE MANS

INVECE di andare in ferie sul circuito di Le Mans si lavora intensamente. Subito dopo il Gp motociclistico di Francia è iniziata la demolizione di una parte delle tribune. I lavori dovranno però per forza di cose avere una ben precisa gradualità, infatti la pista, malgrado i grandi interventi programmati, dovrà essere in grado di ospitare il prossimo 23 settembre la 10. prova del campionato internazionale di F.3000. Per quell'occasione una trentina dei vecchi box saranno ancora perfettamente agibili, nella zona vicino al celebre orologio. La demolizione delle tribune rimaste dovrà poi attendere sino alla 24 ore riservata ai camion, in programma il 27 e 28 ottobre. Invece le nuove installazioni, che renderanno la pista conforme alle prescrizioni della Fisa, dovrebbero venire inaugurate nell'aprile del prossimo anno in occasione della 24 ore motociclistica.

HEZEMANS JR PROTAGONISTA IN TURISMO

Dopo un'ottima stagione di kart a livello internazionale come quella dell'89 che, al volante di un Birel-Rotax, lo ha visto giungere terzo nel campionato mondiale della classe 100, l'olandese Mike Hezemans, figlio del noto preparatore di motori Rotax, Toine, quest'anno è passato alle ruote coperte. Ha infatti debuttato nel campionato nazionale belga di Turismo Gruppo N con una Porsche 944 (a sinistra nella foto), anche in questo caso con ottimi risultati. Infatti ora, a metà campionato, Mike Hezemans ha ottenuto ben tre vittorie, contro vetture quali Bmw M3, Mercedes 190 2.5, Ford Sierra Cosworth e Mazda RX7 Turbo, con il risultato che attualmente è secondo nella classifica assoluta della serie. Bisogna proprio ammettere che sta già iniziando a seguire le orme sportive del padre che fu negli anni '70 ottimo pilota di vetture da Turismo, tra le quali le famose Alfa Romeo Gta ufficiali.



■ **AGS.** Henri Julien, il creatore delle celebri auto da corsa francesi Ags, sta ora dedicando la maggior parte dei suoi sforzi alla realizzazione della collezione completa delle vetture da lui costruite. Lo si vede poco ai Gp di F.1 ora, ma in compenso si reca spesso nel nuovo stabilimento a Luc. A giudicare dall'impegno che Julien sta profondendo entro breve tempo la gamma, che va dalla Formula Renault alla F.1, passando attraverso le eccezionali F.2 potrebbe venire ricostruita.

■ **SLALOM.** Il prossimo 2 settembre si svolgerà la nona edizione della gara di slalom «Molini di Triora-Colle Longari». Questa corsa imperiese ha prerogativa di disputarsi di un percorso (tre km e mezzo) sul quale si corre anche una prova speciale del rally mondiale di Sanremo.

■ **MOSTRE.** A San Marino dall'inizio della stagione estiva è aperta la mostra automobilistica intitolata «Collezione Maranello rosso». Ovviamente sono esposte solo ed esclusivamente rare e preziose Ferrari. Si tratta di una trentina di auto tutte collocate in una costruzione che un tempo era una fabbrica di ceramiche, ora riconvertita a museo automobilistico, che si trova nelle immediate vicinanze del centro storico di San Marino.

■ **BUGATTI.** Un meeting eccezionale è stato organizzato per le giornate del 3, 4 e 5 settembre al museo dell'automobile di Mulhouse. In quei giorni saranno presenti nel celebre museo francese tutte le sei Bugatti Royale prodotte. Due sono stabilmente esposte a Mulhouse, mentre le altre sorelle nate dall'estro di Ettore Bugatti arriveranno rispettivamente: tre dagli Stati Uniti e una dal Giappone. Nel week end di sabato 8 e domenica 9 queste eccezionali auto parteciperanno al concorso di eleganza di Bagatelle, alla Bois de Boulogne a Parigi.

■ **GIMKANA.** Si svolgerà il prossimo 16 settembre la terza edizione dell'autogimkana di Strà (nel Veneto), organizzata dalla Oacs. Si tratta di una simpatica iniziativa di un gruppo di appassionati locali con lo scopo di raccogliere fondi destinati a scopi benefici. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta telefonando ai numeri: 049-504380 oppure 504634, telefax 049-9800632.

■ **DOLOMITI.** L'edizione di quest'anno della rievocazione storica della Coppa d'oro delle Dolomiti riserva una novità: sarà riservata soltanto alle vetture delle categorie Sport e Gran Turismo speciale. Questa scelta dovrebbe consentire di ottenere un parco vetture ancor più qualificato, in lizza dal 31 agosto al 2 settembre prossimi.

■ **FIOCCO ROSA.** Mercoledì 8 agosto è nata Margherita, secondogenita della collega del Guerin Sportivo Simonetta Martellini. La direzione e la redazione tutta di Autosprint porge gli auguri più sinceri alla cara Simonetta, a papà Riccardo e a Margherita, che andrà a fare compagnia alla sorellina Benedetta.

SALITA/Cammarata

EXPLOIT DI ROSOLIA

CAMMARATA - Prima vittoria stagionale per il marsalese Benny Rosolia che si è aggiudicato, su Osella 2000, la 9. edizione della cronoscalata Cammarata-S. Rosolia in 3'22"27 alla media di 124,580 kmh. Benny Rosolia ha mancato di poco il record che già gli apparteneva dal 1984 a causa di una leggera toccata subito dopo il via. Serrata la lotta per il secondo e terzo posto dra Ferraro e Virgilio, giunti poi nell'ordine.

Cammarata (Ag), 12 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Rosolia (Osella 2000) 3'22"27; 2. Ferraro (Osella 1300) 3'43"12; 3. Virgilio (Osella 1300) 3'43"82; 4. Arresta (Pellasi 1000) 3'51"05; 5. D'Anca (Ams 1300) 3'51"28; 6. Rindone (Fiat Ritmo 130 Abarth) 3'54"92; 7. Vecchio (Ford Sierra Cosworth) 3'55"02; 8. Di Benedetto (Ford Sierra Cosworth) 3'56"94; 9. Virzì (Bmw M3) 4'00"54; 10. De Francisci (Lancia Delta Integrale 16 V) 4'01"21.

SLALOM/Guardia Sanframondi

REPLICA DI NERINI

GUARDIA SANFRAMONDI — Bis del pratese Claudio Nerini che, su Fiat X 1/9 2000, ha vinto il 3. Trofeo Guardia Sanframondi, prova valida per il Trofeo d'Italia Centro-Sud e per la Coppa Csai 5. zona e organizzata dal Motor Park di Parrella. Non c'è stato nulla da fare per il cuneese Mauro Scanavino che, su prototipo Gmg, ha accusato un distacco superiore dai 5". Sul podio è salito anche Giovanni Carbone (Fiat X 1/9 2000). 86 piloti al via.

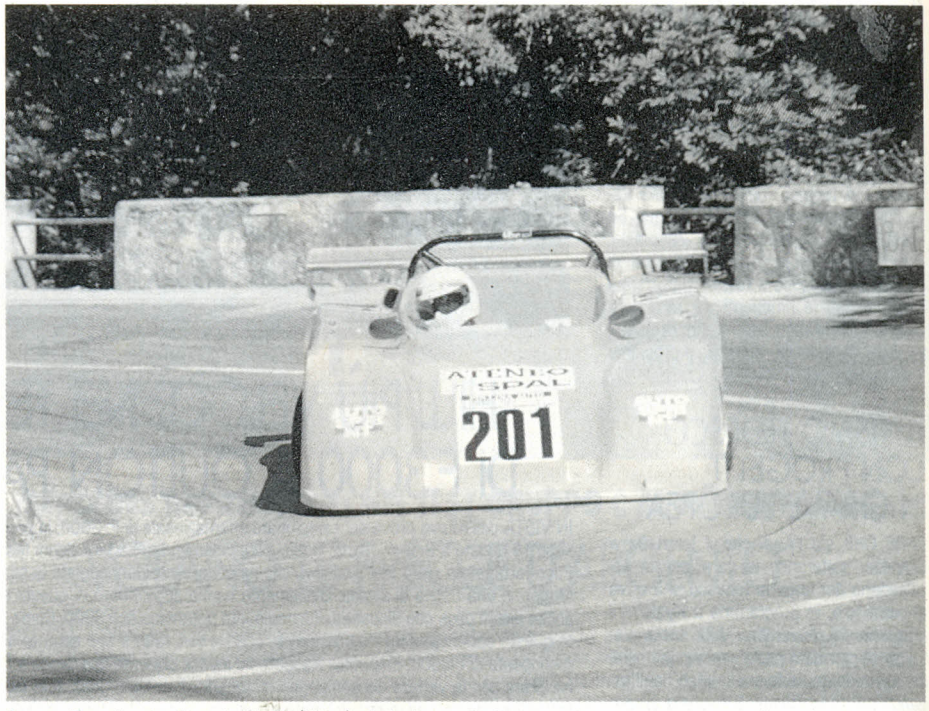
Guardia Sanframondi (Bn), 12 agosto 1990.
Classifica assoluta: 1. Nerini (Fiat X 1/9 2000) 143,99; 2. Scanavino (Gmg) 149,47; 3. Carbone (Fiat X 1/9 2000) 150,78; 4. De Luca (Porsche 911) 152,71; 5. Forgione (Fiat X 1/9) 153,02; 6. Viliani (Fiat X 1/9 1600) 153,13; 7. Pagliari (Ams) 157,15; 8. Vezza (Ford Escort Rs) 158,01; 9. Gammella (Fiat X 1/9) 158,14; 10. Auriemma (Renault 5 Gt Turbo) 159,03.

SLALOM/Ardara

LASIA VINCE IN CASA

ARDARA — Il beniamino locale Franco Lasia, su Fiat X 1/9, ha vinto la 1. edizione del Trofeo Città di Ardara, gara di slalom organizzata dall'Automobil Club di Sassari. Lasia ha battuto gli avversari di sempre Giagu e Loddo, quest'ultimo attardato da problemi al cambio. Al via si sono presentati 38 piloti.

Ardara (Ss), 12 agosto 1990.
Classifica assoluta: 1. Lasia (Fiat X 1/9) 99,87; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 102,19; 3. Perez (Renault 5 Gt Turbo) 10',94; 4. Cuccheddu (Renault 6 Gt Turbo) 105,40; 5. Loddo (Fiat 6000) 107,41; 6. Fois (Fiat X 1/9) 110,10; 7. Doneddu (Renault 5 Gt Turbo) 111,85; 8. Martinez (Volkswagen Golf) 111,87; 9. Di Lorenzo (Renault 5 Gt Turbo) 113,22; 10. Piras (A 112) 113,26.



Sopra, Rosolia vincitore in Sicilia (Libro). *Solo terzo Carbone nello slalom campano* (Festa)







BELGIO

- **26 agosto 1990**
- **Circuito:** Spa-Francorchams
- **Distanza:** 44 giri pari a km 305,360
- **Organizzatore:** Promo Francorchamps Royal Automobil Club de Belgique
- **Direttore di gara:** Roland Bruynseraede
- **Partenza:** ore 14

Anche se l'estate non è ancora conclusa, al momento di partire per Spa-Francorchamps conviene non dimenticare ombrelli e giacche a vento. L'anno scorso nel diluvio della corsa ne approfittarono le due McLaren con Senna davanti a Prost e il solito Nigel Mansell impegnato in un inseguimento quasi impossibile. Ora le due contendenti per il titolo si affrontano con pari possibilità: le rosse, oltre che poter fare affidamento sull'ottimo telaio della 641/2 nei curvoni d'appoggio, potranno disporre anche dei supermotori 037 ormai capaci di incrociare il guanto di sfida con i 10 cilindri della Honda.

TUTTI GLI ORARI DELLA F.1

VENERDI 24 AGOSTO

08.00 - 09.00	prove di prequalificazione
10.00 - 11.30	prove libere
13.00 - 14.00	prove di qualificazione

SABATO 25 AGOSTO

10.00 - 11.30	prove libere
13.00 - 14.00	prove di qualificazione

DOMENICA 26 AGOSTO

9.30 - 10.00	warm up
14.00	Gp del Belgio (44 giri)



I TEMPI IN PROVA NEL 1989

Ayrton Senna	(McLaren Mp4/5)	1'50"867
Alain Prost	(McLaren Mp4/5)	1'51"463
Gerhard Berger	(Ferrari F.1/89)	1'52"391
Thierry Boutsen	(Williams Fw12C)	1'52"786
Riccardo Patrese	(Williams Fw12C)	1'52"875
Nigel Mansell	(Ferrari F.1/89)	1'52"898
Alessandro Nannini	(Benetton B189)	1'55"075
Stefano Modena	(Brabham Bt58)	1'55"642
Mauricio Gugelmin	(Leyton March Cg891)	1'55"729
Derek Warwick	(Arrows A11)	1'55"864
Philippe Alliot	(Lola Lc89)	1'55"890
Alex Caffi	(Bms Dallara 189)	1'55"892
Emanuele Pirro	(Benetton B189)	1'55"902
Pierluigi Martini	(Minardi M189)	1'56"115
Stefan Johansson	(Onyx Ore 1)	1'56"129
Johnny Herbert	(Tyrrell 018)	1'56"248
René Arnoux	(Ligier Js33)	1'56"251
Andrea De Cesaris	(Bms Dallara 189)	1'56"257
Ivan Capelli	(Leyton March Cg891)	1'56"291
Martin Brundle	(Brabham Bt58)	1'56"327
Jonathan Palmer	(Tyrrell 018)	1'56"600
Michele Alboreto	(Lola Lc89)	1'56"616
Bertrand Gachot	(Onyx Ore 1)	1'56"716
Eddie Cheever	(Arrows A11)	1'56"748
Luis Perez Sala	(Minardi M189)	1'56"957
Olivier Grouillard	(Ligier Js33)	1'57"027

I NON QUALIFICATI

Satoru Nakajima	(Lotus 101)	1'57"251
Nelson Piquet	(Lotus 101)	1'57"771
Christian Danner	(Rial Arc 02)	2'00"247
Pierre Henry Raphanel	(Rial Arc 02)	2'02"937

NELL'89 IN 16 AL TRAGUARDO

	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1.	**Ayrton Senna**	McLaren Mp4/5	44	1.40'54"196	181.576	—
2.	**Alain Prost**	McLaren Mp4/5	44	1.40'55"500	181.537	"304
3.	**Nigel Mansell**	Ferrari F1/89	44	1.40'56"020	181.521	"824
4.	**Thierry Boutsen**	Williams Fw12C	44	1.41'48"614	179.958	54"418
5.	**Alessandro Nannini**	Benetton B189	44	1.42'03'001	179.535	1'08"805
6.	**Derek Warwick**	Arrows A11	44	1.42'12"512	179.257	1'18"316
7.	**Mauricio Gugelmin**	Leyton Cg 891	43	1.41'29"221	176.428	a 1 giro
8.	**Stefan Johansson**	Onyx Ore 1	43	1.41'56"884	175.631	a 1 giro
9.	**Pier Luigi Martini**	Minardi M189	43	1.41'58"214	175.592	a 1 giro
10.	**Emanuele Pirro**	Benetton B189	43	1.42'01"895	175.487	a 1 giro
11.	**Andrea De Cesaris**	Bms Dallara 189	43	1.42'10"981	175.227	a 1 giro
12.	**Ivan Capelli**	Leyton Cg 891	43	1.42'25"545	174.812	a 1 giro
13.	**Olivier Grouillard**	Ligier Js33	43	1.43'09"077	173.582	a 1 giro
14.	**Jonathan Palmer**	Tyrrell 018	42	1.41'53"847	171.631	a 2 giri
15.	**Luis Perez Sala**	Minardi M189	41	1.41'56"548	167.471	a 3 giri
16.	**Philipe Alliot**	Lola Lc/89	39	1.33'58"314	172.813	a 5 giri

I PRIMATI Sul giro in prova:
Ayrton Senna (McLaren Mp4/5) in 1'50"867 alla media di 225,351 kmh (1989).

Sul giro in gara:
Alain Prost (McLaren Mp4/3) ha percorso nel 1987 il suo 26. giro in 1'57"153 alla media di 213,260 kmh.

Sulla distanza:
Alain Prost (McLaren Mp4/3) 43 giri pari a 298,420 in 1.27'03"217 alla media di 205,068 kmh (1987).

GLI ORARI IN TV

RAITRE.
Sabato con inizio alle ore 13 è prevista la diretta per la seconda sessione di prove con il commento di Mario Poltronieri.

RAIDUE.
Domenica collegamento in diretta con inizio alle ore 13,45 per la cronaca della gara. Telecronisti, Mario Poltronieri ed Ezio Zermiani dai box.

TELEMONTECARLO.
Sabato dalle ore 12,55 diretta per la seconda sessione di prove con al microfono Renato Ronco. Domenica «Speciale Gp» a partire dalle ore 13,15. A seguire la telecronaca della gara con il commento di Renato Ronco, Maria Leitner e Mauro Forghieri.

CAMPO BASE

Il SuperTurismo per crescere cambierà nella classe minore. Così oltre a Bmw e Alfa, attuali protagoniste, arriveranno altre tre Case ufficiali. Scopriamo come



Il paddock nella gara di Misano era particolarmente ricco: circa 230 vetture hanno animato il week-end. Per il '91 si lavora per incentivare la presenza delle Case ufficiali in SuperTurismo (FotoAction)

È un'estate rovente. E non solo per la nostra bell'Italia che vede andare in fumo il suo patrimonio boschivo, o per la situazione nel Golfo che mette in crisi i mercati petroliferi e la stabilità politica mondiale. Anche in un campo molto più ristretto come quello delle automobili da corsa il clima è torrido. Nel Circus del turismo tricolore il fuoco cova sotto la cenere: in attesa che si torni in pista a Imola sabato 29 settembre, si discute sul comportamento kamikaze di Nicola Larini a Misano. Il pilota toscano con l'Alfa 75 Turbo ufficiale ha deliberatamente sbattuto fuori pista il leader del campionato Ravaglia, tamponando la sua Bmw M3 nel corso dell'ultimo giro della gara di Misano. In seguito all'episodio sono scattate multe e si sono minacciati provvedimenti disciplinari (di cui si leggerà in altra parte del servizio). Insomma l'ambiente è rimasto in pressione anche se c'è la meritata sosta del Ferragosto. Non è tutto: sono iniziate le consultazioni fra le varie parti (sottocommissione tecnica della Csai, Salerno Corse e le Case) per definire gli eventuali cambiamenti regolamentari in vista della stagione 1991. Nel Civt si è trovato un buon bilanciamento fra le varie classi, per cui si renderà necessario solo un riaggiustaggio delle singole composizioni in virtù dell'arrivo delle nuove vetture omologate. Si parla di inserire la 309 Gti 16V in classe N3 al fianco di Alfa 75 Turbo e R21 Turbo, promuovendo dalla N4 anche la SuperCinque Gt

Franco Nugnes

⇒



⇐

Turbo. In questo raggruppamento, invece, potrebbero trovare spazio accanto alle Peugeot 205 1.9 la Renault 19 16V e la Bmw 318 Is. Si ipotizzano, invece, maggiore interventi nel SuperTurismo. La classe A2 quest'anno ha deluso le attese: anche se si sta registrando un incremento costante dei partecipanti il numero rimane ristretto. A tal proposito si sta studiando la possibilità di rivedere la costituzione di questo raggruppamento, tenendo conto che dall'esterno ci sono delle Case ufficiali disposte a entrare nel SuperTurismo in modo massiccio se solo venisse offerta anche alle piccole vetture di vincere il titolo. E così starebbe prendendo piede una filosofia di pensiero che porterebbe il SuperTurismo a essere scisso in due divisioni (un po' come accadeva un tempo nel vecchio Euroturismo): in A1 resterebbero le vetture aspirate di oltre 2500 cc oppure le turbo di due litri. In A2 potrebbero andare le auto fino a due litri di cilindrata (consentendo a macchine che non hanno questa motorizzazione di intervenire per arrivare a questo limite). Così facendo Peugeot, Renault, Volkswagen sarebbero disponibili a fare degli sforzi concreti per entrare con piloti di nome nella serie tricolore. I programmi sono in fase evolutiva per cui è difficile fare delle previsioni certe: nella classe maggiore è certa la permanenza della Bmw Italia e del team Bigazzi con le M3 Sport Evolution, così come è dato per scontato uno spiegamento di forze dell'Alfa Romeo che punterà a riconquistare il titolo con le 75 Turbo Evoluzione. Fra i due grandi litiganti dovrebbe inserirsi anche l'Audi che in Germania ha allevato la poderosa V8 che potrebbe cercare terreno di caccia in Italia grazie all'ottima organizzazione di Emilio Radaelli. Se così non fosse ci potrebbe essere un ripiegamento in A2 con una Golf Rallye preparata da Zanghellini. Chi spinge per entrare nell 2. divisione è la Peugeot Italia che ridurrebbe l'impegno nei rally (farebbe solo il mondiale Gr. N con la 309 Gti 16V) per giocare le sue carte in pista con la 405 M16 Gruppo A. Per puntare al titolo nulla verrebbe lasciato al caso: i piloti, infatti, sarebbero esponenti del Circus della Formula 1. In ultima analisi non va dimenticata la Renault Italia: con la scomparsa dell'EuropaCup a fine anno, la Regie vuole garantire ai suoi piloti di continuare l'attività con le R21 Turbo. Una decina delle vetture tricolori, quindi, potrebbe arrivare a rimpolpare il SuperTurismo (ma in quale delle due divisioni?) grazie a un montepremi che si annuncia ricco e una speciale classifica monomarca. L'interesse, insomma, è in crescita. Le opportunità per veder sbocciare anche il SuperTurismo ci sono. L'importante è non dimenticarsi dei «privati» che oggi corrono in A2. Non tocca a loro pagare lo scotto di una classe povera... □











Le Renault 21 dell'EuropaCup nel '91 passeranno al SuperTurismo (Cockpit)



MENTRE L'ALFA PORGE LE SCUSE PER CONTO DI LARINI

LA BMW SI APPELLA ALLA MULTA DI RAVAGLIA

■ Nicola Larini probabilmente non si aspettava di scatenare un gran baillamme con il tamponamento ai danni di Roberto Ravaglia nella gara di SuperTurismo di Misano. Quella che poteva essere una delle frequenti toccate nel mondo delle corse è diventata un caso, forse perché ripresa in diretta dalle telecamere della Rai. E così, oltre a regalare la vittoria a un incredulo Gianfranco Brancatelli su Alfa 75 Turbo della New Race, i due esponenti di spicco del SuperTurismo hanno pensato bene di cantarsele di santa ragione tanto a microfoni accesi che spenti. Risultato: entrambi sono stati multati per due milioni di lire. Umberto Grano, però, non è stato al gioco e come direttore sportivo della Bmw Italia ha interposto appello: «Roberto non ha detto niente di così grave da meritare un provvedimento punitivo nei suoi confronti. Si aspettava la squalifica di Larini e si è visto infliggere una multa. Non è per i soldi che interveniamo ma per riportare le cose nel giusto binario». Insomma la querelle non è finita anche se sono arrivati alla Bmw chari segni distensivi. Molto apprezzabile, infatti, il comportamento di Giuseppe Amerio, responsabile dell'ufficio stampa della casa di Arese, che ha chiamato i vertici della Bmw Italia per fare le scuse dell'Alfa per quanto ha combinato Larini. Un gesto signorile e sportivo che indubbiamente serve a gettare un po' di acqua sul fuoco. Un modo quanto mai garbato per metterci una pietra sopra e affrontare il prosieguo della stagione con spirito giusto, senza acredini, né voglia di ritorsioni. È quanto noi tutti ci auguriamo, perché non è certo degli autoscontri che vogliamo vedere, ma gare combattute lealmente porta a porta. Il presidente della Bmw Italia, Falco, vedendo il parapiglia televisivo di Larini e Ravaglia ha avuto un sussulto sulla sedia e per un attimo ha anche pensato di sospendere l'anno prossimo il programma agonistico con le M3 se gli effetti di tanti sforzi tecnici e finanziari dovevano concretizzarsi in una poco edificante gazzarra televisiva. Ora il pallino passa in mano alla Csai e ai suoi organi giudicanti che dovranno esprimersi in merito agli appelli. Quasi sicuramente non ci saranno sovvertimenti nelle decisioni già prese. L'obiettivo di tutti, comunque, è già puntato al prossimo appuntamento di Imola... □



Sopra, Ravaglia supera Larini a Misano (Photo4). A lato, il veneto mentre torna in pista dopo essere stato tamponato dall'Alfa (Studio'83). In alto a sinistra, Naddeo con la Peugeot 309 Gti: la Casa francese arriverà con la 405 (Studio'83). Il Poker Team invece non sa se utilizzerà l'Audi V8 o la Golf

PEUGEOT, VOLKSWAGEN E RENAULT CONFERMANO IL LORO INTERESSAMENTO

Cè molto fermento. Oltre a Bmw e Alfa star del Superturismo, ci sono altre Case che occhieggiano al campionato tricolore. Sentiamo cosa bolle in pentola dai diretti interessati. *«Con l'abbandono dell'EuropaCup* — ammette Domenico Porfiri, responsabile sportivo della Renault italia — *vogliamo garantire ai nostri piloti la possibilità di correre ad alto livello. Riteniamo che il SuperTurismo sia la categoria giusta. Abbiamo allacciato dei contatti con gli esponenti della Salerno Corse per trovare un punto d'incontro sui regolamenti che non penalizzino troppo la trazione avanti. Noi sosterremo i nostri piloti con un montepremi specifico».* C'è incertezza nel Poker Team: la squadra di Emilio Redaelli ancora non sa se disporrà della Audi V8 o se dovrà ripiegare in A2 con la Golf Rallye: *«Aspettiamo un segnale dai tedeschi* — rivela Roberta Gremignani, ds del Poker Team — *per noi sarebbe più facile far correre il V8 dato che si tratta di una vettura con un anno di esperienza nel tedesco. La macchina è ottima ed è già sviluppata. Andrebbe solo rivista in funzione dei regolamenti. Se non si concretizzerà questa via, allora ci rivolgeremo a Zanghellini per preparar una Golf in 2. divisione o come si chiamerà la classe minore. Comunque ci saremo anche noi!».* Claudio Berro della Peugeot Italia sta lavorando ai programmi di una 405 16V: *«L'idea c'è ma siamo per ora solo a quel livello. Bisogna infatti vedere che tipo di regolamento verrà approvato. Siamo alla porta, insomma...».* A rimetterci saranno i privati della attuale Classe A2? *«Non scherziamo* — chiude Simone Capuano della Salerno Corse — *intanto è improprio chiamarli dei veri e propri privati. Eppoi stiamo studiando una soluzione an- che a questo. Non si dimentichino, comunque, che non sarebbero diventati famosi se non ci fossero state le Case».* □

CIVT **QUATTRO PILOTI IN LIZZA PER IL TITOLO TRICOLORE**

ZADOTTI INSEGUE PER UN ... CAPELLO

Un poker di piloti raccolti in soli sei punti sono il segnale più chiaro di quanto sia combattuto il campionato italiano velocità turismo. Attualmente il bastone del comando è in mano a Rinaldo Capello, portacolori del Poker Team, la squadra di Emilio Redaelli che fa correre la Vw Golf Gti in classe A5 con l'appoggio dell'Autogerma. Alle spalle dell'astigiano che ha trovato nel Civt il rilancio dopo un paio di deludenti stagioni in Formula 3, si stanno mettendo in luce Francesco Zadotti, Gianni Giudici e Walter Ceroni. Il romano con quattro affermazioni su sette comanda nettamente la graduatoria dell'affollatissima classe N7, quella tanto per intenderci, che viene giustamente considerata una Coppa Peugeot riservata alle piccole Rallye. Zadotti insidia Capello a un sol punto ed è pronto a sfruttare qualsiasi passo falso del piemontese. Ma anche il laziale non può stare tranquillo: alle sue spalle ci sono altri due personaggi scomodi che spingono per uscire allo scoperto. È il caso del vulcanico Gianni Giudici che alla Sierra Cosworth di classe N1 ha abbinato anche un programma in A5 con una Fiat Uno Turbo della New Race per cercare di entrare in diretta competizione con Rinaldo Capello sul suo stesso terreno. Questa mossa la dice lunga su come sia sentita la bagarre a questo punto della stagione fra i grandi attori del tricolore. Walter Ceroni, con la Renault 5 Gt Turbo del team Sauro, nel carniere ha messo tre successi nella prima fase della stagione, poi dopo l'incidente di Vallelunga in cui ha distrutto la macchina, non è più sembrato motivatissimo a cercare dei successi pieni, puntando forse solo alla meritata affermazione di classe. Più staccati, ma desiderosi di agganciarsi al treno dei migliori troviamo Naldini (Peugeot 205 1.6), Naddeo (Peugeot 205 1.9) e Francia (Alfa 75 Turbo). Come si è visto il campionato ha avuto il pregio di portare alla ribalta vetture dalle caratteristiche tecniche molto diverse e di classi distinte. Va riconosciuto ai piloti che per emergere devono lottare duramente in gruppi molto nutriti: ormai non esistono più raggruppamenti facili nei quali è possibile individuare una classe vincente con poco affollamento. □

BMW ITALIA IMPRENDIBILE

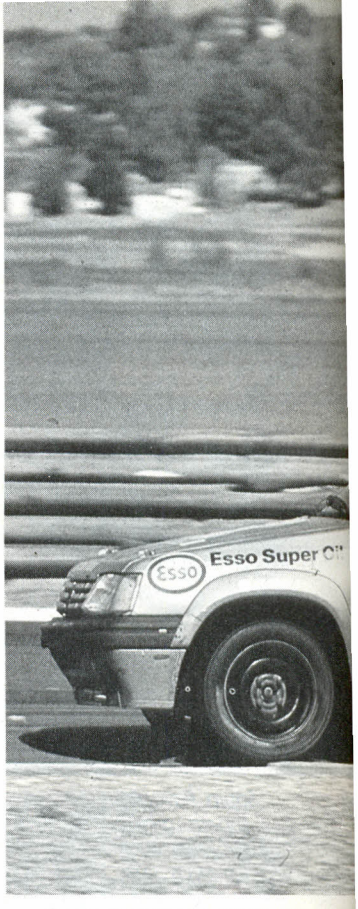
Se il SuperTurismo è una partita riservata solo ai due piloti della Bmw Italia, con Ravaglia favorito su Pirro, la situazione nel Civt è molto più aperta: dietro al leader Capello ci sono molti piloti che ancora possono ambire alla conquista del titolo vincendo a mani basse nelle rispettive classi

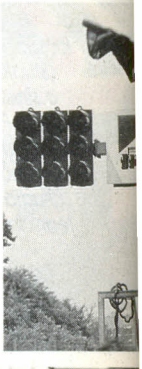
SUPERTURISMO

Assoluta		
1. Ravaglia	Bmw M3 Sport Evolution	162
2. Pirro	Bmw M3 Sport Evolution	140
3. Larini	Alfa 75 Turbo Evoluzione	93
4. Tamburini	Bmw M3 Sport Evolution	82
5. Maggiorelli	Bmw M3 Sport Evolution	70

CIVT

Assoluta		
1. Capello	Volkswagen Golf Gti 16V	64
2. Zadotti	Peugeot 205 Rallye	63
3. Giudici	Ford Sierra Cosworth	60
4. Ceroni	Renault 5 Gt Turbo	58
5. Francia	Alfa 75 Turbo	51
Naddeo	Peugeot 205 Gti 1.9	51
Trofeo Gruppo A		
1. Capello	Volkswagen Golf Gti 16V	64
2. Francia	Alfa 75 Turbo	51
3. Santandrea	Alfa 33	46
Trofeo Gruppo N		
1. Zadotti	Peugeot 205 Rallye	63
2. Giudici	Ford Sierra Cosworth	60
3. Ceroni	Renault 5 Gt Turbo	58





Sopra, Zadotti con la Peugeot 205 Rallye è secondo assoluto nel Civt (Photo4). A lato, Giudici scherza con le bandiere: Gianni è terzo nel tricolore con la Sierra (Studio'83). Sotto, Francia secondo nel Trofeo Gr.A precede D'Amore su 75 Turbo

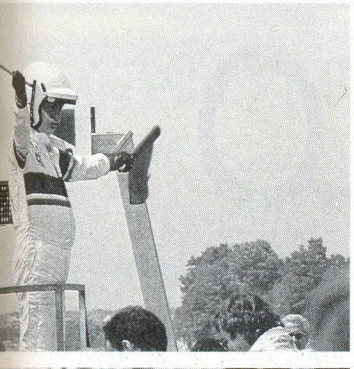


pool velocità su terra
CSAI ANCAI
Segreteria: c/o ABI ENGINEERING snc.
CAMPIONATO ITALIANO
SETTIMA PROVA
GALLIERA VENETA 26 AGOSTO



IL GIRO D'ITALIA COME GRAN CHIUSURA

Oltre al campionato italiano velocità turismo il nostro calendario di corse offre un altro grande avvenimento per le vetture turismo: ci riferiamo al Giro d'Italia, la corsa che normalmente chiude la stagione agonistica tricolore. Nonostante l'impegno e la bravura degli uomini della Cat srl, la società che gestisce il Giro, la partecipazione dei pistaioli nel recente passato non è stata pari alle attese, mentre c'erano state maggiori riposte da parte dei rallisti. È un vero peccato! Se nascesse una collaborazione fra la Salerno Corse che cura in modo ottimale i Civt e la Cat srl forse gli appassionati ne potrebbero ricavare un altro appuntamento di grande lignaggio. Si potrebbe tornare insomma, alle sfide di un tempo quando c'erano le vetture delle case ufficiali a darsi battaglia in un mare di privati di lusso. Riproporre quelle sfide in termini moderni è più che possibile. C'è addirittura chi nel paddock di Misano ha proposto di rendere il Giro d'Italia una prova valida del campionato turismo con un coefficiente maggiore nell'assegnazione dei punti. C'è chi ha riso e chi invece ha cominciato a pensare seriamente a questa eventualità... □





LE SQUALIFICHE

TROPPE LE BANDIERE NERE INUTILI



La gara di Misano ha scatenato non poche contestazioni non solo fra i big del Superturismo, ma anche fra i piloti del Civt. Questa volta i commissari sportivi hanno forse esagerato un po' nel prendere decisioni definitive nei confronti di alcuni piloti impegnati in bagarre. Fra sabato e domenica c'è stato uno sventolio continuo di bandiere bianco-nere e nere, quasi che in pista si assistesse a dei rodei. È lodevole che chi deve effettuare i controlli non lasci degenerare le cose, come invece è accaduto in passato, trasformando le gare in autentici autoscontri. Però non bisogna nemmeno superare la riga dalla parte opposta: la motivazione con cui i commissari di percorso hanno spiegato la bandiera nera inflitta a Piero Vivarelli nella gara della classe N4 è quanto mai esemplificativa: «... tentativo di sorpasso impossibile». Lo stesso direttore di corsa, Romano Fazio, ricevuta la comunicazione di una scorrettezza via radio non ha potuto far altro che esporre il drappo di squalifica al pilota bolognese, per quanto non fosse convinto. Non ci sono stati contatti, né uscite di strada particolari. Non si arriverà mica ai processi delle intenzioni? Sarebbe il caso di ridiscutere in chiave nazionale quale deve essere il comportamento dei piloti al limite per evitare diversi metri di giudizio... □

CAMILLO ALQUATI

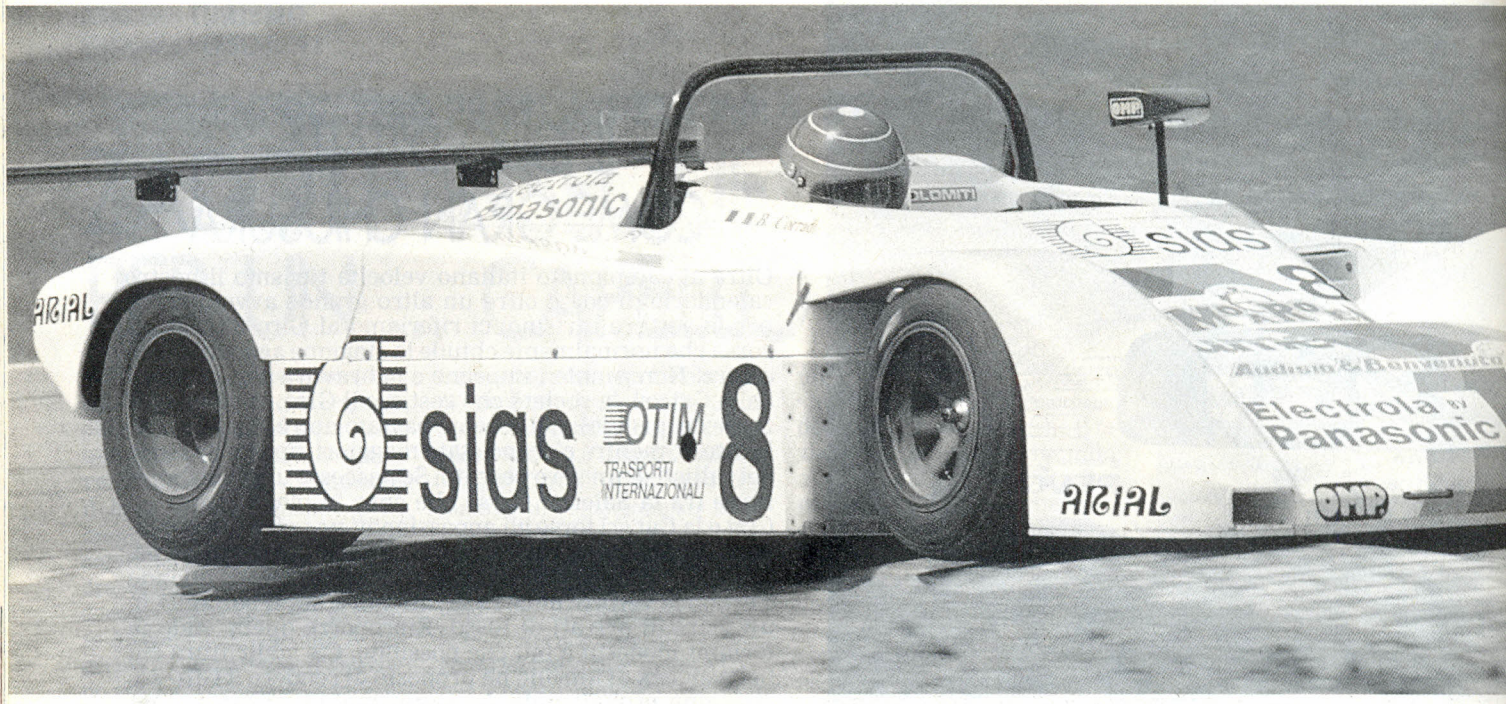
APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91
Telefono (0372) 20450-410398 - Fax 457538

Collettori di aspirazione e scarico, carburatori, alberi distribuzione in acciaio, rapporti al cambio, rapporti al differenziale, ripartitori di coppia, pistoni stampati, valvole, guarnizioni testa, coppe olio, dischi e meccanismi frizione, bulloneria ed altro materiale per motore e cambio per vetture da competizione e d'epoca.

NOVITÀ PER DELTA INTEGRALE 16 VALVOLE: flangia presa aria turbo con foro regolamentare ∅ 40 mm, «eprom speciali», rapporti al differenziale 13x57, 14x57 e 15x56, kit ingranaggi cambio (in acciaio speciale con denti rettificati) 1ª, 2ª, 3ª velocità per cambio di serie, impianto di scarico speciale «stradale».

NOVITÀ PER FIAT TIPO 16 VALVOLE: alberi distribuzione speciali in acciaio, impianti scarico speciali, «eprom speciali» inoltre in approntamento, materiale motore e cambio Gruppo «A».



PROTOTIPI
SANESI INSEGUITO

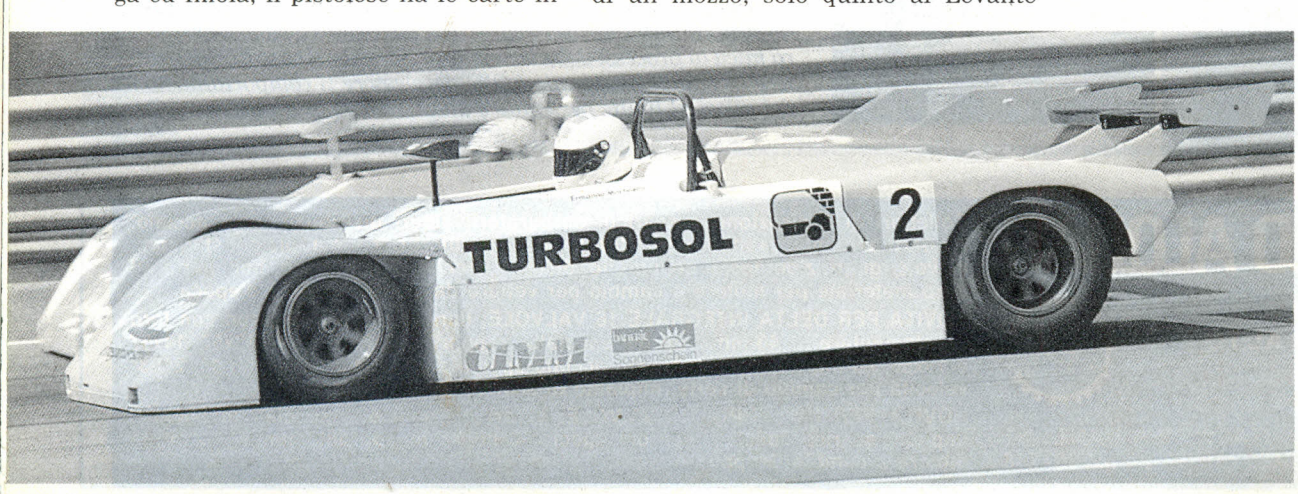
FIATO SUL COLLO

Il toscano, leader del campionato, dopo un brillante avvio, è in difficoltà. Corradi e Martinello sono intenzionati a impedirgli la conquista del terzo titolo

Quando mancano tre gare al termine il Campionato Italiano Prototipi 1990 ha trovato, ancora una volta, in Stefano Sanesi il mattatore. Con tre vittorie conquistate a Magione, Varano e Monza e due secondi a Vallelunga ed Imola, il pistoiese ha le carte in regola per fregiarsi del titolo tricolore della categoria per il terzo anno consecutivo. Eppure dopo l'avvio fulminante, le ultime gare hanno mostrato un Sanesi leggermente in difficoltà, costretto al ritiro a Pergusa per la rottura di un mozzo, solo quinto al Levante causa un incidente in partenza che lo ha obbligato, e non per colpa sua, a partire dalla corsia box. Il secondo posto di Imola, inoltre, potrebbe trasformarsi in un quinto se il Tna. riammetterà Bri-

Maurizio Masini

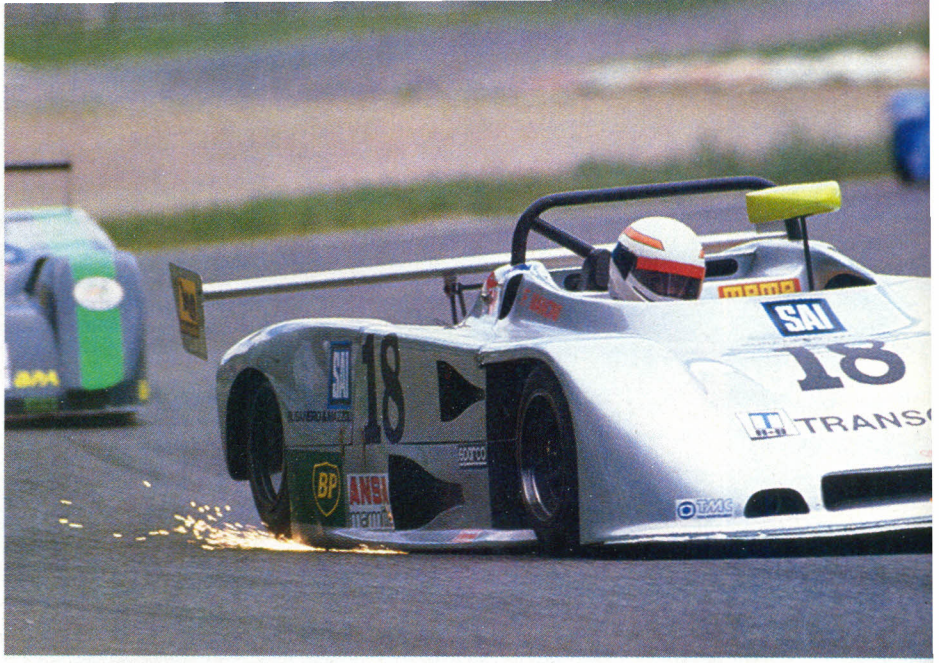
⇒



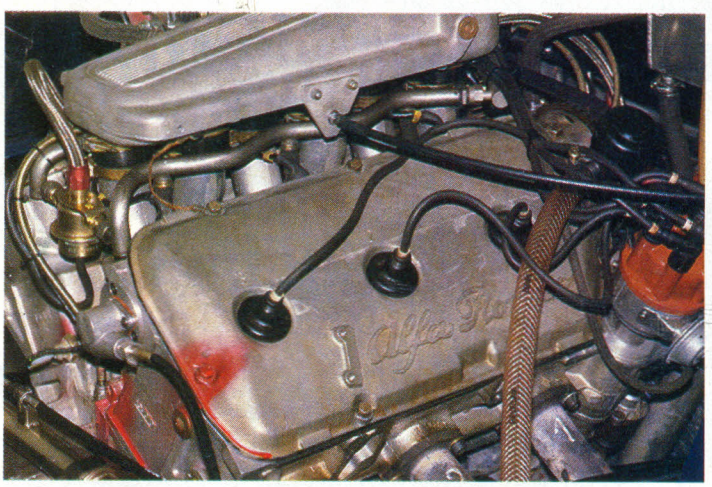
Sanesi (a destra, Action) ha perso il ritmo d'inizio stagione a tutto vantaggio dei suoi immediati inseguitori: Corradi (in alto, Studio'83) e Martinello (a sinistra, Action, accanto a Merzario)


M.F.G.
1
MILLENNIUM

gato, Conti e Mancini classificatisi ai primi tre e poi squalificati in maniera alquanto dubbia dai commissari che, ad una verifica fatta sugli scarichi, li hanno giudicati irregolari. Per questo risultato sarebbe comunque opportuno che la sentenza non si facesse ancora attendere poiché quel punteggio potrebbe alla fine essere determinante per il campionato. Bruno Corradi a più riprese ha avuto l'opportunità di agganciare il pilota del team Galetti; a Monza e Imola il pilota di Audisio & Benvenuto non ha avuto fortuna, con altri due risultati Corradi avrebbe potuto insidiare la leadership del toscano; forse la stessa vettura in alcune occasioni non è stata all'altezza delle migliori, comunque dal pilota di Bressanone è possibile attendersi un finale di stagione all'attacco. Stessa cosa vale per Ermanno Martinello; tuttavia il padovano, dopo un terzo posto a Magione ed una bella vittoria a Vallelunga, ha infilato una serie negativa fatta di rotture e uscite di strada tornando alla vittoria solo al Levante. Il pilota del team Rs Tuning, pur accusando un distacco quasi abissale dal leader, sarà comunque tra i protagonisti in questo finale di stagione. Se Sanesi è la lepre e Corradi e Martinello gli uomini in grado di rendergli la vita dura fino alla fine, non bisogna dimenticare Fabrizio Brigato. Se al vicentino verranno restituiti i punti della vittoria di Imola il suo balzo in avanti sarà notevole. Sempre a punti Ronca, il pilota di Lucchini ha accusato una sola battuta a vuoto al Levante, mentre a Imola e Pergusa tra i primi si è inserito anche Giorgio Francia. Il pilota del Team Italia Racing, impegnato a tempo pieno nel Civt, a Pergusa ha impostato i diritti della sua classe vincendo nettamente. Nel festival delle Lucchini la sola Bogani, dopo un inizio di stagione abbastanza deludente, è riuscita ad inserirsi con Fabio Mancini tra i migliori. Il caparbio costruttore fiorentino sta lavorando sodo ben assecondato da un pilota veloce e capace nello sviluppo della vettura. Conti, Consonni, «Gianfranco», Ugo Merzario, «Gimax» hanno azzeccato solo qualche risultato, mentre le prestazioni di Arturo Merzazio risentono del periodo nero cui sta attraversando il suo team. Deludenti le Tiga di cui è parsa ultimamente in ripresa solo quella di Gasparri curata da Giliberti; Fortina prosegue lo sviluppo del suo telaio con Dugnani e Truffo. Al Levante Gimax Jr., libero dagli impegni della Formula 3, ha corso assieme al padre conquistando un bel quarto posto a conferma che la categoria può convenientemente valorizzare anche le doti di guida di un giovane. □



Mancini, sopra, con l'argentea Bogani fa veramente scintille benché abbia soli 19 punti. A Vallelunga ha comunque conquistato un buon 2. posto (Photo4). Siegfried Stohr, nell'altra pagina in alto, senza una ruota (Studio'83). Motori Alfa 2500 addio, sotto, nel 1991 arriveranno i nuovi tre litri (Photo4). Se Brigato, a lato, si vedrà restituire i punti di Imola potrebbe salire al 2. posto in classifica a quota 64 (Studio'83). Poca fortuna per Gasparri, nell'altra pagina sotto, con la Tiga, il telaio inglese al debutto. Sin qui ha racimolato 12 punti (Photo4).





IL FUTURO

PAROLA D'ORDINE: COSTI BASSI

Al campionato italiano e francese potrebbero aggiungersi anche quello tedesco, olandese e svizzero; comunque grazie al rinnovato interesse dell'Alfa Romeo è sempre più probabile l'istituzione di uno Challange europeo articolato su almeno tre-quattro gare. A tale proposito i responsabili dell'Alfa stanno già stendendo con i francesi un regolamento tecnico che muoverà da alcuni punti principali come l'adozione del motore 3000 della 75, la proibizione dei telai realizzati in materiali compositi e l'aumento del peso a 610 kg. L'obiettivo primario, comunque, è quello di contenere i costi. Per il motore 3000 si pensa di poterlo commercializzare a lire 5.200.000 + Iva, mentre si vorrebbero anche fornire delle centraline piombate con la possibilità di sostituirle prima delle prove ufficiali o della gara. La costituzione di un montepremi sostanzioso per lo Challenge europeo e la concomitanza di queste gare con quelle del mondiale Gruppo C potranno essere un ottimo incentivo per il rilancio della categoria. Intanto alcuni team italiani stanno esaminando la possibilità di partecipare, prima della fine della stagione, a una gara del campionato francese. Sul circuito di Nimes il prossimo 30 settembre, gli italiani, pur ancora con i motori 2500, potranno misurarsi con i colleghi transalpini tra i quali si stanno mettendo in evidenza Iacobelli, Ricci e Dillman con le Lucchini e Tessier con la Merlin. L'opportunità potrà essere considerata una prova generale del Challenge europeo, fra piloti di scuole diverse. □









LA CLASSIFICA DOPO LA 7. GARA

PROTOTIPI	MAGIONE 15/4	VARANO 29/4	VALLELUNGA 20/5	MONZA 10/6	IMOLA 17/6	PERGUSA 8/7	LEVANTE 15/7	VARANO 2/9	MISANO 16/9	VALLELUNGA 21/10	TOTALE PUNTI
1. Sanesi	20	20	15	20	15	—	8				98
2. Corradi	15	15	10	—	6	15	—				61
3. Martinello	12	—	20	—	1	—	20				53
4. Ronca	10	8	12	2	10	10	—				52
5. Francia	8	—	—	—	20	20	—				48
6. Brigato	—	10	8	8	—	12	6				44
7. Conti	—	12	—	—	—	—	12				24
8. Ragazzi	6	1	3	12	—	—	—				22
9. Consonni	—	4	6	1	3	6	—				20
10. «Gimax»	—	—	2	10	4	3	1				20
11. Mancini	—	—	4	—	—	—	15				19
12. «Gianfranco»	—	—	—	15	—	—	—				15
13. Francisci	4	6	—	—	—	—	3				13
14. Merzario U.	—	—	—	—	12	—	—				12
15. Gasparri	2	—	—	6	—	—	4				12
16. Merzario A.	3	—	—	—	8	—	—				11
17. «Gimax» Jr.	—	—	—	—	—	—	10				10
18. Giuliani	—	—	—	—	—	8	—				8
19. Truffo	—	—	—	4	2	—	—				6
20. Palazzolo	—	—	—	—	—	4	—				4
21. Mozzi	—	2	—	—	—	—	2				4
22. Pagni	—	—	—	3	—	—	—				3
23. Betti	—	3	—	—	—	—	—				3
24. Galli	1	—	—	—	—	—	—				1
25. Peroni	—	—	1	—	—	—	—				1

LA TECNICA

IN ARRIVO I TRE LITRI

Il carter secco installato da Galetti sulla Lucchini di Sanesi è una delle novità tecniche apparse in questa stagione; senza offrire alcun incremento alle prestazioni, ha sicuramente aumentato l'affidabilità del propulsore. Difficile capire perchè da qualche parte si voglia proibire questo accessorio che con un costo contenuto può evitare rotture. Recentemente sulle vetture di Brigato e Ronca, Lucchini ha provato una piccola bavetta fissata sul cofano anteriore per aumentare il carico aerodinamico. Per la Bogani la cosa più evidente è l'altezza da terra; in gara infatti il fondo della vettura spesso tocca l'asfalto e ciò è successo dopo aver abbassato il baricentro della vettura di quasi due centimetri. In attesa del motore 3000, i vecchi V6 da 2500 cc hanno trovato ancora qualche cavallo convenientemente spremuti dai vari preparatori. Tutto questo ha suscitato qualche mugugno e la convinzione che per una maggiore credibilità della categoria occorrono delle verifiche serie fatte da tecnici profondi conoscitori della regolamentazione del Gr.N. □

LE FIAT UNO IN CORSA CONTRO LA DROGA

SARA' una gara tutta particolare quella del campionato Fiat Uno al prossimo rally di Piancavallo (30 agosto-2 settembre); partenza, prevista nella cittadina di Buja, sarà preceduta da una serie di spettacoli e dalla «numerazione» delle vetture protagoniste con uno sponsor speciale. Si tratta della Vita Nova, cioè il nuovo centro di recupero per tossicodipendenti che è recentemente sorto in Umbria e che ha tra i suoi promotori il ministro della marina mercantile Walter Ricciardi. Gli organizzatori del rally di Piancavallo, giunto alla 11. edizione, hanno accolto con entusiasmo l'iniziativa di Vita Nova, al fine di sensibilizzare anche attraverso le corse il drammatico problema della droga. Leader del campionato Fiat Uno 1990 alla vigilia del rally di Piancavallo è Piero Longhi (nell'immagine Photo4) con 127,5 punti, seguito da Marchisio (83), che comanda la classifica «Under 23», e da Zanini (66).





IL BI-CAMPIONE LLEWELLIN FORSE PROMOSSO

QUANTO vale per la propria carriera vincere per due anni consecutivi il campionato britannico Open Rally? È quanto si sta chiedendo il 30enne gallese David Llewellin (nell'immagine Photo 4) che con il successo all'Ulster Rally, quinta prova della stagione, si è aggiudicato anche il titolo '90, bissando così quello '89, sempre con la Toyota Celica 4Wd Gruppo A appoggiata dalla Pirelli - Gb. Nel futuro di Llewellin ci potrebbe essere una promozione della squadra ufficiale Toyota, il Tte, per prendere parte l'anno prossimo a un paio di prove del mondiale con la Celica. Il gallese infatti sta portando avanti trattative serie.



CON LO STESSO MOTORE DELLA SIERRA COSWORTH, CORRERÀ NEL '92

RITORNA LA FORD ESCORT

NON È certamente un caso se proprio alla vigilia del debutto della Sierra Cosworth a trazione integrale nel mondiale rally, la Ford ha deciso di alzare il velo sul modello che, fra un paio di anni, la sostituirà nelle competizioni su strada: si tratta della Escort Cosworth 4 × 4, che vediamo nella foto in allestimento stradale da cui sarà derivata la versione destinata alle corse. La Sierra Cosworth 4 × 4, dunque, ha già una erede che porta un nome glorioso nello sport dell'automobile, in particolare nei rally. La Escort, nelle sue diverse versioni, ha infatti scritto pagine intere della storia dei rally: ricordiamo le otto vittorie consecutive (dal '72 al '79) al Rac di Gran Bretagna con la Rs; il successo nella maratona Londra-Messico del '70 con la Tc (Twin Cam); le due affermazioni al Safari del '72 e del '77, sempre con la Rs. Con la Escort Rs la Ford conquistò il titolo iridato marche del '79 mentre Waldegaard, con due vittorie, 3 secondi e un terzo posto si affermò nel campionato piloti (il pilota svedese corse le prove africane con la Mercedes). Un altro titolo mondiale arrivò nell'81 quando Ari Vatanen, con la Escort Rs 1800, si aggiudicò il mondiale conduttori. Che la Sierra Cosworth 4 × 4 Gr. A sia in realtà un modello di «transizione» non è più un mistero da qualche mese, da quando cioè l'ingegnere John Wheeler, uno dei responsabili tecnici della Ford Motorsport di Boreham, è stato momentaneamente distaccato dal reparto corse per seguire da vicino lo sviluppo della Escort Cosworth 4 × 4, quindi fornire ai colleghi del Reparto Veicoli Speciali (Sve) tutte le indicazioni utili perché il nuovo modello già di base abbia tutti i requisiti necessari alla trasformazione in Gruppo A. La nuova Escort Cosworth a trazione integrale (la cui commercializzazione è prevista nel 1992) utilizza lo stesso motore della Sierra (4 cilindri, testata a 16 valvole, sovralimentazione mediante turbocompressore), come anche la trasmissione integrale, mentre per quanto riguarda il sistema di gestione elettronica del propulsore è stata preferita la centralina Cee IV realizzata dalla stessa Ford. Intanto il piano di sviluppo e messa a punto della versione-corsa della Escort (che fruirà di tutte le indicazioni che sortiranno dalla Sierra Cosworth Gr. A) prevede la prima uscita in una competizione, sebbene ancora a livello di vettura-laboratorio, in occasione del rally di Toledo, prova del campionato spagnolo su terra, nel prossimo ottobre: a guidare l'interessante vettura (che dovrebbe pesare circa 200 kg in meno rispetto alla Sierra Cosworth 4 × 4) sarà lo spagnolo Josè Maria Bardolet, pilota ufficiale della Ford-Espana.

SCONTI PEUGEOT ANCHE FUORI TROFEO

I MODELLI della Peugeot ormai rappresentano quasi il 30 per cento del parco partenti dei rally italiani. Sull'onda di un successo sempre maggiore, la filiale italiana della Peugeot ha intenzione di estendere, nel 1991, agevolazioni a tutti i piloti che corrono con le vetture della Casa francese, indipendentemente dalla partecipazione all'omonimo Trofeo, che vedrà l'arrivo della versione Gti 16 valvole della 309. A proposito della 309 Gti 16V, è ormai certo che al prossimo rally di Sanremo la Peugeot schiererà due esemplari del nuovo modello, entrambi in allestimento Gruppo N: uno sarà affidato a Aghini mentre per il secondo sono in ballottaggio il francese Delecour (nell'immagine Photo4, al rally Garrigues con la 309 Gti Gr. A, equipaggiata col motore 8 valvole), lo svedese Kalle Grundel e Paolo Fabrizio Fabbri.



DELTA IN USO PER I SOCI DELLA PORDENONE

L'EVOLUZIONE dei rally, e quindi il dilatarsi del fenomeno del «rent a racing car», negli ultimi anni ha messo in seria discussione il ruolo delle scuderie. Tuttavia c'è che si è sforzato di trovare nuovi stimoli ed essere così un vero punto di riferimento per i piloti. È il caso della Pordenone Corse che si è fatta promotrice di una interessante iniziativa: la scuderia friulana, infatti, ha acquistato una Lancia Delta 4Wd Gruppo N che sarà messa a disposizione esclusivamente dei propri soci a un prezzo politico, il cui ricavato servirà unicamente ad ammortizzare il costo di acquisto calcolato su vari anni. Il prezzo è quindi nettamente inferiore alle attuali quotazioni del mercato del noleggio da corsa. Unica condizione posta ai soci che volessero utilizzare la Delta, è l'appartenenza alla Pordenone Corse da almeno 6 mesi.

SHEKHAR MEHTA RIPRENDE IL VOLANTE

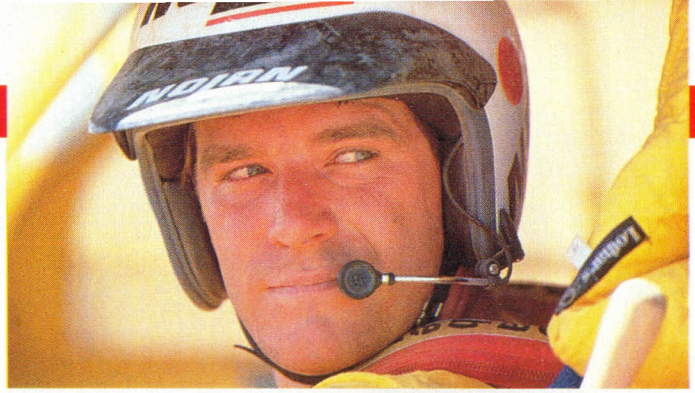
DOPO l'incidente accadutogli al rally del Faraoni dell'87, con la Peugeot 205 T16 Grand Raid, sembrava che il keniano Shekhar Mehta (nella FotoCockpit) non potesse più ritornare al volante di una vettura da corsa. Detentore del record di vittorie assolute al Safari (cinque, di cui quattro consecutive), Mehta negli ultimi due anni si era interessato alle vicende del rally keniano, come promoter, senza mai rinunciare alla speranza di calarsi nuovamente nell'abitacolo di una vettura da corsa. L'occasione del rientro gli è arrivata con la gara in salita su terra Pikes Peak, negli Usa, vinta da Robby Unser (Jones Intercable Special) alla quale il pilota di origine indiana ma keniano di cittadinanza si è presentato in coppia con la moglie Yvonne al volante di una Subaru Legacy Rs Turbo. Mehta ha impiegato un tempo di 12 minuti superiore a quello fatto registrare dal vincitore per completare la salita al Pikes Peak.





IN SPAGNA BASSAS INTERROMPE IL DOMINIO PURAS

LA LUNGA serie di successi del giovane Puras (Lancia Delta 16v-Jolly Club) nel campionato spagnolo su asfalto è stata interrotta da Bassas (nella FotoStudio83, con la Bmw M3) che ha vinto il rally di Osona precedendo di 3'26" il «jollino», il quale ha dovuto rimontare dopo una panne meccanica. Il secondo posto è comunque stato sufficiente a Puras per allungarsi al vertice della serie nazionale (1037 punti), inseguito da Bassas (884). Al rally di Osona ha debuttato la Ford Sierra Cosworth 4x4 Gruppo A che nelle mani di José Maria Bardolet ha conquistato un eccellente terzo posto assoluto, ottenendo in alcune prove speciali il miglior tempo a pari con la Delta di Puras e la Bmw M3 di Bassas. La Sierra affidata a Bardolet era un semplice esemplare Casa, equipaggiata però con il cambio a sei rapporti.



UNA TOYOTA ITALIANA NEL FUTURO DI ZANUSSI

UNA LUNGA seduta di prove effettuata in veste di tester d'eccezione del team veneto ProMotorSport, svoltasi sul tracciato di Lombardore, è bastata perché ad Andrea Zanussi (nella FotoSipa) sia tornata la voglia di correre. Il 29enne pilota friulano, che a Lombardore ha messo a punto le Bmw M3 della ProMotor Sport che affronteranno il prossimo rally di Piancavallo, sembra che sia in testa alla lista dei possibili candidati per la Celica 4Wd Gruppo A del ventilato programma italiano della Toyota, per quanto riguarda il Cir'91. Per Zanussi, che nell'88 ha corso in Italia con la Bmw M3 della ProDrive e nell'89 per la Peugeot Italia (con la 405 Mi16), si parla anche di un possibile rientro prima della conclusione della stagione rallistica tricolore, magari con una delle Bmw M3 Gruppo A della ProMotorSport di Penariol.

CÉSAR TORRES ANCHE UOMO DI GOVERNO

DA INFATICABILE organizzatore del rally del Portogallo, uno degli appuntamenti classici del mondiale, a uomo di governo; César Torres è un personaggio in continua ascesa nella vita pubblica portoghese. Torres è infatti stato recentemente nominato dal governo segretario di stato per il Turismo, carica che non gli impedirà di continuare ad essere ancora il «deus ex machina» della prova lusitana del campionato del mondo. Anzi, nel programma di César Torres segretario del Turismo c'è una maggiore incentivazione dell'automobilismo sportivo portoghese quale veicolo promozionale per il turismo stesso del Portogallo.

campionato rallies totip 1990

PUNTI DI MEZZA ESTATE

Ecco i risultati dello spoglio delle schedine del concorso «Gioca Totip e vota il tuo pilota preferito» relativi al rally della Lana, prova del campionato italiano '90, che si è corso a Biella il 27-28 luglio scorsi: 1. Cerrato con 4.038 preferenze; 2. «Lucky» 486; 3. Rosselli 452; 4. Piergiorgio Deila 451; 5. Bentivogli 383; 6. Liatti 362; 7. Peduzzi 355; 8. Fassina 336; 9. Galli 326; 10. Aghini 295. La classifica generale del concorso «Gioca Totip e vota il tuo pilota preferito» dopo i rally Targa Florio, Veneto, Isola d'Elba, Salento, Pescara, Sassari, Limone Piemonte, Appennino Reggiano, Lana, è la seguente: 1. Cerrato con 26.499 preferenze (precedente preferenze 18.202); 2. Cerato 5.639; 3. Grossi 4.675; 4. Bertone 4184; 5. Liatti 4.120; 6. Bentivogli 4.062; 7. Maioli 3.741; 8. Rossi 3.302; 9. Fassina 2.933; 10. Grassini 2.873; 11. Pg. Deila 2.633; 12. Aghini 2.434; 13. Stagno 2.329; 14. Miele 2.273; 15. Calderoli 2.177; 16. «Lucky» 2.168; 17. Dalla Pozza 2.090; 18. Manfrinato 1.980; 19. Rosselli 1.840; 20. Zenere 1.805; 21. Fabbri 1.790; 22. Ogliari 1.445; 23. Del Zoppo 1.392; 24. Biasion 1.369; 25. Bossini 1.274; 26. «Grizzly» 1.041; 27. Bensi 965; 28. Peduzzi 826; 29. Andreucci 776; 30. Caranna 682; 31. Gecchele 664; 32. Gatti 579; 33. Panontin 570; 34. Maneo 556; 35. Griotti 474; 36. Dionisio 459; 37. Frezzato 428; 38. Beltrandi 371; 39. Cusi 364; 40. Stagni, Galli 326; 42. Gregis 304; 43. Rostagno 242; 44. R. Deila 229; 45. Tabaton 196; 46. Fiorio 142; 47. Sainz 55; 48. Vallisnieri 21; 49. Fiora, Zanussi 14; 51. Munari 10; 52. Auriol, Raffanelli 8; 54. Orioli 7; 55. De Martini, Conti, Pianezzola, 6; 58. Bertone, Bergamini, Cerruti 4; 61. Caselli, Fioretti, Furia, Manco, Vita 3; 66. Baldi, Cambiaghi, Cancellieri, Dal Ben, Dionisio, Fassitelli, Nardari, Polato, Zordan 2. La prossima gara valida per il concorso «Gioca Totip e vota il tuo pilota preferito» sarà Piancavallo.

AUTOSPRINT

■ **GAMMA.** La scuderia friulana Gamma Racing sarà impegnata in grandi forze al prossimo rally di Belgrado, prova del campionato jugoslavo, per assistere la Delta Gruppo N di Popovic che si trova attualmente al secondo posto della classifica provvisoria della serie.

■ **BRESCIA.** La chiusura delle iscrizioni al 3. rallysprint delle Valli bresciane (1-2 settembre) è stata prorogata al 23 agosto. Il costo della tassa di iscrizione, comprensiva dell'assicurazione, è di lire 162.800. La gara è organizzata dalla scuderia Bresciarally; tel. 030/2754112.

■ **PORTOGALLO.** Con il successo nella classifica riservata alle Renault 5 al rally di Madeira, il portoghese, Benta Amarae si è aggiudicato il trofeo nazionale Renault Galp '90.

■ **OPINIONI.** All'uruguaiano della scuderia Astra, Gustavo Trelles, il rally di Argentina proprio non è piaciuto. Ecco cosa ha detto: «Questo tipo di gare non mi entusiasmano. Preferisco la Finlandia». In Argentina Trelles è stato costretto al ritiro.

■ **CUNEO.** Si apriranno il 16 agosto le iscrizioni al 4. rally Valle Varaita, valido quale prova della Coppa Italia 2. zona, in programma il 15 settembre a Sampeyre. Per informazioni: segreteria rally Valle Varaita, presso ufficio turistico di Valle, piazza della vittoria 40, 12020 Sampeyre - Cuneo; tel. 0175.96152.

■ **È ACCADUTO.** Al rally delle Marche, nel corso della prima speciale notturna, la Opel Corsa dei veneti Pollini - Grossule è arrivata lunga ad una curva ed è leggermente uscita di strada urtando un mezzo dei Vigili Urbani, che era parcheggiato proprio all'esterno della curva. La vettura dei Vigili ha poi colpito uno spettatore di 56 anni, procurandogli ferite agli arti inferiori guaribili in venti giorni. La Opel Corsa, invece, ha completato la prova.

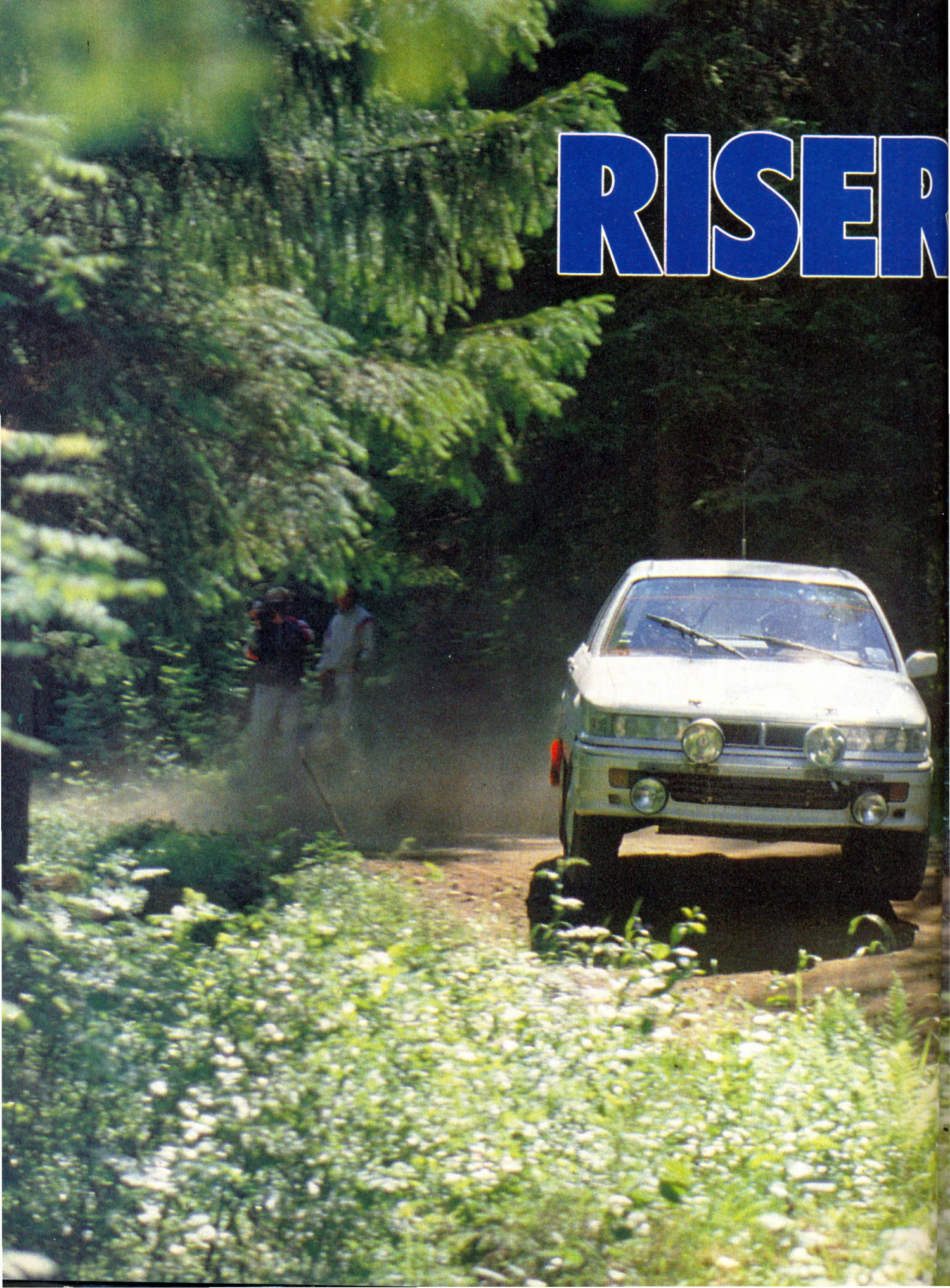
■ **COMO.** Il 1. rallysprint della Valvassina, originariamente in calendario per il 23 giugno scorso e poi rinviato, si svolgerà nei giorni 15 - 16 settembre. Le iscrizioni a partire dal 17 agosto vanno inoltrate a: Valle Intelvi Corse, via Provinciale 139, 22028 San Fedele Intelvi - Como.

■ **GREGIS.** Dopo la sfortunata esibizione al rally di Madeira dove è stato costretto al ritiro per la rottura di una ruota quando era quarto assoluto, Michele Gregis, 33enne medico di Bergamo, ritornerà alle prove del campionato italiano su terra, di cui è leader provvisorio, sempre con la Lancia Delta dell'Astra Team.

■ **DANIMARCA.** Lo svedese Kalle Grundel (Mazda 323 4WD) si è imposto nel rally Hella Sprint, che si è corso in Danimarca.

■ **UDINE.** Il Motorteam di Manzano (Udine) organizza un corso per aspiranti navigatori nei giorni 19,20,21,22 settembre. Lo stage prevede tre lezioni teoriche e una prova pratica che sarà effettuata con una vettura da rally. Il recapito telefonico del Motorteam è: 0432/754238.

■ **SICILIA.** Valido per il Cir e per il trofeo Centro - Sud, il 12. Rally di Proserpina si correrà il 6 e 7 ottobre. Il percorso della gara ennese prevede la novità della speciale - spettacolo sul circuito di Pergusa e che si svolgerà alla fine del rally.


RISER

VA DI CACCIA

A secco di successi nelle sette prove fin qui disputate gli assi finlandesi cercano ora la rivincita nella loro gara, che in quarant'anni hanno perduto solo due volte

C'era una volta la scuola dei rallymen finlandesi, con i suoi fuoriclasse che crescevano come funghi dalle umide foreste della Finlandia; piloti che erano capaci di ribaltare l'equazione uomo-mezzo, dalla loro parte naturalmente. C'erano una volta generazioni intere di improvvisatori nati, di gente che raccoglieva onore e gloria ovunque. C'era una volta il fascino di uomini venuti dal grande Nord, un po' boscaioli un po' cittadini, dal Circolo Polare Artico o da ancora più in alto, in termine di latitudine. Oggi la stella dei «flying finns», dei finlandesi volanti, come vennero battezzati negli Anni Sessanta dagli europei del Sud, ha smesso di brillare della stessa intensa luce di un passato che è ancora recente per essere archiviato già come remoto. Nel 1973, quando nacque il mondiale rally, i finlandesi avevano scritto il loro nome (Makinen, Lampinen, Aaltonen, Pauli Toivonen, Mikkola) in gare già allora leggendarie, Montecarlo, Safari, Rac ma anche Acropoli, Portogallo, Sanremo; senza contare la lunga catena di successi nella loro «grande corsa di Jyväskylä», il 1000 Laghi, spezzata solamente nel'71 (e poi ancora nell'89) dall'intromissione degli «odiati cugini» svedesi. Già alla fine del 1980 i figli del Circolo Polare Artico contavano, nelle sole gare di campionato del mondo, 25 affermazioni ma non ancora un titolo iridato, se si eccettua la Coppa Fia Piloti conquistata nel'78 da Alen. Appena cinque anni più tardi le vittorie erano arrivate a quota 56 con il record, imbattuto, di 10 primi posti ottenuti in una sola stagione, il 1985, e tre campioni del mondo, Vatanen, Mikkola, Salonen. Ancora due anni, l'86 e l'87, per portare il conto alla cifra tonda di 70 vittorie e aggiungere altri due allori nel conduttori. Poi il grafico ha iniziato a picchiare verso il basso: solamente tre successi nell'88 e due l'anno seguente per un totale di 75 affermazioni, il doppio più una di quante racimolate, fino ad oggi, dai galletti di Francia, il doppio più tre di quelli svedesi e quasi il triplo di quelle made in Italy. Adesso, alla vigilia del grande festival del 1000 Laghi, il grafico è piatto: zero vittorie in sette mesi di prove speciali sparse in lungo e in largo per il mondo. La geografia dei rally di più alto lignaggio è mutata, il nuovo Atlante disegnato dalle ultime stagioni descrive una migrazione verso le sponde mediterranee; il grande Nord non manda più il respiro dei suoi finlandesi improvvisatori, che qualche anno fa erano ambiti da ogni squadra ufficiale, quasi che averli nel libro paga fosse un «must», un dovere per ogni direttore sportivo. Nel 1987 Miki Biasion sfiorò il titolo che andò invece a un finlandese, Kankkunen, ma iniziò la colonizzazione latina dei rally; nei due anni successivi il mondiale è stato targato Italia, con Biasion iridato due volte e con nel palmarès altrettanti Safari, Portogallo, Acropoli, con una seconda volta al Montecarlo e una terza al Sanremo, sui fondi più diversi insomma. Sono poi giunti gli Auriol e i Fiorio a segnare con le loro prestazioni il tappeto internazionale, e oggi è arrivato uno spagnolo,

Maurizio Ravaglia



Con la stessa grinta sfoderata nei test Vatanen promette di attaccare le speciali del 1000 Laghi con la Mitsubishi (FotoKaj)



⇐

Carlos Sainz, a giocare e vincere grosso. E non è un caso se i primi tre uomini della classifica provvisoria del mondiale sono latini, Sainz, Auriol e Biasion. E non è un caso se i finlandesi, che volanti lo sono sempre, adesso inseguono. Per essi, nipoti dei Lampinen, dei Makinen, se non già dei Mikkola, all'alba degli Anni Novanta sembra che rimanga un solo rally per celebrare totalmente la loro saga, il 1000 Laghi o, come pronunciano da quelle parti, «Jyväskylän Suurajot». Nella grande corsa di Jyväskylä gli Alen, i Vatanen, i Mikkola, i Salonen, Kankkunen che non ha ancora vinto la gara che per un finlandese vale forse più dello stesso titolo iridato, si fanno forti, in alcuni casi inavvicinabili, della conoscenza genetica che hanno del terreno. Per raggiungere i villaggi dalle loro fattorie ogni giorno qualche decina di migliaia di agricoltori, come lo era Kankkunen prima di diventare il Kankkunen campione del mondo, si sposta lungo gli oltre 70 mila chilometri di strade sterrate, i due terzi della lunghezza totale della rete strada-

CON SETTE SUCCESSI È IL RECORDMAN DELLA GARA

MIKKOLA RESISTE VENTICINQUE... HANNU DOPO

C'era praticamente tutta la città nelle strade di Joensuu, al confine finlandese con la Russia, un giorno d'aprile del '72. Tutti attendevano il ritorno di Hannu Mikkola che aveva appena vinto l'East African Safari, primo finlandese, e quindi primo pilota europeo a riuscire nell'impresa. Allora Mikkola non aveva compiuto ancora trent'anni (è nato il 24 maggio 1942) ma il suo palmarès annotava già, tra le altre cose, tre vittorie consecutive al 1000 Laghi, tutte al volante della Ford Escort. I successi nella prestigiosa gara di casa sono diventati poi cinque con la doppietta del '74-'75 e sette con l'uno-uno dell'82-'83. Recordman di affermazioni al rally di Finlandia, Mikkola detiene anche il primato di venticinque partecipazioni consecutive. Adesso Hannu, insieme a Timo Salonen, si appresta a portare al debutto nel rally finnico la nuova Mazda 323 Gt-X Gruppo A, con la quale ha effettuato parecchi test sulle strade della gara nordica. *«La vettura è ancora giovane* — racconta Mikkola — *ma il suo comportamento è già soddisfacente, molto buono. I primi test li aveva compiuti Salonen, ma si trattava di un esemplare equipaggiato con un propulsore meno potente di quelli che invece avremmo al 1000 Laghi. I rilevamenti cronometrici ci hanno comunque detto che la nuova 323 Gt-X è nettamente migliore della vecchia 323 4Wd».* A 48 anni Mikkola conserva intatta tutta la voglia di correre; se si tratta poi del 1000 Laghi la sua eccitazione sale. *«Già, gareggiare mi entusiasma ancora e non mi sento assolutamente meno veloce di qualche anno fa. Ritengo di essere una persona obiettiva con se stessa, quando si tratta di analizzare le proprie prestazioni».* Perché hai scelto di correre con la Mazda dopo il ritiro dell'Audi dai rally, alla fine dell'87? *«Perché si tratta di una buona squadra, ben diretta e in continuo progresso. Tecnicamente è ben gestita sotto la direzione dell'ingegnere Thorburn che ha lavorato parecchio sulla nuova vettura».* Mikkola non è tipo che ama riandare con i ricordi, eppure di un avvenimento ne parla sempre con piacere. *«Si tratta della mia prima vittoria in un grande rally internazionale, il 1000 Laghi del '68, l'anno che vinsi anche il campionato finlandese. A quell'epoca tutto era un'avventura e io vedevo ogni cosa colorata di rosa; essere un pilota di rally era, allora, più una passione che una professione. Quel successo comunque contribuì ad aprirmi la strada del professionismo. E con esso si spalancò ai miei occhi un nuovo modo di vivere: viaggiare».* Da allora, da quella prima volta nella sua «Jyväskylän Suurajot», di viaggi Hannu Mikkola ne ha compiuti parecchi. Un muoversi tra diciotto vittorie iridate, 113 gare disputate e un titolo di campione del mondo che lo ha portato, alla soglia della mezza età, ad affrontare per la ventiseiesima volta il «suo» 1000 Laghi.

Michel Lizin







le finlandese, disseminate da una sequenza infinita di dossi di piccola, media e grande difficoltà; il tutto su un fondo veloce, duro e compatto da sembrare asfalto e che l'umido dei boschi rende viscido. Per migliaia di giovanotti guidare in queste condizioni diventa una situazione naturale; il risultato è che, secondo un sondaggio, un ragazzo su centoquaranta negli ultimi tre anni ha avuto a che fare con i rally o gare simili. È stato questo l'inizio per tutti i «flying finns». Sulle speciali del 1000 Laghi, dicono in Finlandia, gli assi finlandesi sarebbero capaci di infilarsi con la vettura attraverso la cruna di un ago. Mikkola si è infilato sette volte, Alan sei, Vatenen e Salonen «solamente» due. Kankkunen è ancora a secco. E se nell'autunno scorso Juha aveva detto sì alla Lancia, voltando così le spalle alla Toyota, era stato perché la Casa italiana gli aveva prospettato la possibilità di sfatare questo sortilegio che non lo vuole, unico tra i finnici campioni del mondo, ancora profeta in patria. Per due volte, nell'88 e nell'89, si era trovato davanti nella grande corsa, per due volte era riuscito a precedere la leggenda Markku Alen di una manciata di secondi. Per due volte la Celica lo ha tradito. Nel Grand Prix di Finlandia '90 prima ancora delle alchimie del mondiale al dettaglio, dei punti, degli scampoli di speranze, delle certezze o delle delusioni che ne sortiranno, si rispecchia la sindrome da 1000 Laghi di Juha Kankkunen. Non deve inseguire solamente un successo che gli potrebbe aprire un qualche spiraglio per il campionato, Sainz permettendo; l'ex enfant prodige del rallismo nordico è costretto a vincere per non essere più prigioniero della sua stessa gente. Per essere un vero finlandese campione, sembrano rimproverargli, devi prima finire davanti a tutti nella grande corsa di Jyväskylä. Ma anche per dimostrare, prima a se stesso che agli altri, che l'ingaggio da parte della Lancia non era stato voluto a Torino unicamente per sottrarre alla Toyota, quindi alla concorrente più ostica, una pedina importante. Il prezzo che «Kkk» sembra dover pagare per essere,

⇒





In alto, Sainz con la Celica: nell'89 andò al comando del 1000 Laghi, primo pilota non finlandese o svedese a riuscire nell'impresa (FotoCockpit). Nell'altra pagina, Hannu Mikkola, 48 anni (FotoStudio83). Kankkunen, sopra, impegnato nei recenti test in Finlandia, non ha ancora vinto il rally di casa. A lato, la Sierra Cosworth Gr. A durante le prove pre-gara (FotoKaj)

ECCO I LORO PRECEDENTI IN FINLANDIA

OCCHI SU SAINZ AURIOL E KANKKUNEN

Ecco come si sono comportati nelle loro precedenti uscite al rally 1000 Laghi Carlos Sainz, Didier Auriol e Juha Kankkunen, cioè i tre piloti in corsa per il titolo mondiale '90 che saranno presenti in Finlandia. Va ricordato che nell'88 Auriol conquistò il migliore piazzamento (terzo) mai ottenuto prima da un non finlandese o svedese al 1000 Laghi. Sainz ha invece stabilito nell'89 il primato di essere stato il primo rallista non nordico a essere andato al comando del rally di Finlandia. Per quanto riguarda invece il padrone di casa Kankkunen, va sottolineato che nelle ultime due edizioni il finlandese è stato costretto al ritiro quando era in prima posizione.

	SAINZ	AURIOL	KANKUNNEN
1982	non partecipato	non partecipato	ritirato (Opel Manta)
1983	non partecipato	non partecipato	**sesto** (Toyota Celica Tc)
1984	non partecipato	non partecipato	**quinto** (Toyota Celica Tct)
1985	non partecipato	non partecipato	ritirato (Toyota Celica Tct)
1986	non partecipato	non partecipato	**secondo** (Peugeot 205 T16)
1987	non partecipato	non partecipato	**quinto** (Lancia Delta 4Wd)
1988	**Sesto** (Ford Sierra Cosworth)	**Terzo** (Ford Sierra Cosworth)	ritirato (Toyota Celica 4Wd)
1989	**Terzo** (Toyota Celica 4Wd)	ritirato (Lancia Delta Integrale)	ritirato (Toyota Celica 4Wd)
PS vinte	**19** (2. nell'88; 17. nell'89)	**1** (nell'88)	**70** (6. nell'86; 36. nell'87; 17. nell'88; 11. nell'89)

finalmente, come Mikkola, come Alen, come Vatanen, come Salonen, come il suo scopritore Timo Makinen, è paradossalmente il rischio di perdere il manico e anche il cesto, di vedersi, cioè mettere fuori da quanto ancora rimane del gioco iridato nel tentativo di onorare la cambiale con la sua gente e con i signori di Torino. E c'è già chi pensa che quest'anno Kankkunen sia stato costretto a stringere un patto col diavolo per allontanare il fantasma del rally impossibile. Altri uomini, diversi nella personalità ma complementari a Juha nei sogni, vorrebbero per il 1000 Laghi '90 stringere un patto col diavolo: la loro «anima» barattata con una vittoria. Markku Alen, ad esempio, che qui, sulle speciali fiancheggiate da betulle e pini, sembrava avere da sempre una marcia in più punta grosso, preso dalla frenesia di ottenere la prima affermazione del suo dopo Lancia. Con la Subaru ancora in piena crescita tecnica, il «professore» che ambisce al record dei record, venti successi nel mondiale, ha macinato chilometri e chilometri su quelle strade che ha scolpite nella mente; luglio e la prima decade di agosto sono stati per lui, che non presta attenzione al tempo che passa, una spola continua tra le assolate spiagge di Marbella e i dossi finlandesi. O come Ari Vatanen che scambierebbe volentieri qualche raid di Tunisia, qualche Faraoni, la Baja Aragon di un mese fa o anche una Dakar per un primo posto dalle parti di Jyväskylä. Perché una vittoria nel mondiale e in casa, lui che non la vede dall'ormai lontano rally di Svezia'85, ha un sapore decisamente diverso da quello della polvere impastata a sudore del Sahara algerino e mauritanio, del deserto del Ténéré o di quello egiziano, della finissima, bianca polvere della spiaggia di Dakar.

AMBIZIONI. Nell'orgia collettiva del 1000 Laghi, tra le storie degli Alen, dei Kankkunen, dei Vatanen, dei Salonen, del «sempreverde» Mikkola, che a 48 anni suonati sui dossi continua a saltare come un grillo, e lo fa ormai da venticinque estati, tra i bivacchi notturni che celebrano la grande festa del rallismo nordico appare per la prima volta sul palcoscenico del mondiale la nuova, temibilissima Ford Sierra Cosworth a trazione integrale, la più moderna tra le vetture ufficiali e che nei test finlandesi è andata benissimo. Su questo progetto, sulle ambizioni riposte e non nascoste, la Ford ha investito svariati miliardi, e a Boreham e ditorni non vogliono sentire parlare di «soldi a fondo perduto». La consegna, almeno in Finlandia, non sarà tanto sbalordire quando piuttosto uscire a testa alta dalla sfida più incerta del campionato. Al non più giovane Airikkala, il finlandese che un decennio addietro sembrava avviato a una luminosa carriera e che invece ha dovuto attendere il Rac'89 per conquistare la sua prima affermazione iridata, a Wilson e a Cunico, rookie del rally finnico, sarà chiesto di portare la Sierra quattro per quattro più avanti possibile per poi aumentare ambizioni e obiettivi al Sanremo (dove il management Ford è convinto di poter vincere) e nelle foreste della Gran Bretagna, nell'ultima prova del campionato. Dall'altra parte della tavola del 1000 Laghi siedono Carlos Sainz e Didier Auriol; l'uomo avviato a raccogliere l'eredità di Biasion, l'assente forzato della prova nordica, e il francese che continua a sperare che qualcosa possa ancora accadere perché sul titolo non sia già posta la parola fine. E la speranza è l'ultima a morire. Rivelazione nell'88, Auriol in Finlandia sembra non avere altre possibilità se non attaccare, subito e ventre a terra. Sulle migliaia di dossi (che qualcuno si è preso briga di contare, sono all'incirca 450 mila) il francese dai lineamenti orientaleggianti non può tirarsi indietro. Sainz e Auriol, dunque, così diversi nella personalità e nel modo di correre ma accomunati dello stesso sogno, rappresentano i sudisti che nella grande corsa di Jyväskylä hanno già dimostrato di saper saltare come gli abitanti delle terre del sole di mezzanotte. E quest'anno promettono di fare ancora meglio. Per dire, magari, che i latini sono diventati finlandesi senza accorgersene. □

RALLY OF THE THOUSAND LAKES · JYVÄSKYLÄN SUURAJOT · RALLYE

40

PER I PRIMI QUARANT'ANNI QUATTRO TAPPE E PIÙ NOTTE

L'appellativo di Gran Premio di Finlandia, su terra, calza a pennello per il rally 1000 Laghi, che i finlandesi chiamano «Jyväskylän Suurajot», la grande corsa di Jyväskylä, dal nome della cittadina dove la gara ha il suo quartier generale: il percorso della prova nordica del mondiale è infatti uno dei più veloci, tra quelli con fondo sterrato. Sulle speciali finlandesi, disseminati di spettacolari dossi che hanno fatto l'immagine del 1000 Laghi, nell'89 le vetture «top» hanno raggiunto punte di oltre 190 kmh, velocità che in alcune frazioni sono state tenute a lungo. Per la 40esima edizione del rally di Finlandia, che dal 1951 solamente in due occasioni è stato vinto da piloti non finlandesi (entrambi svedesi, nel 1971 a imporsi fu Blomqvist con la Saab 96 V4 mentre nel 1989 è stata la volta di Mikael Ericsson, con la Mitsubishi Galant Vr4), gli organizzatori hanno previsto il ritorno a quattro tappe, anziché tre come era avvenuto negli utlimi anni, e soprattutto a una maggiore presenza di speciali notturne; due giornate di gara infatti si concluderanno oltre la una di notte.





Con 6 successi, tutti targati Lancia e Fiat, Alen (a lato) insidia il primato a Mikkola nelle vittorie al 1000 Laghi. Eccolo, sopra, in piena azione nelle ricognizioni del rally finlandese con la Legacy della Prodrive (FotoKaj)



IL PERCORSO

Mercoledì 22 agosto

Verifiche tecnico-sportive

Giovedì 23 agosto

Prima tappa: lunghezza km 182,57 con 6 prove speciali pari a km 62,30.

Venerdì 24 agosto

Seconda tappa: lunghezza km 436,92 con 12 prove speciali pari a km 126,36.

Sabato 25 agosto

Terza tappa: lunghezza km 603,52 con 16 prove speciali pari a km 245,51

Domenica 26 agosto

Quarta tappa (finale): lunghezza km 381,10 con 8 prove speciali pari a km 93,44

Percorso totale: lunghezza km 1604,11 con 42 prove speciali pari a km 527,61.

COSI' IL CAMPIONATO

Il 40esimo rally 1000 Laghi è valido quale settima prova del campionato del mondo 1990 riservato alle marche e ottava di quello piloti (il rally di Svezia, valido per il titolo conduttori, è stato annullato). È inoltre valido per la Coppa Fia Piloti Gruppo N e per la Coppa Fia Dame (equipaggi interamente femminili). Ecco le classifiche provvisorie.

MARCHE - 1. Lancia punti 114; 2. Toyota 91; 3. Renault 24; 4. Audi 22; 5. Subaru 19; 6. Bmw 14; 7. Mazda 12; 8. Mitsubishi, Volkswagen 10; 10. Citroën, Renault Argentina 8; 12. Fiat 6; 13. Ford 4.

PILOTI - 1. Sainz punti 95; 2. Auriol 67; 3. Biasion 64; 4. Kankkunen 42; 5. Ericsson 26; 6. Waldegaard, Cerrato 20; 8. Saby 16; 9. Carlsson 15; 10. Stohl 14; 11. Chatriot, Weber 12; 13. Dunkerton, Oreille 10; 15. Fiorio, Schwarz, Bica, Soto, Shinozuka, Baumschlager, Bourne 8.

Coppa Fia Gr.N - 1. Oreille punti 43; 2. Trelles 30; 3. Recalde, Soto 20; 5.Makinen, Balas, Njiru, Balesi, Duncan 13; 10. Pianezzola 10.

Coppa Fia Dame - 1. De Martini, Aitken-Walker punti 18

I TOP AL VIA

EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
Alen-Kivimaki	Subaru Legacy Rs Turbo	A
Kankkunen-Piironen	Lancia Delta 16V	A
Auriol-Occelli	Lancia Delta 16V	A
Sainz-Moya	Toyota Celica 4Wd	A
Ericsson-Billstam	Toyota Celica 4Wd	A
Vatanen-Berglund	Mitsubishi Galant Vr4	A
Eriksson-Parmander	Mitsubishi Galant Vr4	A
Salonen-Silander	Mazda 323 Gt-X	A
Mikkola-Hertz	Mazda 323 Gt-X	A
Fiorio-Pirollo	Lancia Delta 16V	A
Airikkala-McNamee	Ford Sierra Cosworth 4×4	A
Sundström-Repo	Mazda 323 Gt-X	A
Wilson-Grist	Ford Sierra Cosworth 4×4	A
Cunico-Evangelisti	Ford Sierra Cosworth 4×4	A
Eklund-Bohlin	Lancia Delta 16V	A
De Martini-Gibellini	Audi 90 Quattro	A
Lindholm-Hantunen	Lancia Delta 16V	A
Carr-Stewart	Lancia Delta Integrale	A
Sillankorva-Marangoni	Lancia Delta 16V	A
Mäkinen-Harjanne	Mitsubishi Galant Vr4	N
Recalde-Christie	Lancia Delta 16V	N
Trelles-Muzio	Lancia Delta 16V	N
Soto-Del Buono	Lancia Delta 16V	N
Laine-Riipinen	Mitsubishi Galant Vr4	N
Evans-Davies	Ford Sierra Cosworth 4×4	N
Grönholm-Rautiainen	Toyota Celica 4Wd	N

□ Gli equipaggi italiani: Corti-Pretini; Maganza-Franco; De Sanctis-Marigo; Bracotti-Arberi; Giacometti-Berardelli; Madau-Sanna; Munarin-Ramella Ratin; Gaviati-Minzoni; Zanatta-Barbieri.

Publilife

FRENARE DA COMPETENTI



Lancia Delta 16 valvole al Rally di Montecarlo equipaggiata con pastiglie freno Ferodo: sollecitazioni durissime e improvvise.

Ferodo Racing: il meglio dell'esperienza agonistica Ferodo oggi a disposizione di tutti gli appassionati.
Pastiglie freno per competizioni su pista e per rally.



Ferodo Racing: nuove pastiglie e nuovo brake-fluid da gara. Per la tua auto.

FERODO®
le pastiglie per vincere

SUPERTEST
GRANDI FIAT DA RALLY

ITALIAN GR

Al volante dei tre modelli più famosi della storia Fiat nei rally. Dal 1973 al 1981 hanno vinto tanto e dappertutto. Le loro prestazioni sono ancora super

Tu chiamale se vuoi emozioni, ma ritrovare assieme tre vetture tanto ricche di significato quanto queste è veramente troppo per un appassionato di rally che, a suo tempo, ebbe anche l'occasione di gareggiare al volante di modelli analoghi. Con lo spider 124, prima con cilindrata 1600 e con assale rigido, poi col 1800 Abarth a ruote indipendenti, la Fiat entrò di prepotenza tra le aspiranti alla corona mondiale della specialità. Erano anni difficili per il mondo dell'auto: la crisi petrolifera aveva colpito duro e le industrie automobilistiche brillavano per i tagli alle spese superflue. A Torino invece si comin-

Carlo Cavicchi

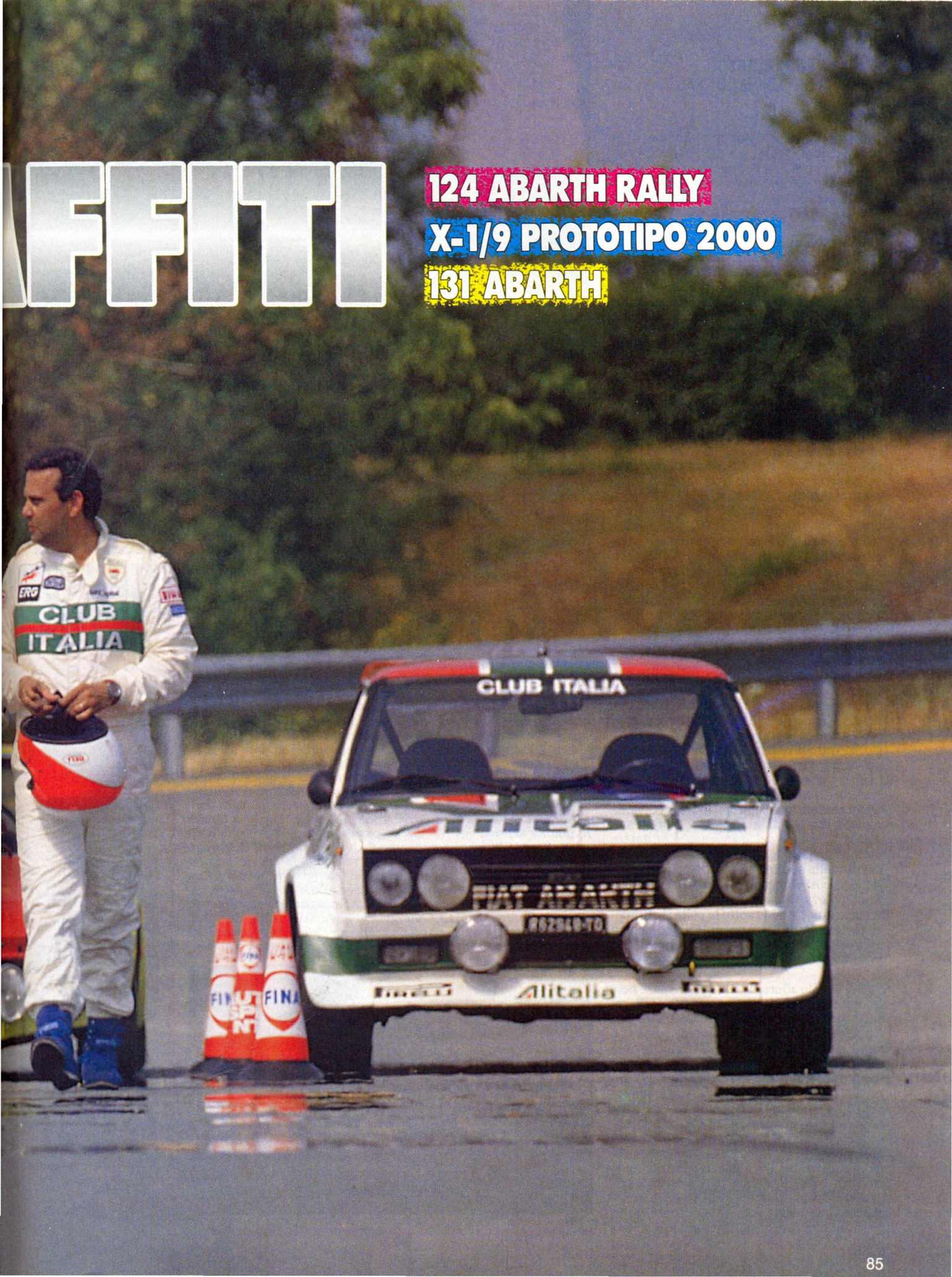
⇒



Dario Cerrato, popolare rallyman di oggi, e Gino Macaluso, uno dei più celebrati copiloti italiani all'inizio degli anni '70, si scambiano le impressioni dopo il test sulla pista del Centro Ricerche Fiat a Orbassano

AFFITI

124 ABARTH RALLY
X-1/9 PROTOTIPO 2000
131 ABARTH



⇐

ciava a spingere sull'acceleratore delle competizioni. Nella sede dell'Abarth il genio di Lampredi si era messo al servizio di una disciplina considerata a quel tempo povera. Lui che aveva un illustre passato alla Ferrari si occupava adesso delle corse su strada dal pedigree povero e dal ritorno d'immagine ancora troppo scarso. Lo circondavano un manipolo di scatenati, Colucci, Avidano, Silecchia, l'ingegner Russo, Pianta, e una banda di piloti tanto bravi al volante quanto burloni nella vita quotidiana. Dopo i fuochi d'artificio dei primi anni '70 erano in pochi a scommettere su un grande avvenire della Fiat Rally, ma nessuno aveva fatto i conti né con la volontà della Casa torinese di imporsi a livello mondiale, né con la forza nuova dei meccanici usciti dalla scuola di Mirafiori, tanti giovani capaci, culturalmente istruiti, ben diversi dai tuttofare che i vari reparti corse avevano rappattumato a quel tempo più facendo leva sull'entusiasmo e sulla disponibilità che sulle specifiche capacità di intervento. Il Reparto Corse Fiat, insomma, dopo le inevitabili padelle dovute all'inesperienza, portò una ventata nuova nell'ambiente e tanta, tanta professionalità. Lo spider era l'estremizzazione più evidente del possibile sviluppo di una vettura scelta tra la programmazione di serie. La piccola, cattiva, mai veramente sviluppata X-1/9 era invece il prototipo concepito in provetta. Piccola, cattiva, attaccata a terra, modulare nelle sue possibilità d'intervento, aveva davanti a sè un potenziale che una volta compiutamente esplorato poteva assicurare in anticipo la corona iridata. Purtroppo a quel tempo i rapporti nel Gruppo impedirono di seguire questa via giudicata troppo estrema per un produttore di vetture di grande serie, delegando quindi questo compito alla Lancia dal blasone sportivamente più ricco. E la Lancia partorì la Stratos, mostro dalle linee più armoniche, ma probabilmente dalla base più complicata del prototipo Abarth amaramente finito in naftalina. Poi finalmente, ecco la 131, l'auto del grande riscatto, dei tre titoli mondiali, delle tante vittorie. L'automobile della sottile vendetta: con la sua carrozzeria così vicina alla vettura di serie nessuno poteva obbiettare nulla perchè era proprio una Fiat. Ma sotto la pelle si annidava tutta la cultura di un reparto corse che aveva masticato amaro e che voleva di diritto il suo posto al sole.

TEST. Eccole allora tutte assieme le tre perle, così ingombranti e ancora tanto agili, recuperate, e perfettamente ricostruite sin nei minimi particolari, così come corsero e vinsero per i colori ufficiali del Reparto Corse torinese. Le ha raccolte Gino Macaiuso, indimenticato campione all'inizio degli anni '70, maestro delle note come sapevano esserlo quelli che ancora erano i navigatori e non capivano la necessità di farsi chiamare copiloti per non senirsi sminuiti. Una forma di collezionismo allo stesso tempo sentimentale e culturale, sicuramente non speculativa come pretende l'andazzo di oggi. Tre macchine originali in tutto e per tutto affiché quel patrimonio di eperienze tanto prezioso non finisca perduto nel nulla. □



IL COLLEZIONISTA

UN AMORE DA «EX»

Le tre vetture della nostra prova sono di proprietà di Gino Macaluso che le ha scovate in giro per il mondo e le ha fatte perfettamente restaurare riportandole agli antichi splendori. Macaluso è oggi un grosso personaggio nel mondo dell' orologeria in barba ai suoi studi di architettura. Chi lo incontra adesso lo trova attento, compassato, tipico uomo d'affari. Al contrario in gioventù Gino, più noto come «Mac», è stato un famoso copilota della squadra Fiat dove ha navigato al fianco di campioni affermatissimi come Trombotto, Barbasio, Tacchini e soprattutto Pinto (con cui vinse il campionato Europeo e la Mitropa Cup nel '72) e Verini (campione italiano con lui nel '74). Nato a Torino il 9 giugno 1948, cominciò a correre nel '69 al fianco di Romano su una Ford Escort Tc al rally de Sestriere, ma il salto di qualità avvenne nel '70 quando passò a fianco di Trobotto arrivando 7. al Mille Minuti austriaco e 9. al San Martino di Castrozza. Grazie alla sua abilità nelle pubbliche relazioni, fu uno dei primi a introdurre forme di sponsorizzazione all'interno della squadra Fiat e in particolare dai contratti con la Omega la sua carriera professionale ha trovato uno sbocco extra-corse. Al momento sta approntando anche la Lancia Fulvia Hf dal passato glorioso: si tratta del telaio con cui Lampinen gareggiò all'East African Safari (si chiamava ancora così) nel 1970.















Sopra, le tre vetture sulla pista al Centro Ricerche Fiat: 131 Abarth, 124 Spider e X 1/9 in parata. I rilevamenti poi sono stati fatti sulla pista di Marene dove vigeva un limite di velocità di 230 km/h. Non siamo arrivati a tanto...



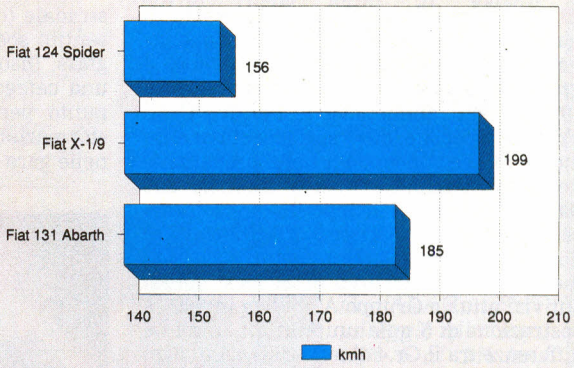
INCORONATA REGINA LA X 1/9

Andiamo ad analizzare quali sono state le prestazioni di Fiat 124 Spider, X 1/9 e 131 Abarth rilevate sulla pista della Fiat di Marene. La regina è risultata la piccola X 1/9. I rilevamenti sono stati effettuati con carburanti Fina

VELOCITÀ MASSIMA

La piccola X 1/9 si è rivelata nettamente la vettura più veloce sfiorando il muro dei 200 kmh: non è poco per una macchina da rally! Dietro alla X 1/9 in pole con 199 kmh si è inserita la 131 Abarth che ha toccato con grande facilità i 185 kmh, mentre la 124 Spider ha accusato dei rapporti troppo corti

Fiat X 1/9	199 kmh
Fiat 131 Abarth	185 kmh
Fiat 124 Spider	156 kmh

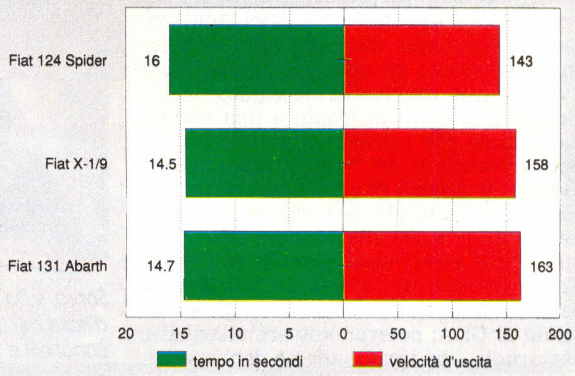


ACCELERAZIONE 0-400 M

Fiat X 1/9	14"5
Fiat 131 Abarth	14"7
Fiat 124 Spider	16"

Nell'accelerazione sul breve la X 1/9 fa valere la sua grande leggerezza: passa ai 400 metri in soli 14"5 anche se si fa superare in velocità d'uscita dalla 131 Abarth che tocca i 163 kmh

Fiat 131 Abarth	163 kmh
Fiat X 1/9	158 kmh
Fiat 124 Spider	143 kmh

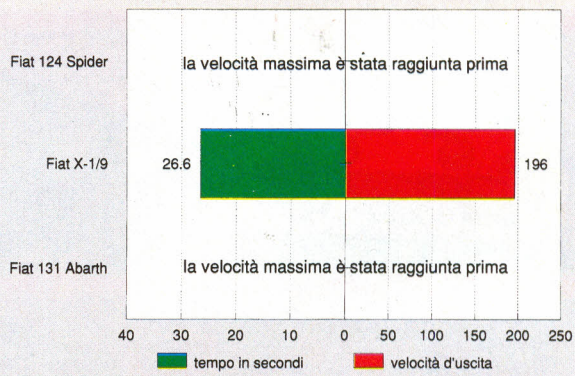


ACCELERAZIONE 0-1000 M

Fiat X 1/9	26"6
Fiat 124 Spider	—
Fiat 131 Abarth	—

Sul chilometro da fermo risplende solo la luce della regina di questo test, la X 1/9 che ha coperto i mille metri in 26"6. Le altre due vetture arrivavano prima alla velocità massima

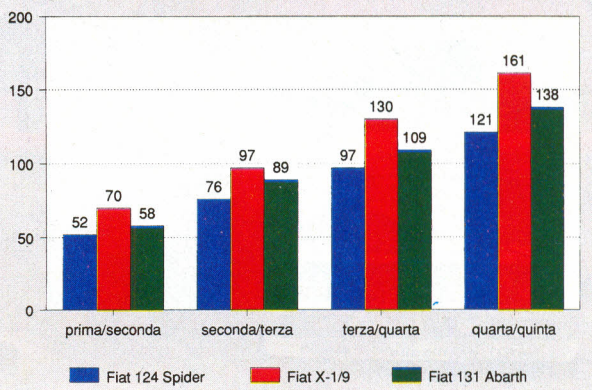
Fiat X 1/9	196 kmh
Fiat 131 Abarth	—
Fiat 124 Spider	—



CAMBI DI MARCE

La progressione migliore è quella della X 1/9 ma dalla seconda marcia in su, mentre ha qualche problema di più al via della 131 Abarth che pur essendo più pesante è però più scattante. Cortissimi i rapporti dello Spider con una quinta da 121 kmh!

	124 Spider	X 1/9	131 Abarth
2.	52	70	97
3.	76	97	89
4.	97	130	109
5.	121	161	138



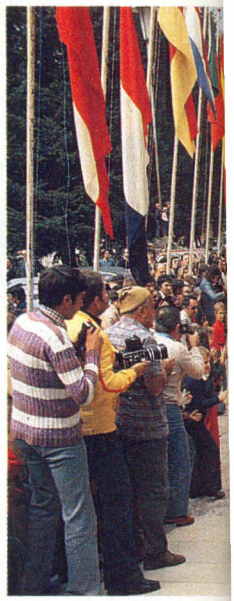
QUEI REGOLAMENTI COSI' ...PERMISSIVI

NE BASTAVANO 400



■ In comune le tre Fiat protagoniste di questo «Italian Graffiti» hanno l'appartenenza allo stesso gruppo «sanguigno», il gruppo 4, vale a dire la categoria che, dal 1973 al 1981, ammetteva le vetture Gran Turismo Speciale, dove speciale stava a indicare ampie concessioni nella preparazione della meccanica; libertà tecniche che hanno anticipato il gruppo B. Per omologare un modello in Gruppo 4 il Costruttore doveva realizzare 400 esemplari assolutamente identici nell'arco di 24 mesi consecutivi; l'attuale Gruppo A obbliga invece la costruzione di 5 mila unità in un anno. Le differenze tra il Gr.4 di ieri e il Gr.A di oggi non si fermano ai numeri minimi di produzione necessari per l'omologazione. A segnalare la differenza tra questi due momenti tecnici delle «derivate dalla serie» ci sono soprattutto gli interventi permessi, a livello di carrozzeria e di meccanica. Con il Gr.4 ci si trovava di fronte a una regolamentazione che consentiva grande libertà nell'elaborazione del motore, tanto che ad esempio il sistema di alimentazione poteva essere sostituito (da carburatori a iniezione), come pure le sospensioni, situazioni queste che invece sono proibite nel Gr.A. Era permesso, col Gr.4, la sostituzione di parti del materiale, altra voce oggi sconosciuta al Gr.A; potevano essere allargati i passaruota, che invece adesso debbono restare esattamente quelli della versione stradale (cioè omologata); era inoltre consentito sostituire i vetri con altri in plexiglass. Insomma, col Gr.4 si era di fronte a una categoria di mezzi sofisticati, che appunto per il loro elevato livello di trasformazione hanno rappresentato il «clou» nelle gare su strada negli Anni Settanta. □





Sopra, sulla X 1/9 del nostro test c'è Clay Regazzoni. Siamo al via del Giro d'Italia del '74. In alto, Bettega e Perissinot al Sanremo del '78. A destra, Bacchelli e Scabini all'arrivo del San Martino di Castrozza del '74. A lato, Bacchelli, Scabini, Macaluso e Verini piloti delle Fiat nel '74



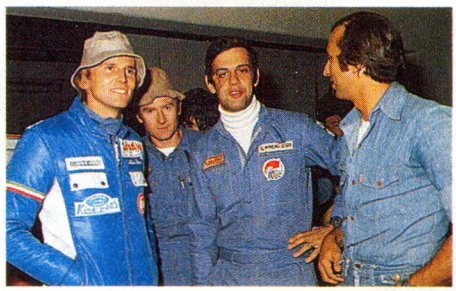




VETTURE ORIGINALI

UN PASSATO DAVVERO D.O.C.

Come si addice a modelli proprio da collezione, le tre vetture oggetto del test vantano un passato glorioso e sono quindi di origine controllata. Nel caso delle vetture del Reparto Corse torinese è sempre molto faticoso risalire ai modelli da gara muovendo dalle targhe (è usanza, o comunque lo era soprattutto negli anni '70, sostituire i numeri di immatricolazione su Chassis via via revisionati e ricondizionati) sono stati, allora, i numeri di telaio a fare da garanzia dato che ogni movimento prima e dopo ogni competizione ha sempre registrato in Abarth questo dato. Così è sicuro che lo spider 124 1800 di questa prova ottenne perlomeno due importanti risultati, un secondo posto al rally dell'Acropoli del '73 con l'equipaggio Aaltonen-Turvey, e il primo posto nel '74 al San Martino di Castrozza con Bacchelli e Scabini. Anche la X-1/9 Prototipo, pur nella breve vita complessiva di questo potenziale mostro, fu protagonista di due strordinarie uscite nel 1974 trattandosi della vettura vincente della Coppa Liburna (nelle mani di Verini-Torriani) e correndo anche il Giro d'Italia affidata all'allora popolarissimo Clay Regazzoni affiancato proprio da Gino Macaluso (l'esperienza si concluse con un ritiro). Ben maggiori e documentate le partecipazioni internazionali della 131 Abarth, tutte nella stagione '79. Questa vettura corse nelle mani dei migliori driver di quel periodo. Con Alen Kivimaki gareggiò allo Scottish e al Mintex, con Salonen-Harjanne il circuito d'Irlanda, con Röhrl-Geistdorfer al Burmah, con Lampinen-Andreasson al Rac, con Verini-Bernacchini al Manx e infine con Bettega e Perissinot al Sanremo. Ogni vettura è ovviamente corredata del libretto originale e della fiche d'omologazione a riprova che è tutto in perfetta regola. Il restauro è avvenuto avvalendosi della consulenza di chi lavorava all'Abarth e di documenti originali riguardanti l'allestimento. □





124 ABARTH RALLY

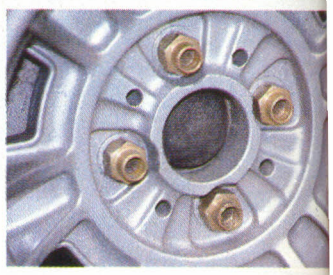
SPIDER CATTIVO

La versione Abarth Rally è l'ultima della serie su base 124 Spider. Una storia che muove i suoi passi nel '67 con i primi clienti che usarono la decapotabile disegnata da Pininfarina trascinando poi la Fiat a un impegno diretto nelle competizioni. La versione originaria aveva un motore di 1438 cc. e venne sostituita dal più grosso 1608 nella seconda metà del '70 allorchè arrivò anche la prima vittoria assoluta per merito di Paganelli-Russo all'Alpe della Luna. Il modello 1839 invece fu omologato nel dicembre del '72 dopo aver iniziato i collaudi all'Elba nell'aprile dello stesso anno. Rispetto al 1608 pesava un centinaio di chili in meno grazie all'adozione di parti di carrozzeria in alluminio e con allestimento interno molto più corsaiolo. Ovviamente le migliori prestazioni venivano, oltre che dai cavalli in più (almeno una trentina, nelle ultime versioni una cinquantina), dalle nuove sospensioni a ruote indipendenti e anche dallo sviluppo del cambio diventato Abarth a tutti gli effetti dopo che inizialmente si era montato un Colotti a innesti frontali. Pure il differenziale autobloccante, nella versione a quel tempo chiamata «a fagiolini», fu molto migliorato e la potenza si trasferì a terra in maniera sempre più progressiva. Questa vettura diede alla Fiat la prima vittoria mondiale a tutti gli effetti (la serie iridata prese l'avvio nel '73) con Warmbold-Todt al rally di Polonia. □



La 124 Abarth impegnata in pista e al via della serie dei rilevamenti con gli ultimi consigli del responsabile test, Paolo Macchiavelli. A destra particolari che denotano la cura delle finiture. Dal gancio fermacofano ai dadi delle ruote in ottone, nulla anche in quegli anni era lasciato al caso









IL PARERE DI CERRATO

DA GUIDARE CON FORZA

«Io ho corso con la versione 1600, meno potente rispetto a questa e con il ponte posteriore rigido anziché le quattro ruote indipendenti. Era quasi un'altra auto. Soprattutto l'eliminazione del ponte posteriore rigido ha contribuito a mutare il comportamento della 124 spider, riducendo molto il sovrasterzo. In ogni caso anche la 1800 con motore a 4 valvole per cilindro è di impostazione "tradizionale»: motore anteriore, trazione posteriore. Si capisce perché con questa auto si facevano "i numeri", che poi stava a significare non tanto tempo perso viaggiando di traverso quanto l'unico modo di guidarla. Con tutti gli accorgimenti del caso la 124 è diventata infatti un'auto che scarica bene la potenza a terra. Non mancandole i cavalli e potendo contare su un buon cambio sono arrivate certe prestazioni, questo nonostante un eccessivo rollio del corpo vettura. Tale difetto è sicuramente dovuto al suo peso, non indifferente. Una vettura da guidare, in sostanza, con la forza più che con la ragione».

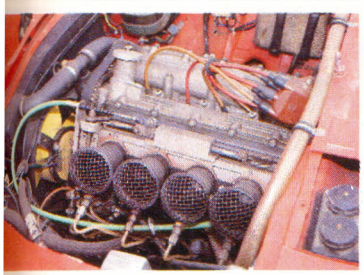


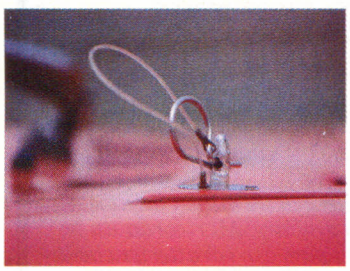


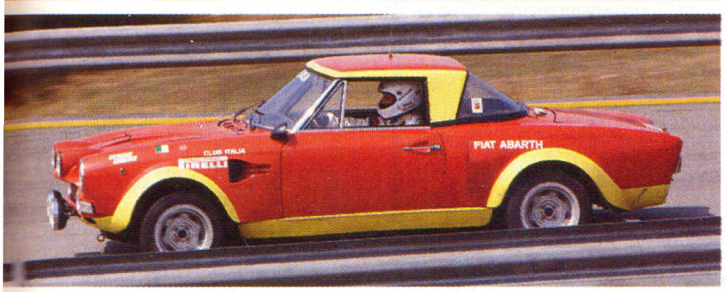












I RILEVAMENTI

VELOCITA' MASSIMA 156 kmh

La 124 Spider non ha potuto raggiungere velocità massime particolarmente elevate per due motivi: rapporti corti e peso notevole. Per essere la più datata del test si è comportata benissimo

0-400 M/ 16" - 143 kmh

Nell'accelerazione sui 400 metri l'Abarth 1840 esce a testa alta con un tempo di 16" e una velocità di transito di 146 kmh che non sono niente male per una vettura di inizio anni '70

0-1000 M/ -

Raggiunta molto rapidamente la velocità massima per i rapporti particolarmente corti la 124 Spider non ha tentato il chilometro da fermo arrestandosi ben prima

PASSAGGI DI MARCE

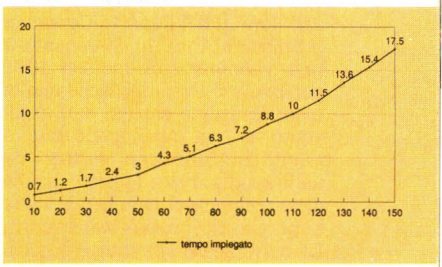
Lo Spider spara le sue cartucce molto in fretta avendo un peso di partenza piuttosto elevato: la prima è abbastanza corta (da 50 kmh) e permette un avvio bruciante

2. 50 Kmh	**4. 97 Kmh**
3. 75 Kmh	**5. 121 Kmh**

PASSAGGI DI VELOCITA'

L'andamento della curva è quasi rettilineo a dimostrazione che la progressione è buona in ogni regime di marcia con una leggera impennata agli alti a dimostrazione che la cavalleria non manca in basso

secondi	km/h	secondi	km/h
0"7	0- 10	7"2	0- 90
1"2	0- 20	8"8	0- 90
1"7	0- 30	10"0	0-110
2"4	0- 40	11"5	0-120
3"0	0- 50	13"6	0-130
4"3	0- 60	15"4	0-140
5"1	0- 70	17"5	0-150
6"3	0- 80		



Prova effettuata alle 18,39 del 1/8/1990
Temperatura: + 25°; **Pressione:** 996 mb; **Umidità:** 60%; **Vento:** laterale 1,2 m/Sec.

LA SCHEDA TECNICA

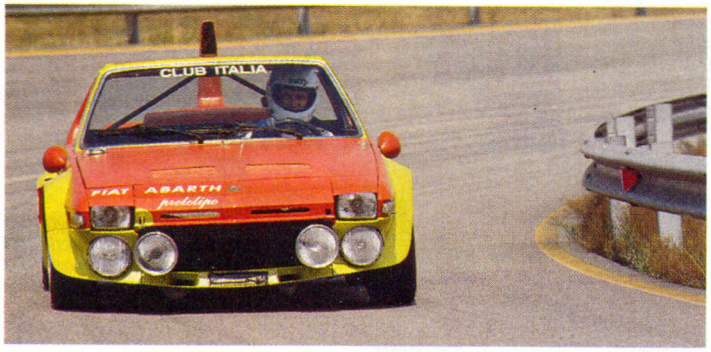
Motore: anteriore 4 cilindri in linea
Cilindrata: 1839 cc
Alesaggio × **corsa:** 86 × 79,2 mm
Rapporto di compressione: 11:1
Distribuzione: 2 alberi a camme in testa, 16 valvole
Alimentazione: iniezione meccanica Kugelfisher
Potenza max: 200 cv a 8000 giri
Frizione: monodisco a secco
Cambio: 5 marce più retromarcia a innesti frontali e differenziale autobloccante
Trazione: posteriore
Sterzo: a cremagliera
Freni: 4 a disco
Sospensioni: indipendenti
Lunghezza: 3915 mm
Larghezza: 1630 mm
Passo: 2280 mm
Serbatoio: 68 litri
Cerchi: 9" × 13" ant. e 10" × 15" post.
Gomme: Pirelli 200/530/13"
Peso: 900 kg



X-1/9 PROTOTIPO 2000

MOSTRO IMMOLATO

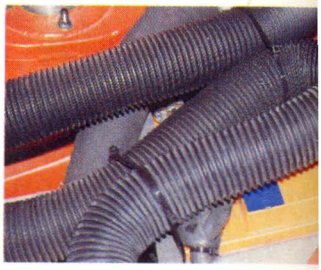
Decisamente questo modello ebbe vita breve, ma subito tanta gloria. Non accade spesso alle vetture nuove, soprattutto non accadeva così negli Anni '70 quando l'affidabilità era dote primaria nei rally e questa veniva solo dopo molte gare. L'idea di una X-1/9 carica di rabbia venne agli uomini del Reparto Corse nei primissimi Anni '70. Si pensava a una versione con motore 1600, poi, evoluto lo spider, ecco che la motorizzazione portata a 1840 diventò la via più praticabile e Pianta si tuffò con eccitazione nello studio di un mostro capace di sbaragliare il campo nei rally e, perché no, anche sui circuiti. La belva scese sui campi di gara al rally di Sicilia nel '73 e si ritirò. Ma aveva avuto il tempo di sfoderare una grinta che trovò conferma anche al Quattro Regioni dove ci fu, comunque, un altro ritiro. In breve nacquero due correnti di pensiero: una credeva nel prototipo, l'altra no. Così al rally delle Alpi Orientali venne destinato a guidarla Bacchelli e molti vollero vedere in quella scelta la volontà di giubilare il pilota triestino. Invece arrivò una bella vittoria che venne bissata più avanti dallo stesso Bacchelli al 100.000 Trabucchi. A fine anno alla Liburna la prova generale: il neo campione italiano Verini corse per saggiarne a fondo le possibilità. Vinse, in coppia con Torriani, ma Bisulli che andava di più con lo Spider 124 fu fermato da ordini di scuderia. Tutti, però, si convinsero che il mostro aveva un gran potenziale, ma dall'alto arrivò l'ordine di piantarla lì: i rally doveva vincerli la Lancia con la Stratos. □

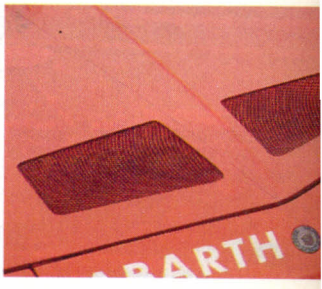


Caratterizzata dal mastodontico airscope la X-1/9 è molto aggressiva. Il motore centrale aveva richiesto un groviglio di tubi per portare ad eliminare aria all'interno. Le finiture raffinate si sprecavano e tra tutte brillava lo staccabatteria sulla presa d'aria posteriore









IL PARERE DI CERRATO

UN KART PER I RALLY

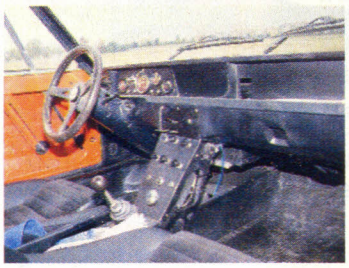
«Per l'epoca era una vettura molto moderna perché leggera, con il motore centrale-trasversale, con ampi margini di sviluppo che l'avrebbero sicuramente portata a livelli eccelsi. Anche superiori, per esempio, a quelli della mitica Stratos, rispetto alla quale era più facile da guidare. Mi ricorda un po' la 037, più potente ma più pesante, però con caratteristiche di comportamento del tutto analoghe. Mi è piaciuto molto l'inserimento in curva della X1/9 e la sua prontezza nelle reazioni. Mi chiedo che cosa avrebbe potuto fare se fosse stata sviluppata a dovere. Per esempio dotandola di un motore sovralimentato anziché quello che montava (lo stesso della 124 Abarth 1840) e con un cambio a innesti frontali. L'esemplare che ho provato mi è sembrato poco prestante a livello di freni e anche il cambio non mi ha sconvolto. In ogni caso è una vettura davvero piacevole da guidare, quasi un kart per i rally. Una dominatrice davvero mancata».

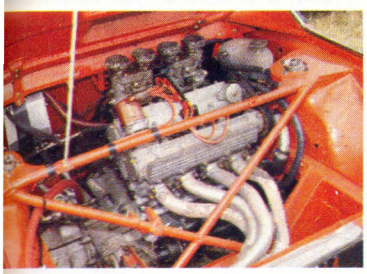


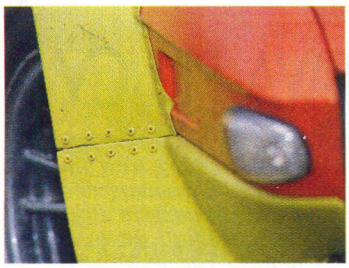


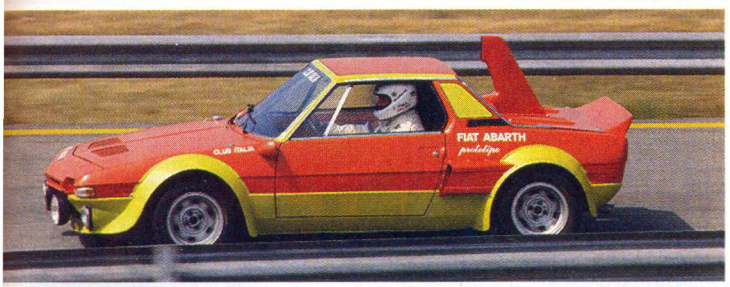












I RILEVAMENTI

VELOCITA' MASSIMA/199 kmh

Ha superato ogni più rosea previsione sfiorando i 200 kmh: la Fiat X 1/9 si è rivelata cavallo di razza sopraffina conquistando con ampio margine la pole position

0-400 M/ 14"5 - 158 kmh

La leggerezza della piccola bomba Fiat non ha prezzo: al passaggio dei 400 m inchioda il cronometro a 14"5. Un tempo che non è stato nemmeno avvicinato dalle altre vetture

0-1000 M/ 26"6 - 196 kmh

Anche nella progressione sul chilometro da fermo non c'è storia: la X 1/9 si dimostra una vera fucilata. E quel che più sorprende raggiunge quasi la velocità massima in così poco spazio

PASSAGGI DI MARCE

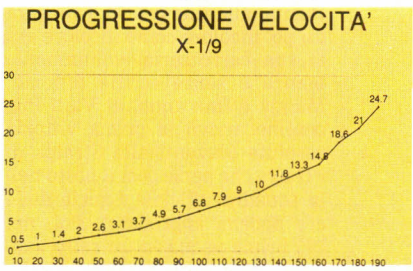
La prima è piuttosto lunga infatti permette di arrivare a una velocità di 70 kmh, che sono moltissimi riferiti ai valori delle altre vetture. Con la seconda si sfiorano i 100 kmh a riprova che la cavalleria è vitale anche in basso.

2. 70 Kmh
3. 97 Kmh
4. 130 Kmh
5. 161 Kmh

PASSAGGI DI VELOCITA'

La Fiat X 1/9 è in grado di offrire il meglio nella fase di accelerazione: copre i 100 metri in soli 6"8.

secondi	km/h	secondi	km/h
0"5	0- 10	6"8	0-100
1"0	0- 20	7"9	0-110
1"4	0- 30	9"0	0-120
2"0	0- 40	10"0	0-130
2"6	0- 50	11"8	0-140
3"1	0- 60	13"3	0-150
3"7	0- 70	14"8	0-160
4"9	0- 80	18"6	0-170
5"7	0- 90	21"0	0-180
		24"7	0-190



Prova effettuata alle 17,33 dell'1/8/1990
Temperatura: + 27°; **Pressione:** 996 mb;
Umidità: 60%; **Vento:** laterale 1,1 m/sec.

LA SCHEDA TECNICA

motore: centrale 4 cilindri in linea
cilindrata: 1840 cc
alesaggio x corsa: 86x79,2 mm
rapporto di compressione: 11,4:1
distribuzione: 2 alberi a camme in testa, 16 valvole
alimentazione: due carburatori Weber 44 Idf
potenza max: 200 cv a 7600 giri
frizione: monodisco a secco
cambio: 5 marce più retromarcia a innesti frontali e differenziale autobloccante
trazione: posteriore
sterzo: a cremagliera
freni: 4 a disco
sospensioni: indipendenti
lunghezza: 3810 mm
larghezza: 1690 mm
passo: 2202 mm
serbatoio: 60 litri
cerchi: 8"x13" ant. e 235/550/13" post.
peso: 750 kg



FIAT 131 ABARTH

L'ACCHIAPPATUTTO

In essa non credeva fino in fondo nessuno, invece la 131 Abarth si è rivelata una vettura straordinaria, sicuramente la pietra più preziosa della collana da corsa della storia Fiat. Apparve in sordina in un rally dei 100.000 Trabucchi, affidata a Pianta, alla fine del '75. Una gara un po' incolore come incolore era la sua carrozzeria, volutamente bianca e senza scritte ufficiali. Ma già a fine anno, al Valli Piacentine arrivò la prima vittoria assoluta (davanti alla Stratos di «Tony» che perse così il posto nella squadra ufficiale Lancia dove era appena approdato). Poi, nel '76, prima uscita in un rally valido per l'europeo, all'Elba, e subito vittoria con Alen e, a metà stagione, il battesimo mondiale, con una partecipazione quasi clandestina, al 1000 Laghi. A guidarla c'era Alen e a quel tempo il finlandese poteva tutto così fu subito vittoria. A Torino capirono in fretta che anche lo stregato titolo mondiale poteva approdare non solo sulla sponda Lancia e dal '77 iniziò l'era 131 che ha portato tre titoli marche (1977, 1978, 1980) e ben 18 vittorie assolute in rally iridati (7 Alen, 6 Rohrl). Aggressiva e indistruttibile (almeno negli ultimi tempi, dopo un costante lavoro di affinamento della meccanica), la 131 Abarth corse ufficialmente con vari colori. Dal debutto a tutto il '77 dipinta con giallo-blu Oliofiat, nel '78-'79 con i colori Biancorossoverde Alitalia, nell'80-'81 con quelli bianco-azzurro-blu propri della Squadra Corse e, in sporadiche apparizioni con il bianco-rosso-oro dello sponsor Ms. □



Cerrato impegnato con la 131 Abarth sulla pista del Centro Ricerche della Fiat. La vettura nonostante le sue dimensioni piuttosto giunoniche si è adattata perfettamente ai rally vincendo a mani basse nel mondiale: delle tre regine Fiat è sicuramente quella che ha dato più soddisfazioni









IL PARERE DI CERRATO

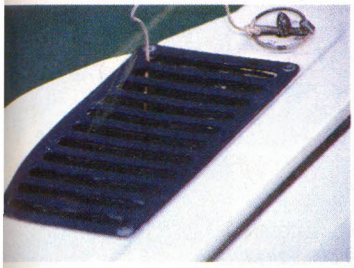
MERITAVA PIU CV

«Conosco molto bene la 131 Abarth avendola usata per una intera stagione, nell'81. E mi ha fatto un gran piacere tornare a guidarla. Una delle caratteristiche interessanti è l'alimentazione a iniezione anziché a carburatori. Ancora adesso è davvero divertente pilotarla. Bellissimo il cambio a innesti frontali, molto veloce nel passaggio delle varia marce. Ma quello che più entusiasma è l'assetto, frutto del grande lavoro di sviluppo condotto all'epoca da Giorgio Pianta. La 131 è sottosterzante in entrata e sovrasterzante in uscita di curva. Un assetto davvero eccezionale. Peccato per una certa carenza in fatto di potenza massima: solo gli esemplari migliori raggiungevano i 230 cv, non molti davvero per il tipo di vettura e le prestazioni che ci si attendevano. Quello che la contraddistingue è il suo notevole ingombro. È molto larga e, soprattutto con le gomme slick, che accentuano questa caratteristica, diventa davvero pesante da pilotare, anche in virtù di uno sterzo non troppo diretto».

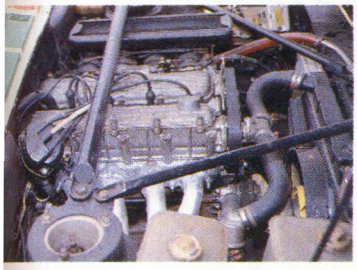
















I RILEVAMENTI

VELOCITA' MASSIMA/185 kmh

Se si considerano le dimensioni giunoniche della 131 Abarth e il peso di cui dispone la velocità massima di 185 kmh è da considerarsi un ottimo valore

0-400 M/ 14"7 - 163 kmh

Nell'accelerazione sul breve l'Abarth riesce a conquistare la pole della velocità più alta di uscita, 163 kmh, ma deve comunque soccombere alla più agile X 1/9

0-1000 M/26"8 - 182 kmh

Sul chilometro da fermo la 131 Abarth è seconda dietro alla solita X 1/9 mentre sta nettamente davanti alla 124 Spider. Molto buona la velocità di uscita con 182 kmh

PASSAGGI DI MARCE

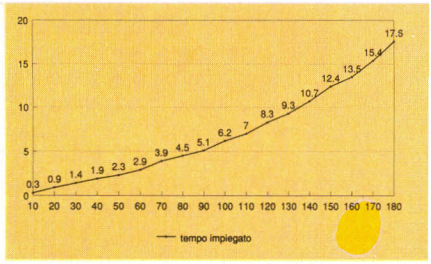
Le marce sono ben rapportate con una prima da 58 kmh e una quinta da 138 kmh che è sufficientemente lunga per permettere alla 131 di raggiungere una buona velocità massima

2. 58 Kmh
3. 89 Kmh
4. 109 Kmh
5. 138 Kmh

PASSAGGI DI VELOCITA'

L'accelerazione della 131 Abarth nei primi metri è addirittura brutale e mostra una progressione impressionante che non trova uguali nelle altre

secondi	km/h	secondi	km/h
0"3	0- 10	6"2	0-100
0"9	0- 20	7"0	0-110
1"4	0- 30	8"3	0-120
1"9	0- 40	9"3	0-130
2"3	0- 50	10"7	0-140
2"9	0- 60	12"4	0-150
3"9	0- 70	13"5	0-160
4"5	0- 80	15"4	0-170
5"1	0- 90	17"6	0-180



Prova effettuata alle 18,24 del 1/8/1990
Temperatura: + 25°; **Pressione:** 996 mb; **Umidità:** 60%; **Vento: laterale 1,3 m/s.**

LA SCHEDA TECNICA

motore: anteriore 4 cilindri in linea
cilindrata: 1995 cc
alesaggio x corsa: 84 x 90 mm
rapporto di compressione: 11:1
distribuzione: 2 alberi a camme in testa, 16 valvole a V di 46°
alimentazione: iniezione indiretta Kugelfischer
potenza max: 240 a 8000 giri
frizione: monodisco a secco
cambio: 5 marce più retromarcia e differenziale autobloccante
trazione: posteriore
sterzo: a cremagliera
freni: 4 a disco autoventilanti
sospensioni: indipendenti tipo McPherson
lunghezza: 4190 mm
larghezza: 1820 mm
passo: 2490 mm
serbatoio: 60 litri
cerchi: 10"x15" ant. e 11"x15" post.
gomme: Pirelli 235/595/15"
peso: 950 kg

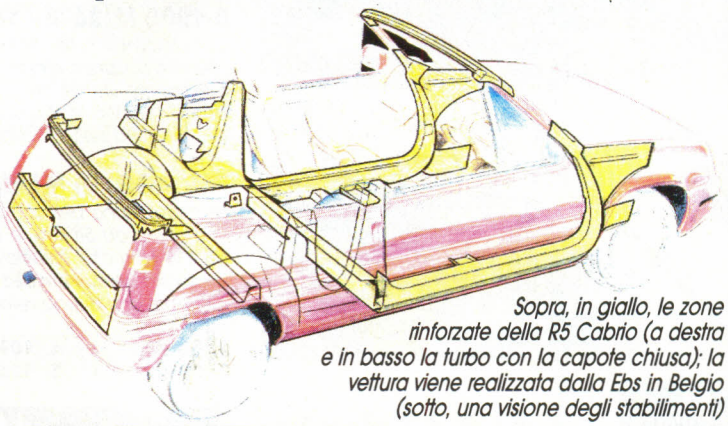


Tutte le fotografie di questo servizio sono di **Angelo Orsi**

CABRIOLET
RENAULT SUPERCINQUE

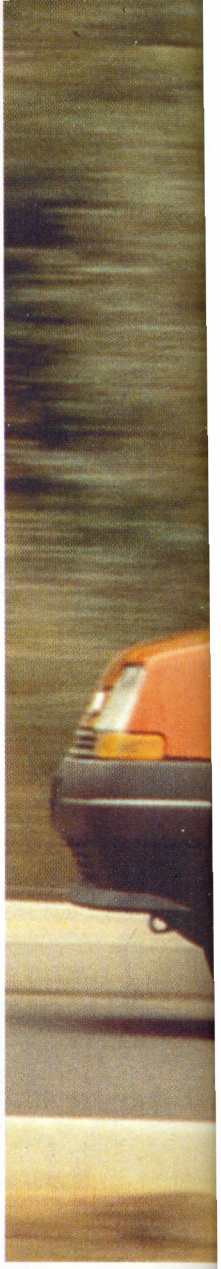
BELLA SCOPERTA

Arriva anche in Italia la versione aperta della popolare berlina francese. Molto elegante e curata, sarà disponibile in tre versioni



Sopra, in giallo, le zone rinforzate della R5 Cabrio (a destra e in basso la turbo con la capote chiusa); la vettura viene realizzata dalla Ebs in Belgio (sotto, una visione degli stabilimenti)





Peccato che un cabriolet ben fatto ed equilibrato come questo «Supercinq» realizzato dalla società belga Ebs (su licenza Renault) arrivi da noi in Italia solamente ora, a stagione estiva quasi conclusa, quando è stato commercializzato negli altri paesi europei già da molti mesi. Comunque l'importatore italiano, la Società Italiana Automobili di Roma, dovrebbe trarre buone soddisfazioni nelle vendite perchè questo cabriolet nel complesso risulta di ottima fattura (è il risultato di oltre 150.000 ore di lavoro) e sarà disponibile in tre differenti versioni per cilindrata e rifiniture che peraltro rimangono le stesse della Supercinque Renault in versione berlina. La vettura è una quattro posti completamente aperta, cioè non ha rollbar: è sicuramente più elegante, più affascinante ma meno affidabile per la sicurezza. Rispetta tutte le norme in materia, ma è appunto contro tali regolamentazioni permissive che si muovono le nostre critiche. Anche altre Case automobilistiche più prestigiose apprezzano la linea libera senza centine ma hanno previsto sofisticate soluzioni di sicurezza che consentono, ad esempio, l'uscita del roll-bar in 30 millesimi di secondo. Tutta la struttura della Supercinque cabrio è stata rinforzata ottenendone una maggiore rigidità torsionale, così come il montante del parabrezza che è ora più robusto. I pesi sono aumentati ma in maniera contenuta: 28 kg sull'avantreno e 30 kg sull'asse posteriore. Il bagagliaio ha conservato una capienza di 250 dm^3 anche se ne perde 50 a capote abbassata. Nell'equipaggiamento di serie citiamo i vetri posteriori abbassabili, lo schienale del divano posteriore ribaltabile, il cofano rivestito. Il modello base è il «Campus» con motore di 1108 cc. da 46 cavalli; la versione intermedia è la GTR di 1237 cc. e 54 cavalli e poi per gli amanti del brivido, la 1387 cc Gt turbo da 120 cavalli. La capote, in pvc sul modello base, è in tessuto sugli altri due. I prezzi su strada vanno da 20.600.000 per la 1100 a 22.900.000 per la 1200 e 29.100.000 per la Gt turbo. Fra gli optionals, ricordiamo i vetri elettrici anteriori e posteriori e il dispositivo per l'azionamento elettrico della capote (non disponibile per il modello base). Abbiamo provato per un breve giro anche il cabriolet Gt turbo e ci è sembrato sinceramente esagerato per prestazioni, cattive e impegnative, apprezzabili in pieno sulla berlina ma non adatte per un genere di vettura come questa, nata per farsi ammirare, per godere l'aria libera e non per i 190 orari che riesce ancora a raggiungere a capote aperta (204 orari la berlina). La 1200 ci è sembrata la versione giusta anche per il prezzo: visibilità, raffinatezza e una certa silenziosità relativa per un cabriolet, sono le doti migliori. Le prestazioni, nonostante le modifiche «aerodinamiche» e l'aumento di peso sono rimaste quasi invariate in accelerazione, ma perdono ovviamente in velocità massima; la Gtr per esempio che sviluppa come berlina una velocità massima di 155 kmh, in versione cabriolet a capote chiusa scende a 145 kmh e a 140 a capote aperta. Questo cabrio è senza dubbio un prodotto qualificato ma non da grandi numeri: presentato nel 1985 come prototipo e lanciato sul mercato nel 1988, l'anno scorso ha fatto registrare vendite in Germania dalle 300 alle 350 unità ed in Francia dalle 200 alle 250. Il mercato italiano dovrebbe diventare il più forte per la Supercinque. (c.m.)







LA SCHEDA TECNICA

	Campus	Gtr	Gt Turbo
Motore (cilindrata)	1108	1237	1387
Alesaggio x corsa	70x72	71,5x77	76x77
Potenza max cv/giri	46/5250	54/5250	120/5750
Coppia max kgm/giri	8,15/2500	9,17/3000	16,81/5750
Rapporto di compressione	9,5:1	9,25:1	7,9:1
Alimentazione	carburatore		carb. + turbo
Cambio (rapporti)	4 + rm	5 + rm	5 + rm
Trazione	anteriore		
Sterzo	a pignone e cremagliera		
Freni ant./post.	disco/tamburo		disco vent./disco
Sosp. anteriori	McPherson a ruote indipendenti		
Sosp. posteriori	bracci tirati e 2 barre di torsione		assale semirigido e 4 barre di torsione
Telaio	scocca in acciaio rinforzato sui punti di torsione		
Lunghezza mm	3590		
Larghezza mm	1580		
Altezza mm	1387		1367
Passo mm	2407		
Peso	765	800	1035
Velocità max kmh	143	145	190
Accelerazioni da 0 a 100 kmh	16"	14"3	8"
Prezzo	**20.600.000**	**22.900.000**	**29.100.000**

TURISMO TEDESCO **CONCLUSA LA SERIE NERA MERCEDES**

RITORNA A BRILLARE LA STELLA A TRE PUNTE

DIEPHOLZ — A tre mesi dall'ultimo successo la Amg-Mercedes è tornata alla vittoria sulla pista ricavata da un aeroporto a Diepholz. Si tratta della prima vittoria che riesce a ottenere la nuova 190 Evoluzione 2; che, prima di essere in condizione di battere le Bmw M3 Sport Evolution, ha dovuto subire ancora alcune modifiche rispetto alla versione originaria in cui l'avevamo vista nelle sue prime uscite questa Evoluzione 2. Gli interventi hanno riguardato l'aerodinamica, i radiatori dell'acqua e le ruote, ora di ben 19 pollici. Le prove di qualificazione non avevano però lasciato presagire le possibilità di successo delle vetture di Stoccarda che si erano ritrovate entrambe in seconda fila alle spalle delle M3 di Hahne e Heger. Nella prima gara Thiim non ha avuto difficoltà particolari a battere la muta delle Bmw M3 capeggiata da Johnny Cecotto, che è arrivato al traguardo proprio a ridosso del danese della Mercedes. Il successo della Evoluzione 2 della Amg avrebbe anche potuto avere proporzioni ben maggiori se non ci si fosse stata di mezzo la sorte. Infatti nella prima gara, mentre Thiim viaggiava verso la vittoria, Klaus Ludwig con l'altra Mercedes aveva una partenza poco felice, che lo costringeva a una grande rimonta, ma all'ultimo giro rimaneva vittima di una collisione, nella quale erano coinvolte anche le altre due Mercedes Amg di Wendlinger e Kreutzpointner. A originare l'incidente era stata la Bmw M3 di Steve Soper che si era intraversato dopo avere urtato alcune parti di carrozzeria della Mercedes di Van Ommen. Nella seconda gara Thiim è stato protagonista di ben due uscite di pista che gli hanno impedito di battersi per i primi posti. Invece Ludwig, partito dal fondo dello schieramento a causa del ritiro nella prima gara, nella seconda si è fermato per problemi di motore. Ancora in difficoltà sono apparse le Audi, penalizzate dalla zavorra di 80 kg, che, però, dalla prossima gara al Nürburgring, non avranno più a bordo.



SCHIERAMENTO TURISMO

Armin Hahne (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"08	**Altfrid Heger** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"13
Kurt Thiim (Mercedes 190E 2.5 16 E2) 1'01"30	**Klaus Ludwig** (Mercedes 190E 2.5 16 E2) 1'01"34
Johnny Cecotto (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"38	**Joachim Winkelhock** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"39
Fabien Giroix (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"40	**Jacques Laffite** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"43
Joerg Van Ommen (Mercedes 190E 2.5 16) 1'01"53	**Frank Schmickler** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"59
Roland Asch (Mercedes 190E 2.5 16) 1'01"67	**Walter Röhrl** (Audi Quattro V8) 1'01"76
Olaf Manthey (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"78	**Karl Wendlinger** (Mercedes 190E 2.5 16) 1'01"85
Alain Cudini (Mercedes 190E 2.5 16) 1'01"95	**Steve Soper** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'01"96
Frank Biela (Mercedes 190E 2.5 16) 1'02"04	**Annette Meuvissen** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'02"08
Fritz Kreutspointner (Mercedes 190E 2.5 16 E2) 1'02"09	**Markus Oestreich** (Opel Omega 3000 24v) 1'02"28
Hans J. Stuck (Audi Quattro V8) 1'02"28	**Dieter Quester** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'02"50
Harald Grohs (Bmw M3 Evolution) 1'02"58	**Leopold Von Bayern** (Bmw M3 Sport Evolution) 1'02"54
Günter Murmann (Bmw M3 Sport Evolution) 1'02"71	**Klaus Niedzwiedz** (Opel Omega 3000 24v) 1'03"05
Gerd Ruch (Ford Mustang) 1'03"75	**Carsten Struwe** (Bmw M3) 1'03"86
Hans Kalascheck (Bmw M3) 1'04"02	**Armin Bernhard** (Mercedes 190E 2.5 16) 1'04"76

TURISMO

Diepholz, 5 agosto 1990

17. e 18. gara del campionato tedesco

Le classifiche

1. gara: 1. Thiim (Mercedes 190E 2.5 16 E2) 38 giri in 49'15"58 alla media di 152,341 kmh; 2. Cecotto (Bmw M3 Sport Evolution) a 1"88; 3. Giroix (Bmw M3 Sport Evolution) a 3"25; 4. J. Winkelhock (Bmw M3 Sport Evolution) a 3"54; 5. Heger (Bmw M3 Sport Evolution) a 14"30; 6. Kreutzpointer (Mercedes 190E 2.5 16) a 18"23; 7. Ludwig (Mercedes 190E 2.5 16 E2) a 22"04; 8. Soper (Bmw M3 Sport Evolution) a 22"33; 9. Röhrl (Audi Quattro V8) 24"88; 10. Biela (Mercedes 190E 2.5 16) a 27"83.

2. gara. 1. J. Winkelhock (Bmw M3 Sport Evolution) 38 giri in 39'47"91 alla media di 154,106; 2. Heger (Bmw M3 Sport Evolution) a 5"27; 3. Cecotto (Bmw M3 Sport Evolution)a 22"03; 4. Laffite (Bmw M3 Sport Evolution)a 25"75; 5. Hahne (Bmw M3 Sport Evolution)a 25"75; 6. Ludwig (Mercedes 190E 2.5 16 E2) a 28"44; 7. Kreutzpointner (Mercedes 190E 2.5 16) a 34"00; 8. Stuck (Audi Quattro V8); 9. Quester (Bmw M3 Sport Evolution) a 57"55; 10. Oestreich (Opel Omega 3000 24v) a 58"59.

□ **Giro più veloce:** Winkelhock in 1'01"73 alla media di 156,876 kmh.

La classifica del campionato piloti: 1. Cecotto 165; 2. Stuck 148; 3. Thiim 128; 4. Soper 127; 5. Ludwig 120; 6. J. Winkelhock 101.

La classifica a squadre: 1. Schnitzer-Bmw e Amg-Mercedes 227; 3. Bigazzi-Bmw 224; 4. Schmidt-Audi 171; 5. Ms-Mercedes 148; 6. Linder-Bmw 136.

RICCO SUCCESSO NELLA IROC DI EARNHARDT

MICHIGAN — Dale Earnhardt ha tenuto il comando della gara per tutti i 50 giri in programma. Il tre volte vincitore della Winston cup Nascar è ottimamente riuscito a contenere gli attacchi di Terry Labonte e Mark Martin che si sono classificati alle sue spalle. Anche se Earnhardt è stato sempre in testa la sua vittoria ha avuto un margine minimo, sul traguardo, infatti, Labonte è stato staccato proprio di un soffio: appena 76 millesimi di secondo. Per Earnhardt si tratta del primo successo nella serie Iroc in cinque anni. Nelle precedenti gare il vincitore aveva ottenuto questi risultati: primo a Talladega e quinto a Cleveland. Martin Blundle, vincitore della 24 ore di Le Mans e primo nella gara Iroc di Cleveland, qui è arrivato solo decimo a un giro, dopo avere danneggiato la sua vettura in un contatto con Rusty Wallace. Earnhardt con la vittoria in questa serie si è portato a casa 175.000 dollari, surclassando il secondo, Al Unser jr., che si è dovuto accontentare di 65.000 dollari.

IROC

Michigan, 5 agosto 1990

3. gara di Iroc

La classifica: 1. Earnhardt 50 giri alla media di 246,685 kmh; 2. Labonte a 0"076; 3. Martin; 4. Schroeder; 5. Al Unser jr.; 6. Wallace; 7. Rahal; 8. Fittipaldi; 9. Sullivan; 10. Brundle a 1 giro (tutti su Dodge Daytona).

La classifica della serie: 1. Earnhardt 60; 2. Unser 44; 3. Brundle 41; 4. Martin 37; 5. Labonte 36; 6. Fittipaldi 29; 7. Schroeder e Wallace 26; 9. Waltrip 23; 10. Rahal 18..



A SHINOZUKA UN DIFFICILE RALLY D'INDONESIA

DJAKARTA — Sebbene avesse perso terreno nel fango della prima tappa, il giapponese Kenjiro Shinozuka su Mitsubishi Galant VR-4 si è aggiudicato il Gurang Garam Rally in Indonesia, gara valida per il campionato Fisa Asia-Pacifico. Il giapponese si è trovato in testa nella ultima mattina di gara, quando Ingvar Carlsson su Mazda 323 4Wd si è dovuto ritirare per rottura del cambio. Al secondo posto si è classificato il malaysiano Kan Chee Hong, anche lui al volante di una Mitsubis-

hi Galant VR-4. Sia la Mazda che la Ford non sono state fortunate in Indonesia. Le due nuove Ford Sierra Cosworth 4x4 gr. A hanno dovuto abbandonare nella prima giornata, così come il pilota ufficiale Mazda di questa serie, Carlsson. Il campione in carica, Rod Millen è stato notevolmente attardato dalla rottura di un fusello di una ruota, che lo ha costretto a percorrere ben 16 km su tre ruote. Nonostante ciò, Millen è riuscito a classificarsi terzo con la sua Mazda 323 4Wd. La Ford di Suswanto ha rotto il carter a causa di un atterraggio un po' duro dopo un gran salto. Infine la vettura di Dolly Indra è rimasta bloccata su una strada di grande traffico per noie elettriche.

RALLY

Djakarta, 3-4 agosto 1990

2. gara del campionato Asia-Pacifico

La classifica: 1. Shinozuka-Gocentas (Mitsubishi Galant Vr4) 4.15'44"; 3. Chee Hong-Chin (Mitsubishi Galant Vr4) 4.16'40"; 3. Millen-Sircombe (Mazda 323 4Wd) 4.24'37"; 4. Indiarto-Harilatu (Mitsubishi Galant Vr4) 4.35'35"; 5. Harwanto-Sunatra (Mitsubishi Galant Vr4) 4.45'38"; 6. Makaleel-Siew Wai (Mitsubishi Galant Vr4) 4.53'28"; 7. Dian e Harris Gondokoesoemo (Suzuki Swift Gti) 5.04'41"; 8. Rukamana-Soreyatmadja (Ford Sierra 4 × 4) 5.08'26"; 9. Alamsyah-Lanang (Mitsubishi Mirage) 5.08'05"; 10. Aljufri-Baskoro (Mitsubishi Galant Vr4) 5.12'12".

La classifica di campionato: 1. Sainz e Shinozuka 20; 3. Carlsson e Cheen Hong 15; 5. Weber e Millen 12.

JÖNSSON CHIUDE IN BELLEZZA LA F.3 SVEDESE

KNUTSTORP — Niclas Jönsson ha conquistato a Knutstorp la sua 5. vittoria nel campionato Svedese di F.3 che aveva già matematicamente vinto con una gara d'anticipo. Jönsson comunque non ha avuto vita facile, in questa ultima gara di campionato infatti il compagno di squadra Linus Lundberg alla guida di una Reynard 903-Mugen, identica in tutto a quella di Jonsson, lo ha tallonato senza pietà. La dimostrazione che fra i due c'è stata battaglia è il miglior tempo sul giro fatto registrare proprio da Lundberg in 55"792, che è anche il nuovo record della pista di Knutstorp. Poca fortuna invece per Monica Strath e l'estone Ott Vanaselja. Entrambi infatti si sono dovuti fermare per problemi tecnici.

FORMULA 3

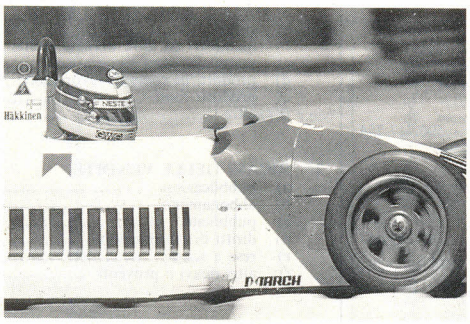
Knutstorp, 5 agosto 1990

6. gara del campionato svedese

La classifica: 1. Jönsson (Reynard 903-Mugen) 24 giri in 22'44"00 alla media di 131,7 kmh; 2. Lundberg (Reynard 903-Mugen) 22'44"60; 3. Ekblom (Reynard 903-Vw Spiess) 22'53"10; 4. Gustavsson (Reynard 903-Mugen) 22'54"20; 5. Hansen (Reynard 883-Vw Spiess) 22'58"80; 6. Johansson (Ralt Rt33-Alfa Romeo) 23'04"70; 7. Simonsson (Ralt Rt34-Vw Spiess) 23'05"10; 8. Carlsson (Ralt Rt34-Vw Spiess) 23'29"70; 9. Rothstein (Ralt Rt33-Vw Spiess) 23'30"00; 10. Leivo (Reynard 903-Vw Spiess) 24'10"90.

□ **Giro più veloce:** Lundberg in 55"792 alla media di 134,1 kmh.

La classifica di campionato: 1. Jöhnsson 100; 2. Ekihom 80; 3. Lundberg 49; 4. Gustavsson 48; 5. Johansson 38; 6. Amren e Simonsson 32.



Hakkinen, a fianco (Orsi) si è imposto nella F.3 inglese. Coulthard, in basso (Action), ha dominato in F. Opel Lotus. Nell'altra pagina, Thiim con la Mercedes 190 e Shinozuka su Mitsubishi (Studio 83)

HAKKINEN RITROVA IL SUCCESSO A SNETTERTON

SNETTERTON — Mika Hakkinen alla guida di una Ralt Rt34 ce l'ha fatta. A Snetterton ha infatti vinto l'11. prova del campionato di F.3. Per Hakkinen comunque le cose non si erano messe molto bene perlomeno durante le prove. Infatti non andava più in là di una 5. tempo che gli faceva guadagnare un posto in 3. fila. La pole position era stata invece conquistata da Salo e proprio quest'ultimo che all'accendersi della luce verde del semaforo di partenza è scattato in testa mentre Hakkinen dalla terza fila riusciva ad inserirsi in seconda posizione. Comunque mai troppo vicino il suo connazionale Salo. Al 16. giro il leader della gara si gira perdendo posizioni a quel punto Hakkinen si è trovato in testa e ha allungato sensibilmente tanto da raccimolare un notevole vantaggio sul gruppo degli inseguitori. Distacco che non ha intaccato la posizione di testa neppure quando Hakkinen si è girato a sua volta. In campionato Salo è ancora in testa con 75 punti mentre Hakkinen ne ha 71.

FORMULA 3

Snetterton, 5 agosto 1990

11. gara del campionato britannico

La classifica: 1. Hakkinen (Ralt Rt34-Mugen) 20 giri in 22'55"45 alla media di 165,75 kmh; 2. Robertson (Ralt Rt33-Vw Spiess) a 6"42; 3. Fittipaldi (Ralt Rt34-Mugen) a 6"91; 4. Adams (Ralt Rt33-Vw Spiess) a 9"00; 5. Stewart (Ralt Rt34-Mugen) a 12"27; 6. Gene (Reynard 903-Vw Spiess) a 14"38; 7. Salo (Ralt Rt34-Mugen) a 15"35; 8. Larsen (Reynard 903-Vw Spiess) a 38"78; 10. Simoes (Reynard 903-Alfa Romeo) a 52"44.

□ **Giro più veloce:** Hakkinen e Salo in 1'07"81 alla media di 166,32 kmh.

La classifica di campionato: 1. Salo 75; 2. Hakkinen 71; 3. Robertson 37; 4. Kox 24; 5. Warwick e Adams 10; 7. Higgins e Stewart 9; 9. McGall e Tanaka 8; 10. Noda 7.

SCHUMACHER RADDOPPIA IN F.3 A DIEPHOLZ

DIEPHOLZ — Michael Schumacher a tre settimane di distanza ha bissato il successo ottenuto nell'ultima gara. Ora la sua posizione in vetta alla classifica appare ulteriormente consolidata. Nelle qualifiche Schumacher aveva dovuto cedere alla pole position a Joerg Müller, ma in gara la storia è stata ben differente. Nelle prime fasi di gara si erano alternati al comando Müller e Rensing, che, poi superati da Schumacher, si sono dati battaglia per il secondo posto. Alla fine, ad avere la meglio è stato Müller. Intanto il team Schuebel pare proprio che non stia attraversando un buon momento. In prova Wolfgang Kaufmann ha avuto problemi con l'albero motore, mentre l'altro pilota, Eduar Merhy Neto non si è nemmeno presentato in pista, senza darne preventiva comunicazione al team che lo stava aspettando. Una novità considerevole pare sia in arrivo: in un panorama motoristico dominato da Vw e Opel pare che possa arrivare un Mugen. Peter Zakowski proverà questa unità sulla sua Reynard al Nürburgring, se tutto andrà bene lo porterà in gara.

FORMULA 3

Diepholz (D), 5 agosto 1990

8. gara del campionato tedesco

La classifica: 1. Schumacher (Reynard 903-Vw Spiess) 38 giri in 36'33"85 alla media di 167,737; 2. Mueller (Reynard 903-Vw Spiess) 36'37"77; 3. Rensing (Ralt Rt34-Vw Spiess) 36'45"36; 4. Zakowski (Reynard 903-Vw Spiess) 37'00"07; 5. Werner (Ralt Rt34-Opel Spiess) 37'05"81; 6. Hessel (Ralt Rt34-Vw Spiess) 37'21"97; 7. Binder (Reynard 893-Vw Spiess) a 1 giro; 8. Wartmann (Dallara 389-Vw Spiess) a 1 giro; 9. Neuhauser (Reynard 893-Vw Spiess) a 1 giro; 10. Kraemer (Eufra 390-Opel Spiess) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Schumacher in 56"48 alla media di 170,372 kmh.

La classifica di campionato: 1. Schumacher 103; 2. Rensing 90; 3. Kaufmann 68; 4. Panchyrz 57; 5. Mueller 55.

DAVID LLEWELLIN RE DEI RALLY IN GRAN BRETAGNA

BELFAST — Nonostante le forature che lo hanno fatto retrocedere al terzo posto nella seconda giornata di gara, David Llewellin è riuscito a vincere l'Ulster Rally, aggiudicandosi così, per il secondo anno consecutivo, il campionato Open britannico. In copia con Phil Short, il gallese aveva preso subito il comando perdendo però un minuto al termine della prima tappa a causa di una foratura. Poi ha recuperato il terreno perso, rimanendo però nuovamente attardato da un'altra foratura. A quel punto passava al comando Malcolm Wilson, alla guida di una Ford Sapphire Cosworth ufficiale. Ma dopo poche speciali, Llewellin, al volante della sua Toyota, ha riconquistato la testa. Wilson più tardi è stato costretto al ritiro per un cedimento nel retrotreno, permettendo così a Bertie Fisher con la sua Bmw M3 di assicurarsi il secondo posto, davanti a Graham Middleton, anche lui su Bmw M3.

RALLY

Belfast, 27-28 luglio 1990

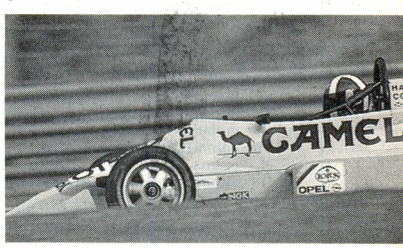
5. gara del campionato open britannico

La classifica: 1. Llewellin-Short (Toyota Celica Gt4) 2.56'56"; 2. Fisher-Kennedy (Bmw M3) 2.59'03"; 3. Middleton-Shaw (Bmw M3) 3.03'20"; 4. Cullen-Morgan (Ford Sierra Cosworth) 3.04'47"; 5. Metcalfe-Griudod (Vauxhall Noca Gte) 3.05'09"; 6. Finlay-Wilson (Ford Sierra Cosworth).

La classifica di campionato: 1. Llewellin (Toyota) 95; 2. McRae (Ford) 50; 3. Wilson (Ford) 42; 4. Evans (Ford) 34; 5. Eriksson (Peugeot) 25.

COULTHARD DOMINA IN F. OPEL LOTUS

KNUTSTORP — Lo scozzese David Coulthard ha dimostrato di meritare in pieno la fiducia della squadra Paul Stewart-Camel, effettuando la gara della Formula Opel-Lotus Euroseries a Knutstorp in testa, dall'inizio alla fine. Ha gareggiato egregiamente, dimostrando già una buona professionalità ma soprattutto di conoscere molto bene il proprio mezzo meccanico, considerando il fatto che l'asfalto era reso viscido da una noiosa pioggerellina. Lo scozzese è stato inseguito per l'intera gara dal pilota italiano Vincenzo Sospiri che al termine ha conquistato un meritatissimo 2. posto. Alle spalle del nostro portacolori il compagno di squadra di Coulthard, il brasiliano Gil De Ferrar che addirittura a un certo momento era persino riuscito a superare Sospiri. Poi l'italiano ha recuperato la sua posizione lasciando al brasiliano un comunque positivo 3. posto. Per Vincenzo Sospiri anche la soddisfazione del giro più veloce in 57"494 alla media di 130,2 kmh, tempo che è anche il nuovo record.



FORMULA OPEL LOTUS

Knutstorp, 5 agosto 1990

7. gara Gm Lotus Euroseries

La classifica: 1. Dolan 40 giri in 38'57"50 alla media di 128,1 kmh; 2. Sospiri 38'59"30; 3. De Ferran 39'07"50; 4. Dolan 39'11"20; 5. Johansson 39'37"30; 6. Wallinder 39'38"50; 7. Skiaker 39'38"90; 8. Rajamäki 39'39"30; 9. De Palma 39'41"10; 10. Bräck 39'44"10.

□ **Giro più veloce:** Sospiri in 57"494 alla media di 130,2 kmh.

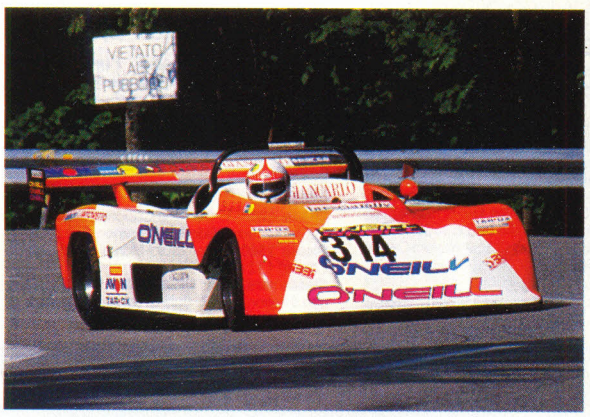
La classifica di campionato: 1. Barrichello 80; 2. De Ferran 74; 3. Sospiri 66; 4. Coulthard 54; 5. Dolan 52; 6. Albers 47; 7. Johansson 40; 8. De Palma 31.

SALITA **A VERZEGNIS È MANCATA LA SFIDA**

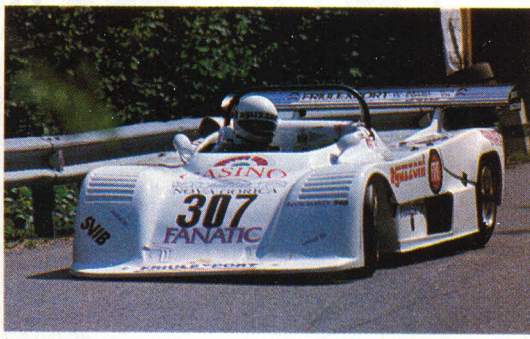
SI IMPONE BARIBBI SQUALIFICATO AGUZZONI

VERZEGNIS — Doveva essere una sfida tra Baribbi e Aguzzoni. È stata solo sfida a metà. La 22. Verzegnis-Sella Chianzutan, gara valida per la coppa Csai della Montagna 1. zona, ha perso infatti per strada Aguzzoni, squalificato dal collegio dei commissari di gara per un' infrazione al codice della strada. Il goriziano era stato fermato dalla Polstrada mentre «rodava» le gomme. Poi, nella pausa tra le due manche, la squalifica. Per Baribbi vincere è stato come bere un bicchier d'acqua. Ipotecata la gara fin dalle prove staccando il miglior tempo. Si era ripetuto nella prima manche, replicando in scioltezza nella seconda. Unico rimpianto: non aver battuto il record di manche, ma soltanto quello di somma di tempi delle due salite. Il record sui 6 chilometri resta quindi di Casasola, quest'anno assente ma presto di nuovo al via con la Osella Pa12 che pare abbia già acquistato. La sua ex vettura, l'Osella Pa9, era in gara guidata da Zanini che è uscito all'ultimo tornante causa un dechappaggio; le bandiere gialle esposte hanno rallentato proprio Baribbi, lanciato nel secondo tratto di gara verso la ricerca del record. Al secondo posto si è insediato il bolognese Cantelli autore di una buona gara. Brivido al traguardo invece per «Francisco», al quale i commissari del parco chiuso hanno spento un principio di incendio dell'Osella. In Gruppo A vittoria per il meranese Gasser con una splendida Bmw M3; mentre in prova si era imposto il bellunese Bosco su Ford Sierra Cosworth; e così pure la prima manche. Alla ripetizione però Gasser è stato autore di una prova magnifica, tanto da ribaltare pronostici e risultato. Ancora un trentino primo in Gruppo N. Eberhoffer su Ford Sierra Cosworth regolava il friulano Di Fant in giornata no. In Gruppo N classe 2500, Gianni Marchiol della scuderia Friuli ha giocato tutto, vincendo, con una strepitosa seconda manche, togliendo quasi 6" al primo passaggio. La gara è scattata alle 10.30 agli ordini di Gian Carlo Zattera; pochi gli intoppi. Sbatte duro il triestino Marchi e Zuech, che non si accorge dell'ostacolo, lo centra in pieno. Ritiro per entrambi. 184 i partenti, 151 i classificati. Al vincitore Baribbi è andato il Trofeo Udine '90.

Stefano Cossetti







Enzo Baribbi, a sinistra, ha vinto la salita di Verzegnis senza avversari, dopo la squalifica di Aguzzoni, sopra, multato dalla polstrada. In alto, il regolare Cantelli secondo (Attualfoto)

VELOCITÀ IN SALITA

Verzegnis (Ud), 5 agosto 1990

22. Verzegnis-Sella Chianzutan

Gara valida per la Coppa Csai

Le classifiche

Assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa/9) in 5'39"39 alla media di 128.13 kmh; 2. Cantelli (Osella Pa/9) a 15"49; 3. Biasioli (Lucchini) a 26"67; 4. Bettoni (Osella Pa/9) a 34"18; 5. Tretti (Lucchini) a 40"85; 6. Prosliner (Lucchini) a 42"19; 7. «Francisco» (Osella Pa/9) a 53"11; 8. Ronchi (Symbol-Valle) a 1'00"22; 9. Franceschini (Symbol-Alfa Romeo) a 1'00"55; 10. Butti (Lucchini) a 1'01"75.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Liber in 8'29"48; 2. Casonato a 6"04; 3. Fenti a 6"32; 4. Cescato a 9"56; 5. D'Angelo a 15"62; 6. Tscholl a 16"48; 7. Menghin a 17"11; 8. Pichler a 17"38; 9. Nonino a 21"40; 10. Simeoni a 33"; 11. Colonna a 34"36; 12. Zamolo a 35"04; 13. Roberti a 43"52; 14. Serini a 1'08"60 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Bottura in 7'44"87; 2. Papinutto a 8"64; 3. Niederstaetter a 10"30; 4. Pase a 11"14; 5. Tosini a 12"12; 6. Pea a 13"35; 7. Ratschiller a 16"06; 8. Frenes a 16"69; 9. D'Abramo a 17"02; 10. Menegon a 18"85; 11. Monopoli a 21"26; 12. Crivellaro (Citroen Ax) a 21"94; 13. Feichter a 24"73; 14. Lunelli a 25"61; 15. Nadia Galvan a 27"56; 16. Delia De Florian a 28"45; 17. Perencin a 30"96; 18. Calami Del Bianco a 41"31; 19. Bulfoni a 48"85; 20. Tessaro a 53"45; 21. Ederle a 1'33"47 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Tribus (Citroen Ax) in 8'22"86; 2. Neuhauser (Fiat Uno 70 Sx) a 7"15.

Classe 1600: 1. Bicciato in 7'44"35; 2. Piano a 85/100; 3. Venturini (Opel Corsa Gsi) a 2"83; 4. Sfredo a 3"64; 5. Scardino (Opel Corsa Gsi) a 24"94; 6. Mastellotto (Toyota Corolla) a 25"50; 7. «Novak» (Opel Corsa Gsi) a 33"07; 8. Da Rin Spalletta (Ford Fiesta) a 38"12; 9. Prodorutti (Opel Corsa Gsi) a 40"09; 10. Biasone a 45"41; 11. Bemo (Opel Corsa Gsi) a 1'09"58; 12. Reinalter (Ford Fiesta) a 1'15"43 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Denale in 7'31"86; 2. Dall'Agnese (Peugeot 205 Gti) a 5"41; 3. Da Ros (Peugeot 205 Gti) a 7"29; 4. Fanini a 19"79; 5. Zecchinati a 25"37; 6. Tremonti (Peugeot 205 Gti) a 26"67; 7. De Nardi a 40"84; 8. Comelli a 42"62; 9. Nuciora (Peugeot 205 Gti) a 56"81 (tutti gli altri su Fiat Rittmo 130).

Classe 2500: 1. Marchiol in 7'13"08; 2. Sgaggio a 1"39; 3. Molinaro (Bmw M3) a 7"65; 4. «Eva» a 9"76; 5. Finotello a 10"72; 6. Margutti a 15"20; 7. Peintner a 22"72; 8. Marega a 23"79; 9. Mattiuz a 26"14; 10. Lizzi a 31"06; 11. Novello a 57"48; 12. Massimillo a 58"53; 13. Pellegrina (Fiat Uno Turbo) a 1'15"46 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Eberhoffer in 6'56"83; 2. Di Fant a 3"32; 3. Cappellari a 5"67; 4. Gratt a 9"37; 5. Scarpolini a 13"78; 6. Mattioli a 25"30 (tutti su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Brambilla (Opel Corsa) in 10'11"16.

Classe 1150: 1. Narduzzi in 8'14"93; 2. Antonucci a 35/100; 3. Soravito a 5"57; 4. Coretti a 7"27; 5. Luciani a 12"69; 6. Conci a 13"99; 7. Brizzi a 15"34; 8. Susani a 27"08; 9. Franceschini a 29"48; 10. Abramo a 38"69; 11. Odorico a 41"97 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Stolli (Citroen Ax) in 7'25"63; 2. Ambrosi (Suzuki Swift) a 6"72; 3. Mittersteiner (VW Polo) a 13"86; 4. Pedrotti a 16"34; 5. Merzi a 21"33; 6. De Luca a 23"77; 7. Paludetti (Austin Metro) a 29"73; 8. Bampi (Vw Polo) a 57"73 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1.Tomasi in 7'44"85; 2.Rocco a 4"79; 3.Tonon a 46"92 (tutti su Fiat Uno 70).

Classe 1600: 1.Pera (Toyota Corolla) in 7'11"74; 2.Martinelli (Alfa Romeo 33) a 7"89; 3.Del Negro (Peugeot 205 Gti) a 12"56; 4.Broggio (Alfa Romeo Sprint) a 36"95; 5.Tomasi (Alfa Romeo Sprint) a 45"49; 6.Pittilini (Peugeot 205 Gti) a 51"91.

Classe 2000: 1.Odorizzi (Vw Golf Gti) in 6'58"12; 2.Costantini (Opel Kadett) a 13"75; 3.Barbuscia a 14"40; 4.Vattolo a 31"94; 5.Tosetto a 34"11; 6.Candido a 49"51; 7.Daminato (Vw Golf Gti) a 53"56; 8.Viali (Alfetta Gtv) a 1'01"35 (tutti gli altri su Rittmo 130)

Classe 2500 1.Gasser (Bmw M3) in 6'46"55; 2.«Padimattео» (Alfa Romeo 75) a 20"14; 3.Sartori a 42"18; 4.Loseri (Renault 5 Gt Turbo) a 44"17; 5.Visentin (Renault 5 Gt Turbo) a 44"48; 6.Boria a 44"96; 7.Ziraldo a 51"92; 8.Franz a 1'21"36 (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe oltre 2500: 1.Bosco (Ford Sierra Cosworth) in 6'48"56; 2.Andreoli a 22"14; 3.Tellan a 28"64; 4.Casagrande a 35"14; 5.Roheregger (Ford Sierra Cosworth) a 37"27 (tutti gli altri su Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione).

GRUPPO B

Classe 1600: 1.Schreiner (Honda Grx) in 7'24"42; 2.Geier (Fiat X 1/9) a 18"86; 3.«Konigsberg» (Honda Crx) a 1'41"09.

Classe 2000: 1.Dalpont (Opel Manta) in 8'05"05.

Classe 2500: 1.Biancolin (Renault 5 Turbo) in 7'05"80.

Classe 3000: Tribbia (Lancia Rally 037) in 7'14"66.

SPORT

Classe 1000: 1.L. Sanetti (Sanetti Sport) in 7'19"23; 2.G. Sanetti (Sanetti Sport) a 30"53; 3.Lipparini (Gi.Pi.) a 37"45.

Classe 1300: Marchi (Ams) in 6'48"80; 2.Degan (Gi.Pi.) a 1"97; 3.Groff (Ams) a 5"68.

Classe 1600: 1.«Francisco» (Osella Pa/9) in 6'32"50; 2.Viali (Ams 277) a 48"56.

Classe 2000: 1.Baribbi (Osella Pa/9) in 5'39"39; 2.Cantelli (Osella Pa/9) a 15"49; 3.Biasioli (Lucchini) a 26"67; 4.Bettoni (Osella Pa/9) a 34"18.

Classe 2500: 1.Ronchi (Symbol Valle) in 6'39"61; 2. «Karibo» (Olmas Sport) a 28"47.

Prototipi: 1.Tretti (Lucchini) in 6'20"24; 2.Proseliner (Lucchini) a 1"34; 3.Franceschini (Symbol-Alfa Romeo) a 19"70; 4.Butti (Lucchini) a 20"90.

LA DELUSIONE

EPILOGO INGIUSTO

VERZEGNIS — Ezio Baribbi esce dall'Osella scuotendo il capo: *«Peccato per le bandiere gialle dove è uscito Zanini. Qualche cosa ho perso. Poteva essere il record sul tracciato. Mi resta quello sulle due manche. La macchina andava bene, il motore rendeva, c'era il "grip" necessario. Questo percorso mi diverte sempre».* L'esclusione di Aguzzoni ha in qualche modo fatto perdere di mordente la gara. Il goriziano è deluso e amareggiato. *«Non mi sarei mai aspettato una decisione così grave; ho percorso in "folle" 800 metri perché volevo pulire la patina dalle gomme nuove. Sono stato avvicinato da un'uomo della Polizia Stradale. Mi è stato redatto un verbale. Ho chiesto di pagare la multa. Pensavo fosse finita lì. Poi l'accanimento del collegio dei commissari sportivi. Non ho parole».* La vicenda potrebbe avere delle conseguenze al Tribunale sportivo nazionale. Sulla gara, Aguzzoni, non ha molto da dire: *«La prima manche era andata abbastanza bene, salvo due imperfezioni: ma al di là del risultato finale non mi va giù questo epilogo».* Flash finale su Furlanetto, in arte «Kabibo»: *«Peccato: nella seconda manche ho perso 30"; per tre volte mi è andata la pressione della benzina a zero. Anche Nadalutti* (costruttore della Olmas ndr.) *si era prodigato in questa gara».* □

RALLY 1. SERIE **DOPO 4 ANNI TORNA LA GARA MARCHIGIANA**

GROSSI E' IL RE DELLA TERRA PROMESSA

MONTE URANO - Dopo quattro anni d'interruzione l'Airone Racing ha riportato in vita il Rally delle Marche con la 7. edizione, disputata in sei prove sterrate da ripetersi due volte. Come da pronostico il successo è andato al riminese Grossi in coppia con Mari su Lancia Delta 16V della Scuderia Castelfranco, che si sono aggiudicati tutte le prove, infliggendo a Tordi-Masetti (Lancia Delta Integrale) ben 3'46". A parte la prima prova speciale (2" su Bernardini) e la nona (2" su Tordi), Grossi ha incrementato a suon di decine di secondi il vantaggio portando a tre i successi personali nell'albo d'oro della gara marchigiana. Dopo la partenza, data alla mezzanotte di sabato da Piazza della Libertà, era stata subito brillante la condotta di gara di Agostini-Pasini (Fiat Uno Turbo) secondi dopo tre prove, ma fuori alla quarta per la rottura di un semiasse. Così come gli occasionali compagni di team Bonelli-Crescentini al debutto, che hanno sbattuto nella stessa prova. Dopo la 1. speciale erano rimasti fuori anche Sangiorgi-Strocchi con la Lancia Delta 4Wd. Bernardini con l'Audi Quattro coupé, intanto, aveva dei problemi d'assetto e Tordi lo rilevava al secondo posto dopo la quinta prova. Al riordino di metà gara Grossi aveva già 2'27" su Tordi che riusciva a controllare Bernardini, mentre Isolani su Ford Sierra Cosworth, con ripetuti problemi al cambio, finiva per uscire e danneggiare la macchina alla nona prova. Nell'ultima speciale di Montegranaro l'equipaggio femminile «Id»-«Carletto» su Opel Kadett Gsi 16V della squadra Corse Verona riusciva a passare da ottava a sesta scavalcando Boselli e Zoli, aggiudicandosi così anche la classe 2000. Appassionante fino all'ultimo il duello dei beniamini di casa Fabiani a Santini con le Peugeot 205, che hanno concluso separati di appena 20". Al via 25 equipaggi e di questi hanno concluso in 14. Lodevole il lavoro della scuderia di Monte Urano per aver recuperato senza consistenti appoggi esterni più manifestazioni come la Sarnano-Sassotetto, la S. Benedetto-Acquaviva oltre al Rally del Conero in programma a fine stagione. *«Così non può durare* — ha comunque detto il factotum Malintoppi — *abbiamo bisogno di aiuti».*

Giuseppe Saluzzi

RALLY 1. SERIE

Monte Urano (Ap), 5 agosto 1990
7. Rally delle Marche
gara nazionale

Le classifiche
Assoluta: 1. Grossi-Mari (Lancia Delta 16V) in 1.08'31"; 2. Tordi-Maselli (Lancia Delta Integrale) a 3'46"; 3. Bernardini-Marchi (Audi Quattro Coupé) a 4'18"; 4. Zangheri-Parri (Lancia Delta Integrale) a 6'41"; 5. Geluzzi-Petroni (Lancia Delta 16V) a 6'57"; 6. «Id»-«Carletto» (Opel Kadett Gsi 16V) a 10'25"; 7. Boselli-Salgaro (Opel Kadett Gsi 16V) a 10'28"; 8. Zoli-Scaioli (Opel Corsa Gsi) a 11'45"; 9. Fabiani-Crepas (Peugeot 205 Rallye) a 12'37".

GRUPPO N
Classe 1300: 1. Fabiani-Crepas 1.20'48"; 2. Santini-Iacoponi a 20" (tutti su Peugeot 205 Rallye).
Classe 1600: 1. Zoli-Scaioli (Opel Corsa Gsi) 1.20'16".
Classe 2000: 1. «Id»-«Carletto» 1.18'56"; 2. Boselli-Salgaro a 3"; 3. Provolo-Benedetti a 5'13" (tutti su Opel Kadett 16V).
Classe oltre 2500: 1. Tordi-Masetti (Lancia Delta Integrale) 1.12'17"; 2. Zangheri-Parri (Lancia Delta Integrale) a 2'55"; 3. Cochetti-Nisi (Lancia Delta 4Wd) a 13'02".

GRUPPO A
Classe 2000: 1. Ciardello-Capone (Opel Manta) 1.22'05"; 2. Trapé-Bidolli (Alfa Romeo Gtv) a 9'37.
Classe 2500: 1. Bernardini-Marchi (Audi Quattro Coupé) 1.12'49".
Classe oltre 2500: 1. Grossi-Mari 1.08'31"; 2. Gelmuzzi-Petroni a 6'57" (tutti su Lancia Delta 16V).





IL VINCITORE

TEST SODDISFACENTE

MONTE URANO - *«Siamo venuti in funzione delle prossime gare per provare la Lancia Delta 16v sullo sterrato* — esordisce Grossi appena sceso dalla pedana d'arrivo — *stiamo mettendo a punto la vettura ed abbiamo sperimentato anche delle gomme. La macchina è andata bene e per i prossimi appuntamenti di Piancavallo, Liburna, Sanremo e San Marino è stato sicuramente un test probante. Sono molto felice anche per la Castelfranco, alla quale ho regalato una vittoria dopo molte buone premesse».* Al secondo posto troviamo il riminese Tordi, anche lui molto soddisfatto: *«Stanotte ho iniziato cauto e poi ho attaccato di giorno riuscendo ad essere quasi sempre secondo nelle prove. Sono contento della prestazione, mi è piaciuta molto la gara ed anche l'organizzazione».* Alla prima gara stagionale troviamo il folivese Bernardini: *«Eravamo secondi ma nella terza prova c'era un tombino nascosto nell'erba. L'abbiamo preso con l'interno di una ruota e ci siamo trovati da quel momento con l'assetto disastrato. Fino al termine abbiamo comunque tenuto duro. Siamo rientrati dopo tre anni di inattività e siamo contenti: ho voluto dimostrare ai cinque giovani equipaggi che abbiamo nel mio Top Race che non conta solo la macchina per andare be-ne».* □





RALLYSPRINT **TROPPO PUBBLICO FA ANNULLARE LA 1. SPECIALE**

NEL BELICE RISPUNTA PARISI DOPO DUE ANNI

PARTANNA — Vincitore indiscusso della 1. edizione del Rallysprint Valle del Belice, il portacolori della scuderia Promotion, Salvatore Parisi coadiuvato da Pasquale Riggio su una Fiat Uno Turbo Gruppo A. L'equipaggio non ha avuto alcuna difficoltà a regolare gli avversari, in una gara fin troppo sprint. Privata già dalle prime battute di una prova speciale, quella d'apertura, per troppo pubblico. Parisi aveva già vinto, tre anni fa, il rallysprint di Selinunte pur passando agli onori della cronaca sportiva per un altro successo, quello ottenuto nella prova del Trofeo Uno nella «Targa Florio» dell'88. Problemi vari non gli hanno permesso di continuare in questo trofeo monomarca perdendo forse una ghiotta occasione per dimostrare la propria bravura. La gara di Partanna organizzata dal locale Sporting Club con la collaborazione dell'Ac Trapani gli ha permesso di tornare alla vittoria e di evidenziare la competitività delle Uno curate dall'equipe del team- manager Eros Di Prima. La marcia dei vincitori è stata regolare e progressiva e solo Gabriella Ferraro in coppia con Maria Graziella Arberi su una Lancia Delta Integrale è riuscita a tenergli testa nelle prime due frazioni limitando il ritardo ad un massimo di 4 secondi. Nel corso della prova speciale successiva problemi di alimentazione, dovuti ad un pieno di benzina misto ad acqua, costringevano le ragazze ad uno stop di 10" facendole scivolare in quarta posizione alle spalle dei corleonesi Pinzolo-Governaci (Renault 5 Gt Turbo) ed i mazaresi De Pasquale-Marchese, quest'ultimi alle prese con le bizze della centralina sulla loro Lancia Delta Integrale. Sia la Ferraro che De Pasquale con le loro Lancia Delta «zoppe» tentavano il possibile per agguantare i due battistrada rendendosi subito conto che il ritardo concesso a Parisi era ormai prossocchè incolmabile in sole tre prove speciali. Le posizioni restavano invariate sino al termine. Tra i favoriti subito fuori corsa Virzì con una Bmw M3 a causa di una uscita di strada nel primo tratto cronometrato. Su 44 equipaggi che avevano regolarmente preso il via ben 36 hanno tagliato il traguardo di Piazza Umberto a Partanna poco prima della mezzanotte di sabato.

Matteo Russo



Parisi, sopra, dopo due anni è rientrato vincendo a Partanna (Studio'83).



Grossi rispettando il pronostico ha vinto nelle Marche un rally tutto su terra. Alle sue spalle Tordi, sopra, che ha sferrato l'attacco al sorger del sole. Tra le classi minori bella affermazione di Fabiani nella 1300 del Gruppo N (Saluzzi)



RALLYSPRINT

Partanna (Tp), 4 agosto 1990

1. Rally Valle Del Belice

Le classifiche

Assoluta: 1. Parisi-Riggio (Fiat Uno Turbo) in 9'55"; 2. Pinzolo-Governaci (Renault 5 Gt Turbo) a 16"; 3. De Pasquale-Marchese (Lancia Delta Integrale) a 18"; 4. Ferraro-Arberi (Lancia Delta Integrale) a 25"; 5. Termine-Termine (Renault 5 Gt Turbo) a 38"; 6. Cassarà-La Monica (Lancia Delta Integrale) a 40"; 7. Tusa-Pino (Renault 5 Gt Turbo) a 41"; 8. Cipolla-Mannino (Renault 5 Gt Turbo) a 42"; 9. Fasone-Salomone (Lancia Delta Integrale) a 44"; 10. Briguglia-Benenati (Opel Kadett Gsi) a 45".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Giammusso-Cuscusa in 11'52"; 2. Raja-Fiore a 32"; 3. Tarbidono-Famà a 1'03" (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Bica-Bonfiglio (Peugeot 205 Rallye) in 10'57"; 2. Cammarata-Ingrassia (Peugeot 205 Rallye) a 1'04"; 3. Bonanno-Li Vecchi (Opel Corsa Gsi) a 1'28".

Classe 1600: 1. Rigogliuso-Di Piaemo in 11'05"; 2. Nuccio-Sausa a 9"; 3. Imbrò-Trombatore a 28"; 4. Ebreo-Oppedale a 29'49" (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Catalogna-Aiello (Opel Kadett Gsi 16V) in 10'43"; 2. La Corte-Carlotta (Fiat Ritmo 130) a 13"; 3. Palermo-Selvaggio (Fiat Ritmo 130) a 20"; 4. D'Angelo-Vutano (Peugeot 205 Gti) a 23"; 5. «Willer»-«Mapi» (Opel Kadett Gsi) a 23"; 6. Capraro-Mirabile (Peugeot 205 Gti) a 55".

Classe 2500: 1. Pinzolo-Governaci in 10'11"; 2. Termine-Termine a 22"; 3. Tusa-Pino a 25"; 4. Cipolla-Mannino a 26"; 5. Mirabile-Foscolo a 52" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. De Pasquale-Marchese in 10'13"; 2. Ferraro-Arberi a 7"; 3. Cassarà-La Monica a 22"; 4. Fasone-Salomone (Lancia Delta 16V) a 26" (tutti gli altri su Lancia Delta Integrale).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Puscio-Mangiaracina in 11'50"; 2. Lo Duca-Saluto a 25" (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Bonglovanni-Garbo (Peugeot 205 Gti) in 11'22"; 2. Reina-Fortuna (Peugeot 205 Rallye) a 21"; 3. Feo-Crabazza (Peugeot 205 Rallye) a 1'33".

Classe 2000: 1. Briguglia-Benenati (Opel Kadett Gsi) in 10'40"; 2. Pepe-De Lorenzo (Peugeot 205 Gti) a 26"; 3. Scanavino-Culotta (Peugeot 205 Gti) a 43"; 4. Vitrano (Alfa Romeo Gtv) a 1'08".

Classe oltre 2500: 1. Parisi-Riggio (Fiat Uno Turbo) in 9'55"; 2. Tavormina-Virga (Fiat Uno Turbo) a 1'43".

LO SCONFITTO

PIÙ DI COSÌ NON POTEVO

PARTANNA — Il fatto di essere originario della provincia palermitana e di chiamarsi Salvatore ha immediatamente scatenato nel pubblico i cori di «Totò-mania» che hanno accompagnato Parisi sulla pedana d'arrivo. Il primo pensiero del vincitore è andato ad Eros Di Prima: «*Devo proprio a lui la partecipazione e penso sia giusto dedicargli questa vittoria perchè ha creduto sempre nelle mie possibilità. La vettura è stata splendida a parte gli scontati numeri fatti per via delle gomme che in questo tipo di gare si consumano in un baleno. Mi dispiace che svariati problemi non mi consentano più di correre con continuità*». Decisamente soddisfatto Pinzolo finito secondo: «*Non c'era proprio nulla da fare contro Parisi. Mi ero ripromesso di puntare al posto d'onore e ci sono riuscito anche se temevo molto De Pasquale. Considerando i problemi che mi hanno afflitto dall'inizio mi è andata bene vincendo il gruppo N*». Sconsolato ma non certo rassegnato il volto di Gabriella Ferraro che ci ha fatto conoscere una nuova navigatrice Maria Graziella Arberi. «*La stagione continua ad andare male ormai. Mi resta solo il Messina ed il Conca d'Oro per acciuffare un risultato accettabile*». □

SLALOM **CON UNA VETTURA «COCKTAIL»**

ZANDONA' FA TRIS A POLSA

POLSA DI BRENTONICO - Per il terzo anno consegutivo il veronese Faustino Zandonà ha centrato l'obiettivo della vittoria assoluta nello slalom Prada-Polsa, organizzato a "quattro mani" dal Racing Team Quercia e dal Club Enzo Ferrari di Rovereto, valido sia per il campionato Triveneto che per il campionato delle Tre Regioni. Alla terza uscita stagionale con il nuovissimo Prototipo 850/2000, un coktail di ingegno e fantasia con un motore centrale su basamento Fiat 131 Abarth, testa 16 valvole della Lancia Delta Integrale e cambio rovesciato Porsche, Zandonà ha dimostrato sul percorso che sale alla Polsa tutte le potenzialità del suo nuovo mezzo rendendosi autore di una seconda manche davvero strepitosa che non ha lasciato scampo agli avversari. Su tutti a contrastarlo ci ha provato il suo rivale di sempre, il mantovano Massola con la Fiat X 1/9, autore del miglior tempo della prima manche ma non partito nella seconda. Per Massola il risultato ottenuto nella prima salita gli è valso comunque il secondo posto assoluto davanti a Torterolo su Renault Alpine A 110, penalizzato oltre misura da una deludente prima frazione. Quarto è finito il portacolori del sodalizio organizzatore, Fulvio Benazzoli, con una Fiat X 1/9 2000. Nei vari Gruppi vittorie di Roberto Amici, nel Gruppo N con una Renault 5 Gt Turbo mentre Filippi con una Peugeot 205 Gti ha prevalso nel Gruppo A.

Giorgio Lever

SLALOM

Polsa di Brentonico (Tn), 5 agosto 1990

3. trofeo Prada-Polsa

gara valida per il campionato triveneto.

Le classifiche

Assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850/2000) 186,94; 2. Massola (Fiat X 1/9 2000) 194,67; 3. Torterolo (Alpine Renault A 110) 196,19; 4. Benazzoli (Fiat X 1/9 2000) 196,69; 5. Stagnoli (A112-2000) 197,62; 6. Dezza (Busca) 199,93; 7. Amici (Renault 5 Gt Turbo) 200,64; 8. Fabbri (Ford Escort Rs) 201,28; 9. Rizzi (Dallara X 1/9) 201,29; 10. Filippi (Peugeot 205 Gti) 201,41.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bonvecchio 225,69; 2. Avesani 229,30; 3. Pecchiari 229,78; 4. Donati 239,94; 5. Albertini 252,19; 6. Portini 256,21 (tutti su A112 A).

Classe 1300: 1. Gozzer (Citroën Ax) 215,52; 2. Uboldi 218,17; 3. Gottardelli 224,96; 4. Tumolo 237,49; 5. Luzzi 253,49 (tutti su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: Ferrari (Opel Corsa Gsi) 218,10.

Classe 2000: 1. Fiorini (Peugeot 205 Gti) 214,70; 2. Sartori (Peugeot 309 Gti) 225,05; 3. Tomezzoli 225,93; 4. Origano 248,47 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

Classe oltre 2000: 1. Amici (Renault 5 Gt Turbo) 200,64; 2. Zadra (Bmw M3) 208,84; 3. Ferrari (Ford Sierra Cosworth) 211,42; 4. Mussi (Lancia Delta Integrale) 228,01.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Gilli 221,72; 2. Bonvecchio 224,23; 3. Longo 233,52 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Bottura (Citroën Ax) 220,77.

Classe oltre 1600: 1. Filippi (Peugeot 205 Gti) 201, 41; 2. Ciresola (Fiat Ritmo 130) 211, 95; 3. Minelli (Peugeot 205 Gti) 214,71.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Antonini (Fiat 126) 214, 52; 2. Canteri (Fiat 500) 218,13; 3. Ederle (Fiat 126) 220,16; 4. Castellazza (Fiat 500) 246,29.

Classe 1000: 1. Loda 206,90; 2. Frungillo 212,53; 3. Accastello 213,84; 4. Posenato (Fiat 127) 218,57; 5. Baini (Fiat 127) 219,72; 6. Tirelli (Fiat 127) 221,84; 7. Manica 222,31 (tutti gli altri su A112).

Classe 1150: 1. Righetti 207,75; 2. Marani 209,64; 3. Zenti 217,34; 4. Falezza 218,43; 5. Accordini 225,26; 6. Ghezzi 239,77 (tutti su Fiat 127 Sport).

Classe 1300: 1. Marchi (Simca rally 2) 211,58; 2. Stevanella 212,39; 3. Vaglia 214,76; 4. Biasolo (Mini Cooper) 224,25; 5. Perantoni (Fiat Coupé 128 Si) 224,62; 6. Rosa (Talbot Samba) 225,11; 7. Bellini 226,30; 8. Bergonzi (Talbot Samba) 231,24; 9. Anzalone (Simca Rally 2) 233,77; 10. Sabattini 267,28 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Torterolo (Alpine Renault A 110) 196,19; 2. Rizzi (Fiat 115 Dallara) 201,29; 3. Ciriello 220,35; 4. Bogni 227,98; 5. Bazzoli (Fiat Ritmo 105) 238,56; 6. Compagnoni (Fiat Ritmo 105) 257,84 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Fabbri 201,28; 2. Cumino 205,41; 3. Toffoli (Alfa Romeo Gti) 211,17 (tutti gli altri su Ford Escort RS).

Classe oltre 2000: 1. Ferraris (Porsche Carrera) 205,83; 2. Gardi (Ford Capri) 226,77.

PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Cremonesi (Tp1) 211,15; 2. Fogazzi (Fiat Ritmo 105) 245,39.

Classe 2000: 1. Zandonà (Fiat 850/2000) 186,94; 2. Massola 194,67; 3. Benazzoli 196,69; 4. Stagnoli (A112/2000) 197,62; 5. Dezza (Busca) 199,93; 6. Silvestrini (Fiat X 1/9 Dallara) (tutti gli altri su Fiat X1/9-2000).

A CUSANO MUTRI

NERINI IL TOSCANO

CUSANO MUTRI - La gara di Cusano Mutri è stata sempre caratterizzata dalla presenza di numerosi piloti del Centro-Nord, ed anche la 7. edizione ha tenuto fede alla tradizione, con la presenza di alcuni tra i migliori specialisti delle gare tra i birilli scesi nella ridente cittadina sannita. Tra essi, l'unico ad aver rispettato i pronostici, che lo vedevano favorito, è stato il pratese Claudio Nerini che si è aggiudicato la gara con due manche da manuale alla guida di una Fiat X1/9-2000 prototipo. Il portacolori della Sport e Motori ha dovuto, però, fare i conti con uno scatenato Camillo Bandino che con una Fiat X1/9 1600 con meno cavalli e più peso ha chiuso la gara con appena 24" di distacco. Soddisfattissimo il vincitore, che ha voluto evidenziare l'eccellente prestazione di Bandino. Alla gara, patrocinata del Comune di Cusano Mutri, hanno partecipato sessantaquattro piloti. Tornando alla gara, da rilevare



Sopra, il vincitore a Polsa Zandonà con la sua «cocktail-car» (Attualfoto). Da Prato con furore, Nerini, nell'altra pagina, ha vinto a Mutri (Festa).

anche la sfida per l'ultimo gradino del podio tra i rivali di sempre Leonello Arduini (Porsche 914), miglioratosi di due secondi nella seconda manche, e Giovanni De Luca (Porsche 911), protagonista di una bella gara con una vettura certamente non adatta rispetto alle agili Fiat X1/9. Solo 2" hanno diviso in classifica i due "porschisti". Al 5. posto Giovanni Carbone (Fiat X1/9 2000), fermo lungo il percorso nella seconda manche. Solo undicesimo il "patron" della Supergara, Mauro Scanavino, autore del terzo tempo con il suo prototipo Gmg, ma incappato in alcune penalità. Antonio Zaccaro (Peugeot 205 Rallye) e Salvatore Langella (Peugeot 205 Gti) si sono rispettivamente imposti nei gruppi N ed A.

Rosario Moselli

SLALOM

Cusano Mutri (Bn), 5 agosto 1990

7. Trofeo città di Cusano Mutri

gara valida per la Coppa Csai (5. zona)

Le classifiche

Assoluta: 1. Nerini (Fiat X1/9-2000) 122,12; 2. Bandino (Fiat X1/9) 122,96; 3. Arduini (Porsche 914) 125,10; 4. De Luca (Porsche 911) 125,12; 5. Carbone (Fiat X1/9-2000) 126,09; 6. De Amicis (Fiat 850/2000) 128,06; 7. Palomba (Fiat 600/2000) 128,59; 8. Gammella (Fiat X1/9) 131,38; 9. Carenza (Fiat X1/9) 131,97; 10. Pagliari (Ams) 132,23.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Mierlo 136,94; 2. Tortora 138,10; 3. Coppola 139,66; 4. Russo 143,56; 5. Impesi 145,49; 6. Perpetua 148,69; 7. Stroffolino 148,71; 8. Fuschino 152,53; 9. Tarantino 152,77; 10. Cappelli 153,35 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Zaccaro 136,85; 2. Coppola 140,87; 3. Pepe 142,87; 4. Sangiuolo 143,49; 5. Noviello 154,83 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Casillo (Peugeot 205 Gti) 144,26.

Classe 2000: 1. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 141,14.

Classe 2500: 1. Cuomo 150,11; 2. Buonocore 153,83 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ciampitiello 140,28; 2. Noviello 143,93; 3. Panella 146,50; 4. R. Cuomo 153,55 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Alezza (Alfa Romeo 33) 138,51; 2. Borrelli 142,83; 3. Votto (Alfasud Sprint) 145,55; 4. Vargas 153,45; 5. Ferraro (Peugeot 205 Gti) 154,20; 6. Esposito 156,13 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Langella (Peugeot 205 Gti) 134,84; 2. Cilento (Peugeot 309 Gti) 141,68.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Dian (Fiat 126) 139,86.

Classe 1000: Visto (Fiat Panda) 139,67; 2. Spina (A112) 141,13.

Classe 1300: 1. Carenza 131,97; 2. Cerbo 134,82; 3. Rea (Fiat 128) 141,07; 4. Valentini 145,02; 5. Samataro (Fiat 128 coupè) 153,06; 6. Casoria 187,54 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Bandino 122,36; 2. Gammella 131,38; 3. Guciniello 141,72; 4. Di Palma (Alfasud Ti) 153,65 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. De Maio (Alfasud Sprint) 134,81; 2. Ammirati (VW Golf Gti) 142,50.

Classe oltre 2000: 1. Arduini (Porsche 914) 125,10; 2. De Luca (Porsche 911) 125,12.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palomba 128,59; 2. Testa 139,62 (tutti su Fiat 600).

Classe 1600: 1. Massari (Bertuccia-Alfa Romeo) 136,44; 2. Ambrosone (Alfasud Ti) 169,34.

Classe 2000: 1. Nerini 122,12; 2. Carbone 126,09; 3. De Amicis (Fiat 850/2000) 128,06; 4. Pagliari (Ams) 132,23; 5. Scanavino (Gmg) 133,83; 6. Forgione 136,92; 7. Tollis 167,78 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

A PATTADA

LODDO L'ORIUNDO

PATTADA. «Sabato sera non trasformarlo in una tragedia» è lo slogan su una vetrofania che piloti pattadesi hanno esposto durante la gara con la chiara intenzione di lanciare un messaggio a tutti coloro, giovani e non, che appassionati della velocità a volte dimenticano le più elementari norme di sicurezza. L'iniziativa è apparsa opportuna soprattutto in considerazione del fatto che durante la vigilia delle gare e subito dopo, una sorta di entusiasmo eccessivo colpisce molti che vogliono emulare i loro beniamini impegnati nelle gare. Per quanto riguarda la corsa invece Adolfo Loddo con la sua Loddo 2000 si è imposto confermando la vittoria dello scorso anno, battendo il pilota locale, Salvatore Giagu, giuntogli alle spalle. Un duello avvincente che ha ri-



chiamato sui tornanti della Ponte Molinu-Pattada una folla enorme nonostante il gran caldo. Al via si sono presentati ben 48 piloti. Tra le vittorie da segnalare quella di Porru nella affollatissima classe 1150 del Gruppo N dove le vecchie ma intramontabili A112 hanno fornito la solita razione di sbandate, testa coda e controsterzo. Sempre in tema di A112 nella classe 1150 del Gruppo Speciale Angioi ha prevalso su Serra e Lepori. La manifestazione, giunta alla 2. edizione, ha riscosso un lusinghiero successo dando così alla Associazione Motoristica Pattadese una bella soddisfazione.

Gianni Olandi

SLALOM

Pattada (Ss), 5 agosto 1990

2. trofeo Ponte Molinu-Pattada
gara nazionale

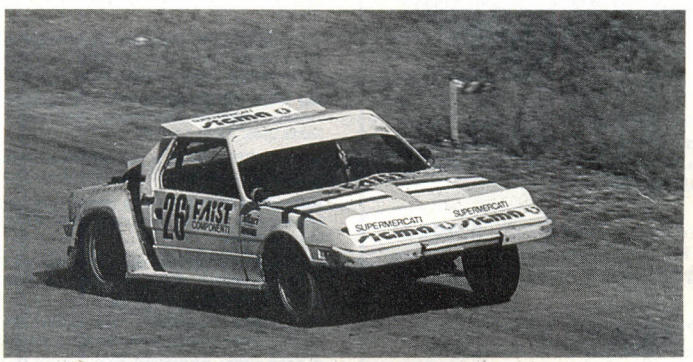
Le classifiche
Assoluta: 1. Loddo (Loddo 2000) 135,75; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 137,28; 3. Cucchedu (Renault R5 Gt Turbo) 439,69; 4. Perez (Renault R5 Gt Turbo) 140,20; 5. Cocco (Renault 5 Gt Turbo) 145,11; 6. Lasia (Renault 5 Gt Turbo) 145,71; 7. Fois (Fiat X1/9) 145,75; 8. Perasso (Fiat Gran Prix) 145,76; 9. Guidenzi (A112) 147,59; 10. Angioi (A112) 148,01.
GRUPPO N
Classe 1150: 1. Porru 143,90; 2. Afru 157,79; 3. Masala 158,56; 4. Perez 159,66; 5. Ortu 163,16; 6. Falconi 163,67; 7. Dore 164,33 (tutti su A112).
Classe 1300: 1. Serra 151,37; 2. Debidda 151,89; 3. Sale 152,51; 4. Deiana 145,10; 5. Bacchidda 157,52; 6. Morandoni 158,49 (tutti su Peugeot 205 Rallye).
Classe 1600: 1. Soggia (Opel Corsa Gsi) 150,89.
Classe 2000: 1. Bacchella (Opel Kadett Gsi) 150,32; 2. Pala (Fiat Ritmo 130) 156,29.
Classe oltre 2000: 1. Cucchedu 139,69; 2. Perez 140,30; 3. Cocco 145,11; 4. Lasia 145,71; 5. Doneddu 150,11; 6. Serra 158,38 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).
GRUPPO A
Classe 1150: 1. Gaudenzi 147,59; 2. Soggiu 151,79; 3. Marroni 152,48; 4. Marrone 154,16; 5. Scema 167,51 (tutti su A112).
Classe 1600: 1. Beccu (Fiat Ritmo 70) 153,18; 2. Sechi (Peugeot 205 Gti) 156,66; 3. Seddone (Fiat Uno 70) 186,72.
Classe oltre 1600: 1. Doneddu (Renault 5 Gt Turbo) 151,20; 2. Loi (Ford Escort) 153,85; 3. Sau (Opel Manta) 155,62.
GRUPPO SPECIALE
Classe 700: 1. Panu (Fiat 500) 178,50.
Classe 1000: 1. Perria (A112) 159,87.
Classe 1150: 1. Angioi (A112) 148,01; 2. M. Serra (Fiat 127) 152,37; G. Serra (A112) 161,73; 4. Lepori (A112) 179,90.
Classe 1300: 1. Martinez (Vw Golf Gti) 148,06; 2. Marinelli (Opel Corsa) 159,31.
Classe 1600: 1. Murtas (Alpine Renault A 110) 166,70.
PROTOTIPI
Classe 1000: 1. Cadeddu (Fiat 600) 155,73.
Classe 1600: 1. Busonera (Fiat X1/9) 157,42.
Classe 2000: 1. Loddo (Loddo 2000) 135,75; 2. Giagu (Lanci Beta Montecarlo) 137,28; 3. Fois (Fiat X1/9) 145,75; 4. Perosso (Fiat Gran Prix) 145,76.

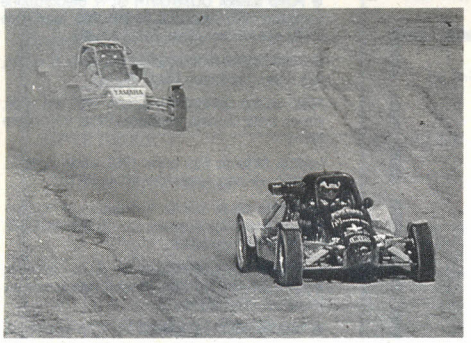
VELOCITÀ SU TERRA **NEL TRICOLORE**

TAMBURINI DA' SPETTACOLO

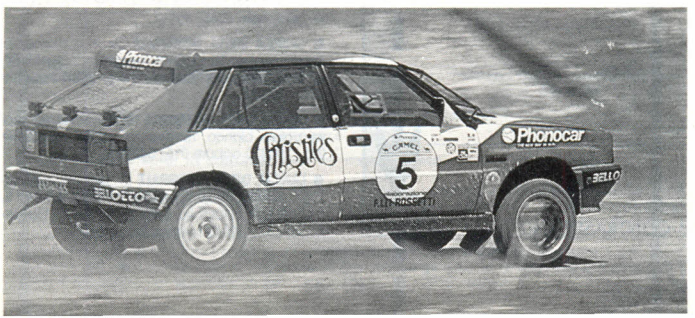
PERGOLA — La rinnovata pista del «Catria» ha ospitato la sesta prova del campionato tricolore. Al termine delle gare la classifica assoluta dell'italiano vedeva Tamburini e Rosella appaiati con un solo punto di ritardo da Zanin, all'asciutto di punti, perché appiedato dalla rottura di un semiasse nella semifinale della mattina. La gara dei prototipi 3500 ha offerto notevole spettacolo con Tamburini e Susan a contendersi la vittoria. Il Bresciano su Porsche ha battuto il rivale per otto decimi dopo aver quasi sempre condotto, eccetto per una fase centrale. Al terzo posto si è piazzato Zantomasi dopo un'avvincente lotta su Grasselli e Tringali, poi ritirato. Nella prototipi junior è stato sempre in testa il marchigiano Crispiani; al secondo posto l'ha spuntata Carron che è riuscito a distanziare Serraiotto e Brioni, mentre Fontana ha dovuto cedere. Nella 2. divisione classe 3500 Rossetti non ha avuto rivali, con Gallon che ha dovuto faticare per avere ragione di Paoloni, giunto terzo, il quale, a sua volta ha contenuto il recupero di Pavanelli. In mattinata come già detto Zanin con l'Audi aveva dovuto dare forfait già in semifinale. Nella 1800 trazione anteriore notevole spettacolo con Ferragotto che ha avuto ragione di Caputo dopo un duello ravvicinato. Nella trazione posteriore invece vittoria a mani basse di Rosella che ha preceduto Faraon e Dal Bo: quest'ultimo ha passato nel finale Zuffada, mentre Spagnol a lungo secondo ha dovuto cedere per un'uscita di pista. La promotion ha offerto la galoppata solitaria di Gindri che ha preceduto sul traguardo Maroadi e Risi, mentre nel trofeo Alfasud Cross Contardi si è rifatto della sfortunata prestazione nelle elaborate 3500, precedendo Pandolfi e Brinoni. Cimarelli, inizialmente secondo ha perso terreno per problemi di motore.

Giuseppe Saluzzi





Rosella, sopra, e Tamburini, a lato, dopo la gara di Catria sono appaiati ad un punto dal leader nell'italiano. Rosetti ha vinto la 3500 2. divisione (Biondo).



VELOCITÀ SU TERRA

Pergola (Ps), 5 agosto 1990

6. prova del campionato italiano

Le classifiche
2. DIVISIONE
Classe 1800 trazione anteriore: 1. Ferragotto (Fiat Ritmo) 7'17"9; 2. Caputo (VW Scirocco) 7'21"9; 3. Benevelli (Fiat Ritmo) 7'24"4; 4. Licheni (Lancia) 7'39"8; 5. Melli (Lancia) 7'42"5; 6. Guiducci (Lancia) 8'01"3; 7. Balboni (Fiat Ritmo) a 3 giri.
Classe 1800 trazione posteriore: 1. Rosella 6'28"1; 2. Faraon 6'44"6; 3. Dal Bo (Renault 5 Turbo) 6'46"3; 4. Zuffada (Lancia Beta Montecarlo) 6'47"0; 5. Bonacini 6'47"4; 6. Barbieri 6'55"8; 7. Batoccolo 6'57"9; 8. Reverberi 7'03"5; 9. Mastrogiacomo (Lancia Beta Montecarlo) 7'43"5; 10. Spagnol a 4 giri (tutti gli altri su Fiat X1/9).
Classe 3500: 1. Rossetti (Lancia Delta Integrale) 6'18"2; 2. Gallon (Lancia Delta Integrale) 6'22"3; 3. Paoloni (Lancia Delta Integrale) 6'31"7; 4. Pavanelli (Porsche) 6'32"5; 5. Lazzari (Lancia Delta Integrale) 6'45"9; 6. Contardi (Porsche) 6'50"0; 7. Valentini (Alfa Romeo 33) 6'50"7; 8. Romanisio (Porsche) 6'55"7; 9. Gaetani (Porsche) a 1 giro. 10. Cartari (Fiat X1/9) a 1 giro.
3. DIVISIONE
Classe 1600 prototipi junior: 1. Crispiani (Suzuki 1000) 7'21"4; 2. Carron (Lancia 1600) 7'34"8; 3. Serraiotto (Fiat 1600) 7'40"4; 4. Brioni (Abarth 1600) 7'44"4; 5. Compagno (Suzuki 1000) 7'53"5; 6. Tolomio (Fiat) a 1 giro; 9. Cazzin (Kawasaki) a 2 giri; 10. Fontana (Ford 1600) a 3 giri; 11. Beani (Lancia 1500) a 4 giri.
Classe 3500 prototipi: 1. Tamburini (Porsche 3300) 5'49"9; 2. Susan (Yamaha) 5'50"7; 3. Zantomasi (Porsche) 6'06"6; 4. Grasselli (Porsche) 6'22"1; 5. Bordi (Lancia 037) a 1 giro; 6. Gallotta (Abarth) a 1 giro; 7. Bonollo (Alfa Romeo) a 1 giro; 8. Ruffato (Porsche) a 1 giro; 9. Brugnaro (Fiat) a 1 giro; 10. Baldisser (Porsche a 3 giri.
Promotion: 1. Gindri (Go-Pro) 9'18"0; 2. Maroadi (Go-Pro) 9'36"7; 3. Risi (Go-Pro) 9'47"7; 4. Moroni (Funny Kart) 9'51"0; 5. Benvenuti (Go-Pro) 10'09"8; 6. Sala (Go-Pro) a 1 giro; 7. Elia (Funny Kart) a 1 giro; 8. Sertore (Funny kart) a 2 giri.
Trofeo Alfasud Cross: 1. Contardi 7'11"7; 2. Pandolfi 7'19"6; 3. Brinoni M. 7'20"4; 4. Ferretti 7'21"0; 5. Rapparo 7'22"6; 6. Cingolani 7'23"3; 7. Cimarelli 7'24"2; 8. Glorio 7'27"5; 9. Carli L. 7'33"0; 10. Brandoni 7'36"1.

VELOCITA'

18-19 AGOSTO

Nürburgring
Campionato Mondiale
Sport Prototipi
F. 3 tedesca
Porsche Carrera Cup
Nürburgring GmbH
Tel. 0049/2691/3020

Brands Hatch
Campionato
Internazionale
F. 3000
Turismo inglese
Brands Hatch Leisure
Racing Club
Tel. 0044/474/872331

19 AGOSTO

Road America
Campionato Imsa
Imsa
Tel. 001/203/3362116

Brooklyn
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

Trois Rivieres
Trans-Am
Scca
Tel. 001/303/694/7222

Zolder
Campionato europeo
Autostoriche
V.z.w. Telamen
Tel. 0032/11/250569

Interlagos
Campionato F. 3
Sudamericano
Interlagos
Tel. 0055/521/9911

Tsukuba
F. 3 giapponese
Turismo giapponese

25 AGOSTO

Bristol
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

Monza
Formula Panda Monza
3. Trofeo Lombardia
F. Fire
Sias-Autodromo Nazionale
Monza
Tel. 039/24821

25-26

Oesterreichring
Campionato europeo
Autostoriche
Oasc
Tel. 0043/222/923348

26 AGOSTO

Gran Premio del Belgio a Spa-Francorchamps
Campionato Mondiale
Formula 1
Racb
Tel. 0032/2/2300810

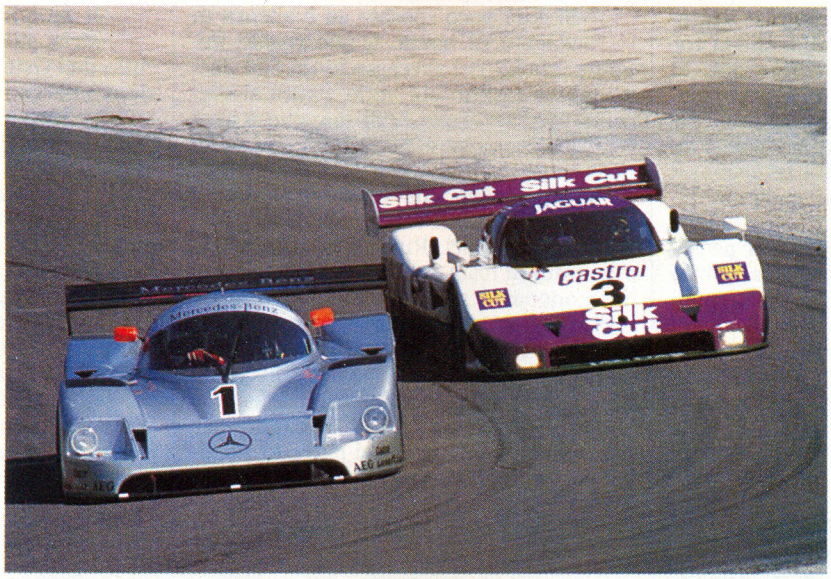
Denver
Formula Indy
Cart
Tel. 001/313/3348500

Autocross a Bauska
Campionato autocross
Sportcomplex
Moussa (Urss)

27 AGOSTO

Birmingham
Campionato
Internazionale
F. 3000
Brscc
Tel. 044/474/874445

TELE SPRINT
SERVIZIO QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE CON LA SIP
CHIAMATE IL 1637
se siete utenti dei distretti di: Ancona, Bologna, Comacchio, Ferrara, Fidenza, Firenze, Fornovo, Genova, Imola, Lugo, Milano, Modena, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Porretta Terme, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, Roma, Teramo, Torino.
OPPURE (051) 997.997 SE DI ALTRO DISTRETTO



Sopra, la Mercedes C11 che cerca il successo anche il 19 agosto al Ring (Studio '83)

RALLY

17-19 AGOSTO

Zimbabwe
Campionato Rally
Continente Africano
Zimbabwe Motor
Sport Fed.
Tel. 00263/2634/725518

18-26 AGOSTO

Australian Safari
Automotion Australian
549 Pittwater Road
Brookvale NsW 2100
Australia

22-27 AGOSTO

1000 Lake Rally
Campionato mondiale
rally
Tel. 00358/41/628211

25-26 AGOSTO

Rally delle Valli Imperiesi
Scuderia Imperia Corse
Tel. 0183/274352

26 AGOSTO

3. Rally del Tirreno
Coppa Italia 7. zona
Coefficiente 3
Staff 99
Tel. 091/333543

3. Rally della Garfagnana
Rallysprint
Scuderia Vallesechio
Corse
Tel. 0583/50004

26-30 AGOSTO

Halkidikis Rally
Campionato europeo
rally
Elpa
Tel. 0030/1/7786902

ALTRE SPECIALITA'

19 AGOSTO

Valkenswaard
Campionato europeo
rallycross
Nrv
Tel. 0031/1833/2660

Course de Cote St. Ursanne
Campionato europeo
della montagna
Course de Cote Int.
Tel. 0041/66/766122

Nova Paka
Campionato europeo
autocross
Automobil Club Nova
Paka
Tel. 0042/194/573

Salita Luzzi-Sambucina
Coppa Csai
della montagna
Cosenza Corse
Tel. 0984/72895

Slalom Scaletta Zanclea
Ac Messina
Tel. 090/2933031

26 AGOSTO

Salita Piancamuno-Montecampione
Campionato italiano
della montagna
Coppa Csai
Team Mille Miglia
Tel. 030/41644

Slalom Città di Campli
Angry Team
Tel. 085/8942450

Slalom Cervino
Caserta Corse
Tel. 0823/444704

Slalom S. Giovanni in Fiore
Cosenza Corse
Tel. 0984/72895

Slalom Riviera dei Marmi
Valderice Racing
Tel. 0923/836492

Slalom Coppa del Redentore
Ac Nuoro
Tel. 0784/30034

Velocità su terra a Galliera Veneta
Team Padova Cross
Tel. 049/654935

Velocità su terra
a Volta Mantovana
Autoconsult Competition
Tel. 0376/604770

COME DIVENTARE PILOTI

SCUOLA FEDERALE CSAI
Autodromo di Vallelunga,
00063 CAMPAGNANO DI ROMA
Telefono 06/ 9041009-9041027
(velocità e rally)

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH
Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/ 841669
(velocità)

SCUOLA DI PILOTAGGIO DI SIEGFRIED STOHR
Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/ 615159 - 770207
(velocità e guida sicura)

SCUOLA DI PILOTI MILANO
Autodromo di Monza
Tel. 0331/59.23.95
(velocità e rally)

SCUOLA PILOTI FUORISTRADA
Federazione italiana Fuoristrada
Via Capranica, 4 - 20131 Milano
Tel. 02/ 23.00.18
(fuoristrada)

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO U. HENDRICKS
Strada Cantonale del
S. Gottardo km 14 Nord di
Bellinzona
OSOGNA (Svizzera)
Tel. 0041/92/ 66.18.78
Tutti i giorni
lezioni su appuntamento

CARLO ROSSI DRIVING CAMP
Viale Marconi, 2/C
28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322/ 846222
(guida sicura, sportiva, rally, acrobatica, neve e ghiaccio driving master)

GABRIELE GORINI SPEED TRAINING
Autodromo di Imola
Sede Legale: Via Sillaro, 31
7100 FORLI
tel. 0543/700188-50523
(corsi di pilotaggio con vetture Porsche)

VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL Piazza Mazzini, 18
36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

1960
JACK BRABHAM FA POKER

E quattro! Jack Brabham si aggiudica il Gp del Portogallo, che si corre sul tracciato di Oporto, fa poker di vittorie consecutive e allunga prepotentemente le mani sul titolo iridato 1960 per la F. 1. Non è, la sua, una vittoria facile, perché sono in molti a impegnarsi allo spasimo per contrastarlo. A cominciare da John Surtees, che parte dalla pole ma in gara esce di strada, per passare a Dan Gurney e continuare con il rientrante Moss. Due mesi scarsi dopo il terribile incidente nelle prove del Gp del Belgio Moss riesce a portarsi anche al comando della gara. Poi va in testa coda e viene squalificato per aver compiuto un tratto di pista in senso contrario a quello della corsa.. Per Brabham è un successo che significa quasi iride.

TURISMO. Il Tourist Trophy festeggia la 25. edizione (la prima risale al 1905) e sul circuito di Goodwood è Stirling Moss a vincere. È la sua prima affermazione dopo l'incidente al Gp del Belgio: evidentemente Moss è guarito davvero bene. Non fatica più di tanto a contenere le Aston Martin di Roy Salvadori e Innes Ireland e vince con una Ferrari, la splendida 250 Gt. Da segnalare il bel 4. posto assoluto di Graham Hill con la Porsche, prima nella classe sino a 2000 cc.

1970
SUPER ICKX IN AUSTRIA

Si è da poco sposato ed è ancora in viaggio di nozze. Quale regalo migliore, allora, del successo in un Gp? Jacky Ickx è andato più volte vicino al successo con la Ferrari 312B ma sino a quel punto la stagione è stata dominata dalla Lotus e da Jochen Rindt. Non in Austria, a Zeltweg, dove sul veloce e ondulato Osterreichring la Ferrari non lascia spazio agli avversari. Rindt è in pole ma al via scatta in testa Regazzoni con la seconda monoposto del Cavallino, seguito da Ickx. C'è anche Giunti, con la terza vettura di Maranello, a prendere in una morsa serrata la Lotus dell'austriaco. Regazzoni, che è in testa, sbanda su una macchia d'olio e Ickx passa così al comando, per non mollarlo più. Rindt si ritira al 22. giro, per la delusione del suo pubblico. La gara si conclude con l'uno-due della Ferrari e il tripudio dei tanti italiani venuti ad assistere alla gara.

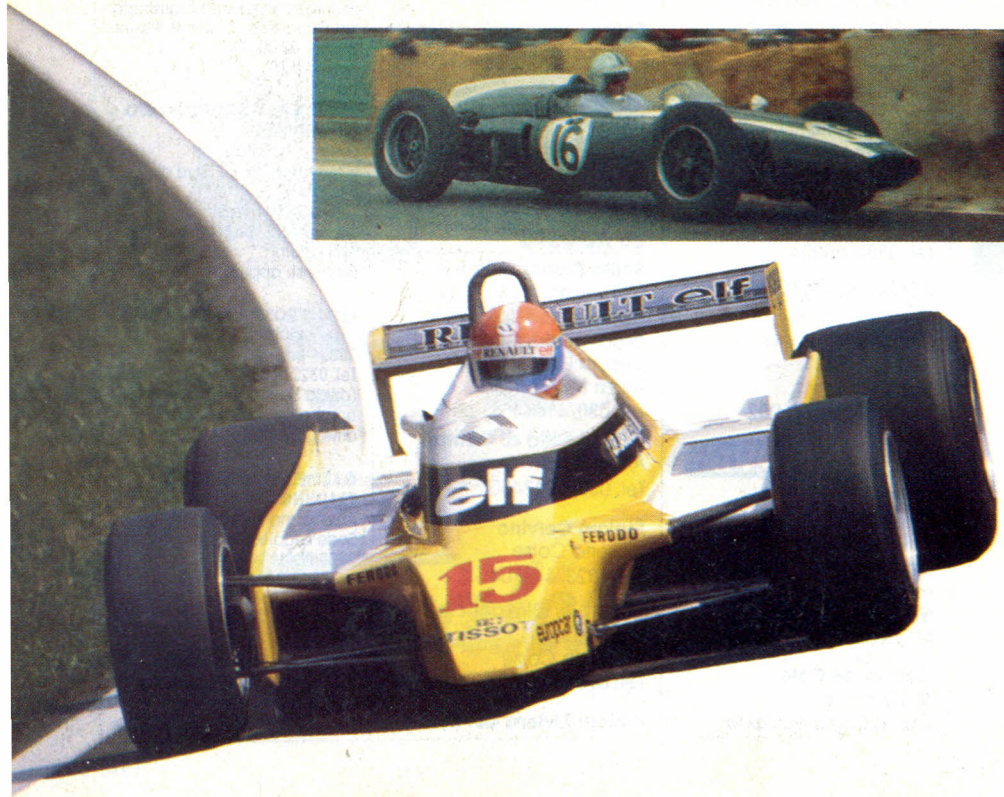
FORMULA 2. Solo una settimana prima si è classificato 2. nel Gp d'Austria di F.1 ma Clay Regazzoni, evidentemente, non è soddisfatto. Vince così alla grande, il Gp del Mediterraneo di F. 2, con la Tecno: è un successo che lo lancia in vetta alla classifica del campioanto europeo. Regazzoni, sul velocissimo tracciato siciliano, batte sonoramente le Bmw di Jo Siffert e del suo... caposquadra (in F.1) Jacky Ickx.

1980
JABOUILLE BATTE JONES

Il mondiale di F.1 fa tappa in Austria, sul velocissimo e ondulato circuito dell'Osterreichring. In quelle condizioni emerge incontenibile la potenza del biturbo Renault e la Casa francese occupa la prima fila. In pole c'è Arnoux, che ha rifilato oltre 1" al compagno Jabouille. Al via René scatta velocissimo e va in testa. Una vittoria lo rilancerebbe clamorosamente in lizza per il titolo ma il bel sogno svanisce al 22. giro, quando deve fermarsi a cambiare le gomme. Riparte ma concluderà 9., a 1 giro dal vincitore. Che è il successo compagno Jabouille, bravo nel non consumare eccessivamente le gomme e primo per soli 82/100 su un Alan Jones che con la Williams ha sopperito magnificamente alla minor potenza dell'otto cilindri Cosworth aspirato.

FORMULA 3. Quella che fa da prologo al Gp di F.1 è considerata la rivincita di Montecarlo, anche se manca Mauro Baldi, che aveva vinto quella gara. Gli emergenti della F.3 si sfidano in Austria senza esclusione di colpi. In prima fila ci sono Alboreto e Fabi, dietro i vari Borgudd, Tassin, Acheson. Al via il più lesto è Alboreto, che non viene più ripreso. Fabi è 2. mentre al 3. posto conclude Tassin.

PROCAR. Le belle berlinette Bmw M1 che animano la serie Procar vedono il successo di Piquet.





1960. *Jack Brabham con il successo a Oporto in Portogallo ipoteca il mondiale mettendo nelcarniere la quarta vittoria consecutiva*
1970. *È in viaggio di nozze e non può che festeggiare il mattrimonio con una vittoria: Ickx si impone a Zeltweg con la Ferrari*
1980. *Jabouille eredita la testa nel Gp d'Austria da Arnoux e vince con la Renault biturbo*



Il successo è un gioco da grandi. Dietro ogni successo c'è sempre una somma di piccoli particolari. Per quest

Kadett è oggi la Station Wagon più richiesta in Italia: con la sua linea elegante, le sue prestazioni da berlina (da 0 a 100 in 10.3 secondi nella ver

sione 1.8 i), il suo comfort e la sua versatilità (470 litri di volume di carico) Kadett Station Wagon ha reinventato il piacere di viaggiare e la mod

di farlo più comodamente possibile. Oltre alla nuova motorizzazione 1.4 (75 CV, velocità massima 165 km/h, massa rimorchiabile 1000 Kg

Kadett Station Wagon è disponibile anche nelle versioni 1.2, 1.7 D, 1.5 Turbodiesel Intercooler e 1.8 i da 112 CV.

Chiedete pure di lei: scoprirete che il successo non ha mai avuto un prezzo così ragionevole.

Look at Opel now!

OPEL GM

OPEL
BY GENERAL MOTORS
N°1 NEL MONDO