

AUTO SPRI NT

FERRARI

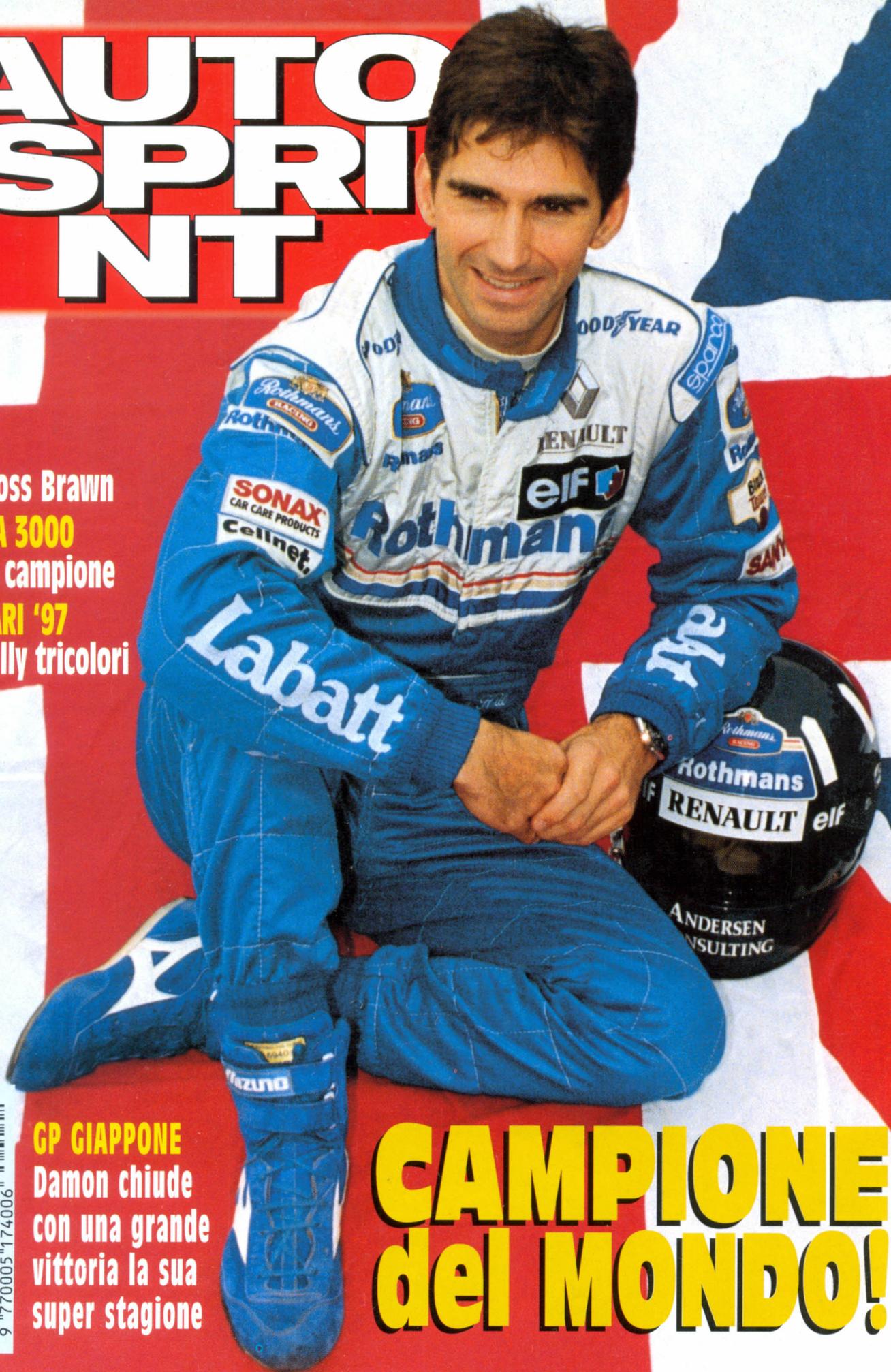
Arriva Ross Brawn

FORMULA 3000

Muller è campione

CALENDARI '97

Ecco i rally tricolori



GP GIAPPONE

Damon chiude
con una grande
vittoria la sua
super stagione

CAMPIONE del MONDO!

42

15-21 ottobre L. 4.000
Sped. in abb. postale com. 26 art. 2 legge 549/95-90



42

SOMMARIO

SETTIMANALE
Anno XXXVI
15-21 ottobre 1996

L. 4.000

COLOMBO



VELOCITA'

FORMULA UNO
12 Gp Giappone

SUPERTURISMO
**52 Alla resa
dei conti**

ITC
62 Hockenheim

FORMULA 3000
66 Hockenheim

CHALLENGE FERRARI
**72 Tre nomi
per un titolo**

RALLY

LA PROPOSTA
**78 Coppa Fia
per team**
SPECIALE
82 Scuola Federale

L'ALTRA DOMENICA

52 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, Canaglia
di Giorgio Faletti
11 Domenica notte
di Carlo Cavicchi

RUBRICHE

8 lettere
42 fanta gp
60 domenica sprint
68 news velocità
76 news rally
84 news on the road
90 news karting
92 news modelli
94 news estero
96 portobello
98 dove si corre

**AUTO
SPRINT**

REDAZIONE:
40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7 - telefono 051/62.27.111
telex: 051/625.83.10

Autosprint - Casella Postale San Lazzaro di Savena 40068

DIRETTORE RESPONSABILE **CARLO CAVICCHI**

VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

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

INVIATI SPECIALI
ALBERTO ANTONINI
CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI
MARIO DONNINI
MARISA IMBROGNO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI
TECNICA
GIORGIO PIOLA

SERVIZI SPECIALI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
FABIO RAVAIOLI

GRAFICI
GIORDANO CAPELLI
(responsabile)
ADRIANA BOLLA
ALBERTO RONDELLI

SEGRETARIA
MIRCO LAZZARI
(archivio)

CLELIA MUSOLESI

DISEGNI
STEFANO ADAMI
ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

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

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

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

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

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

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CONTI EDITORE S.P.A.

DIREZIONE PUBBLICITÀ **Dino Bichisao**
Loredana Malaguti

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

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ ITALIA E ESTERO

Multi Media Pubblicità s.p.a.
Direzione Generale: Via San Gregorio, 34 - 20124 Milano
tel. 02/67.16.91

AREE DI VENDITA

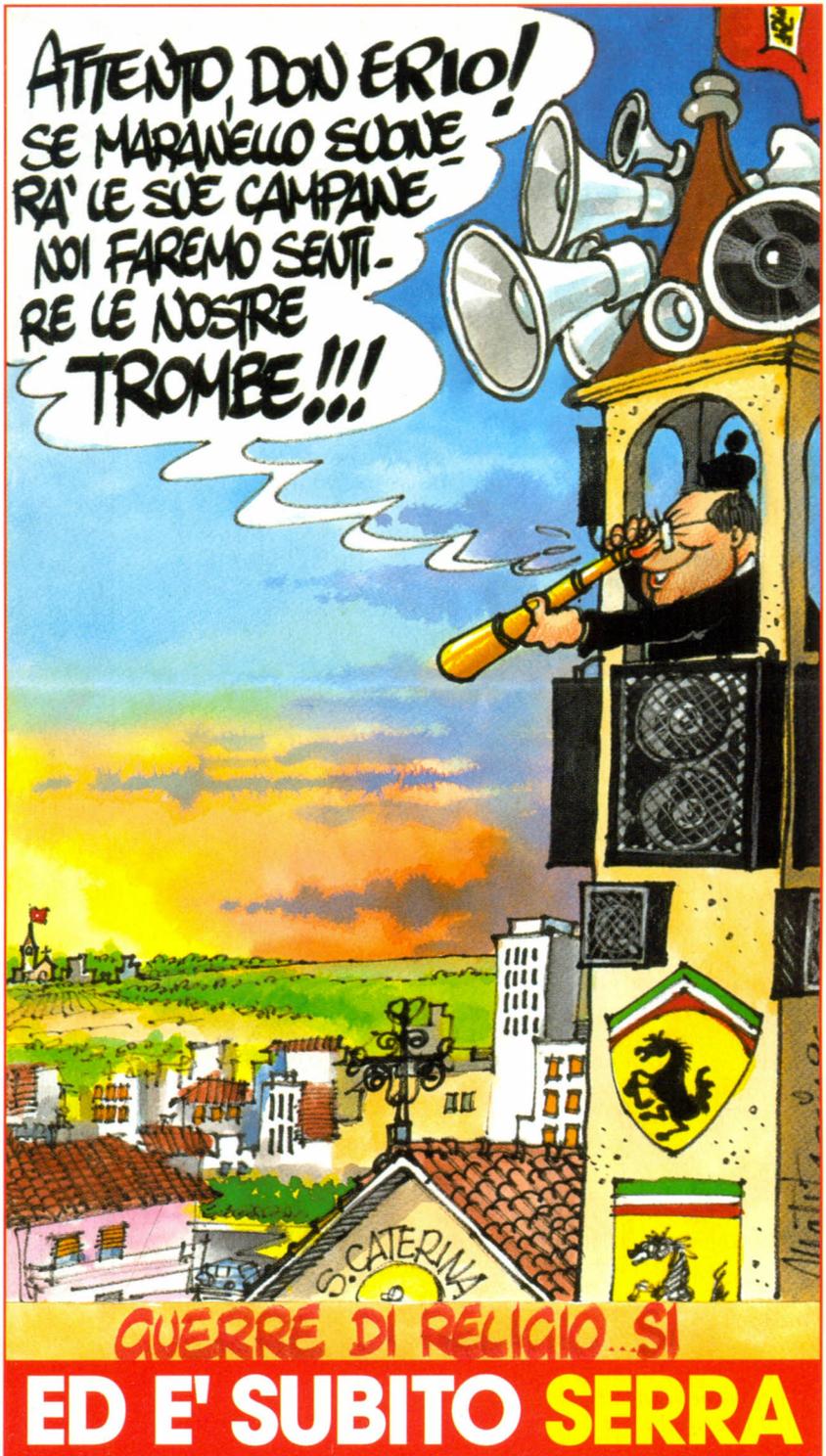
Milano - Via San Gregorio, 34 - 20124 Milano - tel. 02/67.16.91

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

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

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

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



IO CANAGLIA



Prossimamente
su questi schermi

GIORGIO FALETTI

Chi l'ha detto che il cinema non si cura del mondo dello sport automobilistico? Ecco alcuni film in uscita che smentiscono questo luogo comune.

Il ragazzo con la valigia – A un pilota americano di nome Heineken, noto per essere uno che va a tutta birra, viene offerto da un famoso team-manager un posto fisso in Formula Uno in cambio di una valigia piena di soldi. Fiducioso, il ragazzo accetta e in cambio riceve una prenotazione fissa per un posto in tribuna ad ogni gara della stagione, viaggi a suo carico. Film sulla brutalità del mondo dello sport con spiraglio di speranza perché l'assegno dato al team manager risulterà scoperto.
Genere: dramma a fosche tinte.

La guerra dei mondi – Degli alieni piccoli e con i capelli a spaghetti arrivano da un altro mondo sulle loro monoposto spaziali per distruggere tutte le macchine da rally della terra e alla lunga ci riescono.
Genere: fantascienza?

Uomo dell'autoLavaggi – Un uomo si trova ad essere il solo italiano nel suo luogo di lavoro e l'unica parola che riesce a capire e a far capire è: «Sponsor». Il suo datore di lavoro capisce l'immensa solitudine e, per alleviarla, caccia via anche lui.
Genere: cinema-verità.

Hamburger Hill – Un pilota deluso abbandona le gare e apre una catena di fast-food. Il successo arriva grazie ad un rivoluzionario panino studiato in galleria del vento con scivoli estrattori per la salsa, che non macchia gli angoli della bocca o la cravatta. Sarà lui, ricco e spietato, a dettare legge come sponsor miliardario nella squadra che lo aveva cacciato.
Genere: favola.

Prima pagina – Un umile opinionista di un settimanale di automobilismo sportivo viene convocato dal suo direttore, il quale gli confida di volersi ritirare e di considerarlo l'unico in grado di succedergli alla guida del giornale, con uno stipendio da mille e una notte. La prima notte però finisce proprio mentre il nostro eroe sta per accettare e lui si sveglia davanti al computer, con l'articolo da scrivere e senza nessuna idea.
Genere: autobiografico.

foto DE BONIS



Guarda che luna

Chissà se a Gianmarino Zenere e Max Sghedoni sarà venuta in mente, percorrendo una delle speciali del rally di Cipro, la canzone di Fred Buscaglione?

Sulla bella e tormentata isola, oggetto di controversie fra Grecia e Turchia, i fari della Mégane dell'equipaggio italiano squarciano il buio della notte, creando un bel gioco di luce.

Ma su tutto, lassù, è il satellite della Terra ad attirare su di sé sguardi di ammirazione



FERMO POSTA

ALESSANDRA CLERICI - Può indirizzare la sua lettera presso la Williams Engineering Ltd, Grove Wantage, Oxfordshire Ox 12 0dq (Gran Bretagna).

ILEANA LITO - Manduria (Ta) - Beh, a quanto pare la vediamo allo stesso modo! Per quanto riguarda la sua richiesta, dia un'occhiata alla risposta sopra...

UBALDO SCHIAVI - Complimenti per il suo bel bambino: è bello sapere che c'è un... Gilles in più! Per l'altra questione, ci spiace: proprio non possiamo aiutarla!

ALBERICO PAOLO SALERNO - Cosenza - Grazie per la sua bella lettera: proprio un bell'esempio di passione allo stato... puro!

CERCASI FANS DI MIKA HAKKINEN per corrispondere e scambiarsi pareri e informazioni sul pilota finlandese. Scrivere a Riccardina Fortunato, via Tolstoj 11, 20146 (Milano).

GIUSEPPE SIMBENI - Verona - Speriamo che il suo auspicio possa realizzarsi. I piloti italiani hanno mostrato ampiamente di meritare più credito!

ROBERTO VAILATI - Bagnolo Cremasco (Cremona) - Ecco l'ordine d'arrivo del Gp d'Argentina 1957: 1. Fangio (Maserati), 2. Behra (Maserati), 3. Menditeguy (Maserati), 4. Schell (Maserati), 5. Gonzales-De Portago (Ferrari), 7. Bonnier (Maserati), 8. Moss (Maserati), 9. De Tomaso (Ferrari), 10. Pliotti (Maserati).

COVER STORY



1966

È tempo di elezioni per i lettori di Autosprint, chiamati a esprimersi sul nome del pilota più promettente del momento. Al fortunato prescelto verrà assegnato per la prima volta uno speciale premio denominato «Casco d'oro». Nasce la manifestazione destinata ad assegnare gli «Oscar» dell'automobilismo sportivo, un appuntamento ambito quanto prestigioso.



Finale «GIALLO» al millimetro

1976

Il momento della verità è vicino. Hunt e Lauda sono pronti ad affrontarsi nell'ultimo duello della stagione sul circuito giapponese del Fuji, col titolo in palio. E' la prima volta che la F.1 corre in Giappone e i telespettatori saranno costretti a una levataccia, visto che il Gp andrà in onda alle 5,30 del mattino. E c'è anche una piacevole novità: la Rai trasmetterà la gara a colori!



1986

Berger e la Benetton assaporano per la prima volta il gusto della vittoria in un Gp. Accade in Messico, in una pista dal manto d'asfalto molto abrasivo. Una caratteristica, questa, che esalta le doti delle gomme Pirelli. Intanto, al posto della S4 Gruppo B che andrà in «pensione» a fine anno, la Lancia sfodera la sua nuova arma per i rally: la Lancia Delta 4 Wd Gruppo A.

La Ferrari ibrida suscita qualche... rimpianto!

Caro Autosprint, ho 20 anni, ma già a 15 ero un vostro fedelissimo lettore e, nonostante ciò, questa è la prima lettera che spedisco. Lo scopo è quello di soddisfare alcune curiosità legate alla stagione di F.1 '96 e, in particolar modo alla Scuderia Ferrari, che è riuscita a raggiungere gli obiettivi che si era prefissata a inizio stagione. La prima domanda riguarda il recente Gp di Portogallo; Nel n. 48 del '95 titolavate: «Ma allora la Ferrari andava!».

A pagina 19 c'è una tabella con i tempi ottenuti dal grande Schummy al volante della 412 T2 ibrida (col motore 10 cilindri) nei test pre-campionato svolti all'Estoril, i cui risultati motivavano la vostra considerazione. Ma allora, visti i tempi ottenuti, e fatti salvi i possibili imprevisti che un Gp riserva, Michael con la combinazione telaio-aerodinamica '95 e motore '96 avrebbe potuto vincere? Forse sì, visti i tempi che il

vincitore Villeneuve ha ottenuto. Non pensate anche voi che la monoposto '95 si sia dimostrata (a parte i piloti) migliore di quella '96? Ho la netta sensazione che questo non è emerso solo grazie a Schummy e al continuo affinamento tecnico svolto durante la stagione. Per finire, non credete che il debutto del 10 cilindri, visti i risultati e le prestazioni, sia stato eclatante? Alla vigilia di Suzuka, questo motore ha ottenuto 4 pole e 3 vittorie, tra l'altro su tracciati assai probanti per i propulsori come Spa e Monza. Il tanto decantato Renault ha saputo fare di meglio al suo esordio? Un'ultima curiosità: non

credete che il 12 cilindri Ferrari nel '94 e nel '95 sia stato il miglior motore del mondiale? Io penso di sì e credo che Benetton e Williams abbiano dominato solo ed esclusivamente per il loro miglior compromesso tra telaio e aerodinamica, avendo vita facile contro le ultime schifezze di Barnard e non certo per la supremazia del V10 francese.

Alessandro Giannini, S. Firmina (Arezzo)

La sua non è dietrologia, ma puro buon senso. I quesiti che ha posto sono quantomai legittimi e le conclusioni che lei adombra appaiono in gran parte condivisibili. Infatti, se andiamo a guardare i test '95

a Estoril si hanno dei riscontri molto interessanti. In quella occasione, tanto per fornire degli utili dati comparativi, Schummy girò in 1'22"410 con la vecchia vettura dotata del V10 e addirittura in 1'21"230 con il V12. Quest'anno nelle prove ufficiali il tedesco ha fatto segnare con la F310 un crono di 1'21"236. Verrebbe quasi da pensare che tutto sommato la 412 T2 fosse tutt'altro che inferiore rispetto alla originalissima (e complicata) F310... Parliamoci chiaro: abbiamo scritto e riscritto che per vincere con Schummy non c'è alcun bisogno di una monoposto geniale e innovativa. E' sufficiente una vettura semplice e onesta, abbastanza veloce, abbastanza affidabile e abba-



DI MARIO

stanza competitiva. Tutto qui. Dio voglia, quindi, che queste considerazioni costituiscano uno spunto di riflessione in vista dell'91! E veniamo al propulsore V12 per il quale, anche di recente a Maranello qualcuno ha provato nostalgia. In realtà la preferenza accordata al 10 cilindri (risultati alla mano, assai competitivo) è motivata da ben note opportunità di carattere progettuale. Grazie a questa architettura e ai suoi minori ingombri, è possibile realizzare una monoposto aerodinamicamente più efficace. Sotto tale punto di vista l'opzione tecnica caldeggiata da Barnard per la F310 non ammette ripensamenti. Detto questo, siamo d'accordo con lei: i V12 non temevano certo i ... cavalli della concorrenza!

Amarezza dopo la rinuncia al programma F50

Scrivo di getto queste righe per sfogare la rabbia dopo aver letto il numero 41 di Autosprint. Invito la vostra rivista ad aprire una sottoscrizione che porti ad un ripensamento circa lo stop del programma F50. Da ormai quasi 3 decenni seguo il mondo delle corse e da buon ferrarista ho ingoiato bocconi di tutte le fatte. Ma quello che non sopporto è che i «nuovi signori» di Maranello siano totalmente sprovvisti di quel background che ritengo necessario per guidare il Cavallino rampante. Se si escludono gli aficionados della ultima ora, ritengo più importante vincere una 24 Ore di Le Mans che un Gran Premio per disgrazie altrui. Capisco che cambino i tempi, ma di questo passo anche le corse perderanno molto del loro fascino. Rinunciare ad una «bomba» come la F50 per me ha significati molto più profondi e non mi stupirei se, in breve tempo, vedessimo in F1 una Ferrari gialla a pallini blu per fare un favore agli sponsor. Molto meglio allora limitarsi a fornire solo i motori, come fanno altre case prestigiose, non rinunciando a tentare di far rivivere quelle



Quando la passione fa... miracoli!

Vi invio alcune fotografie relative al primo collaudo del modello della monoposto Ferrari F92A da me costruito. Ci sono voluti tre anni di lavoro (e l'opera non è ancora terminata) e, anche se realizzato in economia, il «giocattolo» risponde bene, quindi sono abbastanza soddisfatto. Bisogna tenere presente che io non possiedo alcun disegno del modello in questione e non ho mai visto da vicino la vettura originale, pertanto ho lavorato unicamente su delle fotografie pubblicate anni orsono. La monoposto è dotata di telaio in acciaio, con la carrozzeria in fibra di vetro (più pesante del carbonio, ma meno costosa). Le gomme sono originali e sono state fornite direttamente dalla casa di Maranello, le cinture sono stete prodotte appositamente dalla Sabelt, mentre il motore è un Alfa Romeo 1660. Questa mia realizzazione ha preso parte all'Hobby Model Expo di Novogro (Milano) e alla manifestazione «Donne e Motori», svolta di recente a Brescia. Infine, vorrei sottolineare che sono interessato a contattare altri costruttori di modelli del genere per un eventuale futuro raduno.

Gianni Pascal, via Roma 37, 10063 Perosa Argentina, (Torino)

Complimenti, la «sua» F92A è stupenda. Come spesso accade, bravura, passione e spirito di sacrificio sanno fare miracoli. Inoltre pubblichiamo volentieri il suo indirizzo, nella speranza che altri... maestri artigiani possano contattarla. L'idea del raduno delle «repliche» è molto simpatica.

imprese mitiche che hanno fatto la storia della Ferrari.

Massimo Bartolozzi, Firenze

Guardi, condividiamo appieno il disappunto per la rinuncia a proseguire con il programma previsto per la F50, una vettura che sin dai primi test aveva evidenziato un potenziale strepitoso. La sua lettera «a caldo» è una bella testimonianza dello spirito che anima gli appassionati al Cavallino Rampante. Attenzione, però, ad attribuire alla Rossa colpe e responsabilità che non ha. Proprio in queste pagine, precisamente nei «Domenica notte» degli ultimi due Autosprint, si è chiaramente accennato a una precisa politica da parte della Fia, sempre più «formu-

launocentrica», che nel giro di pochi anni ha spazzato via, tanto per citare solo qualche illustre esempio, Mondiale Turismo, Euro-turismo, F2, Mondiale Sport, Itc e Coppa Fia. Ecomunque la Ferrari ha chiuso all'improvviso un programma nel quale aveva la possibilità di guadagnare dei soldi. E' la riprova di quanto servirebbe a poco indire una raccolta di firme tra i tantissimi tifosi che sognano una Rossa vincente sui palcoscenici in cui si è consolidata la leggenda del Cavallino Rampante: Daytona, Sebring e Le Mans. Di amore per le corse in Ferrari ce ne è a sufficienza. Con ogni probabilità i «mea culpa» andrebbero fatti altrove...

ORSI

LA CURIOSITÀ

Sono un appassionato di F1 particolarmente interessato all'evoluzione tecnica delle monoposto impiegate nel Mondiale. Vi scrivo per sapere qualcosa circa la storia del correttore d'assetto e delle sospensioni attive nella massima formula. Potrei conoscere, in particolare, a chi si devono i primi esperimenti e quali furono le principali applicazioni del sistema sino al '92, anno che segnò la fine delle sospensioni «intelligenti» almeno per quanto riguarda le monoposto di F1?

Aldo Marchetti, Livorno

Nel 1981 entrò in vigore la regola che imponeva alle monoposto l'altezza da terra di almeno 6 cm per ridurre l'effetto suolo. Per evitare gli svantaggi di questa limitazione Gordon Murray ebbe l'intuizione di dotare la Brabham BT 49 di martinetti idraulici coassiali ai tiranti delle sospensioni. Il sistema permetteva di alzare o abbassare la monoposto con l'ausilio di una valvola. In gara la vettura sfiorava il suolo, mentre, dopo la bandiera a scacchi, si presentava alle verifiche rispettando l'altezza da terra imposta dal regolamento. La soluzione fu imitata da tutte le squadre, che presto si dotarono dei sollevatori idraulici. Per quanto riguarda le sospensioni attive, fu la Lotus a introdurre il sistema.

LE «ATTIVE». Dopo un primo disastroso esperimento di Mansell nell'83 (in Brasile e Usa), gli studi continuarono e nell'86 fu collaudata una soluzione semiattiva: un correttore d'assetto garantiva un'altezza da terra costante malgrado il progressivo alleggerimento in corsa del serbatoio della benzina. La prima vera monoposto «attiva» fu la Lotus 99T, nel 1987. Le sospensioni furono progettate da Peter Wright, l'inventore delle minigonne. Nello stesso anno anche la Williams ela-

borò un suo schema a cilindri idraulici, di chiara derivazione Citroën. Da allora fu proprio la casa di Didcot a porsi all'avanguardia in questo tipo di studi, malgrado gli esperimenti di Ferrari, Benetton, McLaren (in collaborazione con Showa e Tag) e March. Tuttavia il trionfo delle attive all'inizio degli Anni '90 è dovuto alla caparbià (e alla bravura) del direttore tecnico della Williams Patrick Head, che, dopo aver ufficialmente abbandonato lo sviluppo nel '89, proseguì gli studi sino alla realizzazione nel '92 della F14B. Questa vettura ricalcava la F14 del '91, con l'aggiunta delle «attive». Lo schema prevedeva un circuito idraulico con il liquido tenuto in pressione da una pompa aggiuntiva e raffreddata da un radiatore posto sulla fiancata sinistra. Oltre al circuito idraulico il sistema si componeva anche un circuito meccanico e uno elettronico e di controllo. L'elettronica era composta da due centraline; grazie alle elettrovalvole le ruote venivano gestite indipendentemente l'una dall'altra. Fu questa la versione più evoluta (e vincente) delle attive, montate sulla vettura che con Mansell si aggiudicò il mondiale, nella foto. Poi, a fine '92 il sistema fu bandito dalla Fia, almeno per quanto riguarda la F1.



È andata davvero bene a Frank Williams che i suoi maldestri meccanici abbiano fissato male la ruota posteriore di Villeneuve e non quella di Hill. Nel secondo caso, statisticamente possibile al cinquanta per cento, ve le sareste immaginate le accuse, le insinuazioni, gli accidenti verso la squadra campione del mondo, la Renault, la Fia, la Foca, la Fim (Damon ha iniziato con le motociclette...) e qualsiasi altra federazione, associazione, team di passaggio da quelle parti? E' andata bene così, e anche secondo giustizia. Il suo titolo iridato l'inglese se lo porta a casa con merito e senza polemiche velenose.

D'altronde quello della ruota persa è un segnale inconfondibile di casa Williams: quando un pilota di questo team ne perde una, poi immancabilmente perde anche il mondiale. A Mansell capitò una prima volta in Ungheria nel '87. Stava dominando la corsa, ma fece l'errore di fermarsi ai box e poco dopo si trovò senza la posteriore destra. Addio punti preziosi grazie ai quali si sarebbe messo in saccoccia il titolo con grande anticipo. Poi arrivò la disavventura in prova a Suzuka, l'impossibilità di correre le ultime due gare della stagione, e il titolo, già sicuro, volò via. Sempre Mansell riprovò lo stesso fastidio nel '91. Era in corsa per il mondiale e lottava strenuamente con Senna. Anche in quella occasione, si fermò ai box, gli avviarono male la posteriore destra, ripartì ma la sua ruota rimase sul posto. Addio corsa e ultime speranze iridate.

Sempre la posteriore destra ha "battezzato" questa volta Villeneuve, mandandolo per prati in un punto fortunatamente con una via di fuga sterminata, togliendo al canadese le ultime (se mai ce n'erano ancora) speranze di ribaltare un pronostico negato prima di tutto dai numeri e poi dalla logica.

Anche a ruoli invertiti, probabilmente, non sarebbe cambiato molto. Hill avrebbe avuto una vittoria in meno in carriera, ma solo un miracolo poteva rilanciare il suo compagno in testa a una corsa che era stata gettata via con una disastrosa partenza. Damon sarebbe stato comunque campione, ma il sospetto di un boicottaggio avrebbe preteso i titoli di prima pagina e il rapporto tra il pilota e la squadra che gli ha comunque permesso di stare per quattro anni al vertice, si sarebbe rotto in maniera ancor più traumatica.

Frank Williams temeva proprio questo: ecco perché aveva portato in Giappone (lui così attento alle finanze) due vetture e due muletto. Non voleva che si dicesse che... E la Renault aveva fornito gli stessi motori e profuso lo stesso impegno per i due contendenti secondo uno stile e una serietà di una Casa che ha sempre brillato sul piano della correttezza.

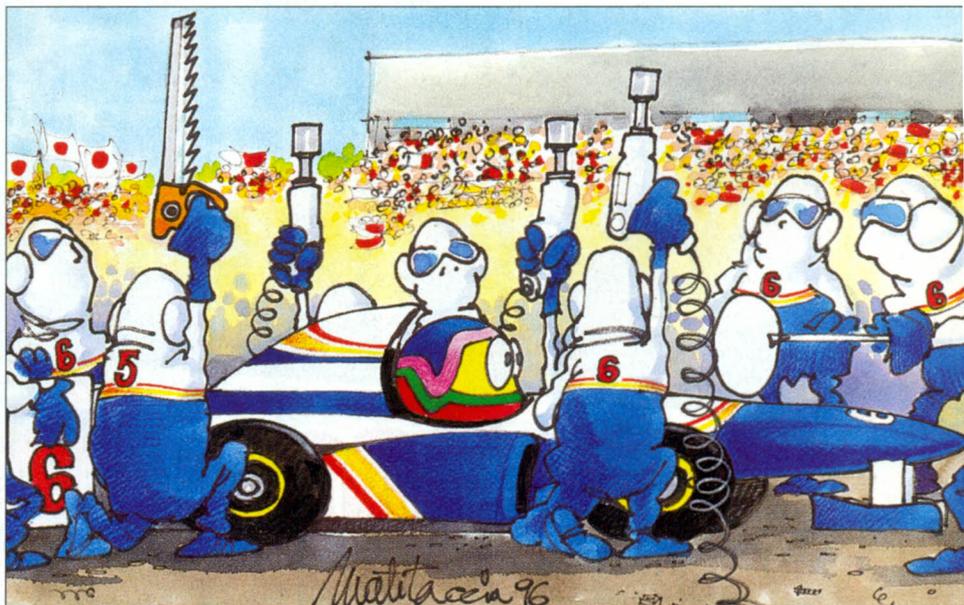
Doveva essere il campo a dire l'ultima parola e così è stato. Villeneuve ha giocato con l'impossibile e non può pentirsi di nulla: nelle prove ha guidato con una foga e una maestria da campione consumato; in gara ha sbagliato il via come tante volte è successo ai suoi più blasonati rivali, poi ha operato un paio di sorpassi da manuale, ha buttato l'auto in controsterzo come non si vede più da anni ricordando (che gli piaccia o no) lo stile esaltante del padre, si è, infine, fermato senza

DOMENICA NOTTE

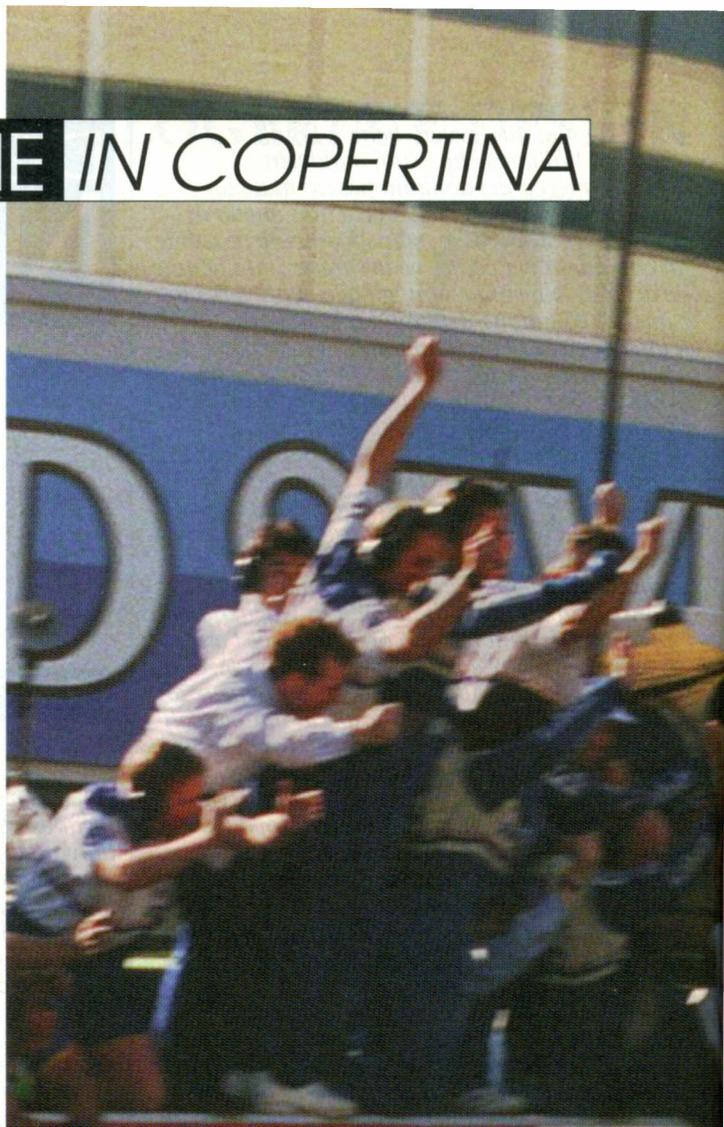


CARLO CAVICCHI

colpa evitando scene isteriche e inutili. Jacques non aveva molte chances, ma ha provato a giocarsele. Contro di lui c'era un compagno determinato e sicuramente molto maturato in questi quattro anni più ricchi di luci che di ombre. Hill non ha vinto il titolo per kappadò, ma ai punti non c'è stata storia, non fosse che per otto vittorie contro quattro, per nove pole position contro tre. Damon aveva probabilmente l'ultima occasione della carriera per arrivare alla corona iridata, Villeneuve invece di strada davanti ne ha ancora tanta. Ma sbaglia chi crede che per Jacques laurearsi campione sarà adesso una passeggiata: il futuro vede in arrivo un osso apparentemente durissimo, il tedesco Frentzen, e una Ferrari in forte crescita. Forse l'occasione buona è paradossalmente scappata a Villeneuve. Quasi da non credere se avesse vinto al primo colpo, ma anche possibile che un'occasione così a portata di mano non l'abbia mai più.



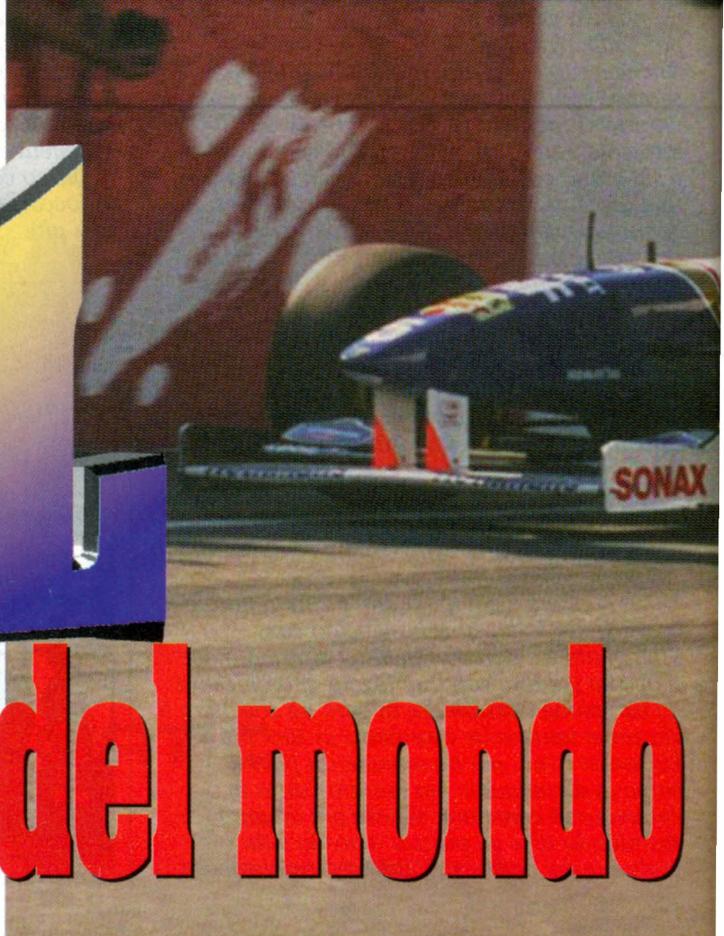
fotografie EMPICS



DAMON

HILL

campione del mondo





Dopo Phil e Graham, un altro Hill iscrive il suo cognome nell'albo iridato di F.1. Damon corona nel modo migliore una carriera breve ma pur ricca di numeri straordinari

■ ALBERTO ANTONINI

SUZUKA - Meglio iniziarla da lontano, questa storia. Dalla tavolozza di un campionato in cui qualcuno si era divertito a mischiare i colori in modo da creare sfumature nuove, promesse di paesaggi emozionanti. Schumacher in rosso, Alesi e Berger in azzurro, Villeneuve in color speranza: la speranza di risvegliare un mondo già

stufo delle solite facce. E Hill? Alla Williams, naturalmente. Come prima, più di prima. Dove poteva andare se no, Damon Graham Devereux Hill, trentasei anni, una moglie e tre figli - uno dei quali con gravi problemi - e una storia di gregario, di vice a oltrenza? Che spazio c'era per lui nella prefigurazione di un campionato di fuoco, lui che era riuscito finora nel compito arduo di passare inosservato nonostante una media partecipazioni/vittorie seconda solo, a un certo punto, a quella di Fangio? Che cosa poteva fare, se non vegetare all'ombra della squadra che lo aveva cresciuto, tirandolo fuori dalle secche della Brabham, scoprendolo come pilota dopo averlo spremuto ben bene come collaudatore e poi inventando per lui un ruolo di protagonista dopo che il più bel sogno di Frank Williams, quello di avere il pilota migliore di tutti nella squadra migliore di tutte, si era dissolto contro il muro del Tamburello?

Ammettiamolo, una buona volta, adesso che tutto è finito. Ammettiamolo che il venticinquesimo campione della Formula Uno ha faticato a imporsi, nella considerazione di tutti, almeno per quanto ha trovato la strada spianata dal fatto di correre con una vettura imbattibile. Ammettiamolo pure, non c'è niente di male. In lui, dopotutto, ci credevano in pochi. Non ci credeva neppure Frank Williams che aveva già fatto i suoi piani a lungo termine senza prenderlo in considerazione. Non ci credeva Patrick Head che proprio a Suzuka, passando accanto al pilota circondato dai giornalisti, ha sibillato sottovoce "cos'è, racconta per chi corre l'anno prossimo?". Non ci hanno creduto fino in fondo gli sponsor di Eddie Jordan, che non hanno trovato i soldi per finanziare il suo contratto. Di lui hanno sorriso, e a volte sghignazzato, un po' tutti. Quella vecchia vipera di Alan Jones, l'uomo che regalò a Williams il primo mondiale (e lo aiutò a perderlo l'anno dopo), aveva coniato per Damon la più perfida delle definizioni: "Se fossi stato in Frank avrei tenuto gli stessi piloti anche nel '97. Villeneuve sta crescendo molto in fretta, e Hill sarebbe un magnifico numero due". La stampa, anche quella inglese, ci ha più volte affondato i denti, nella figura di Damon. E soprattutto nelle figure.

I motivi, onestamente, c'erano tutti. Un pilota che quando scivola a centro gruppo sembra una mosca senza testa, che nei momenti di tensione - vedi Nurburgring, Barcellona e Monza, per non parlare di Spa e ancora del 'Ring l'anno scorso - perde la calma e sbaglia come un principiante, un pilota così si faticava a immaginarlo campione del mondo senza paura di screditare la categoria. In più c'era una personalità opaca in superficie, c'erano i suoi mugugni e i suoi silenzi stampa (gestiti molto peggio di quelli, storici, di Prost); c'erano le goffe autocelebrazioni del suo valore di mercato. Proprio antipatico, Damon Graham Devereux Hill non lo era a nessuno. Ma era una simpatia pericolosa, un affetto riservato ai bravi ragazzi un po' fessacchiotti, che non fanno niente di male perché non sono capaci neanche di quello.

Diciamolo pure: è stata una bella rivincita, la sua. E non tiriamo fuori solo le rivendicazioni personali, il riscatto degli anni difficili dopo la



EMPICS



EMPICS

Scene di gioia dopo l'arrivo

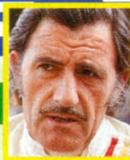
Atteso da quattro anni, il titolo mondiale va festeggiato senza freni inibitori. E Damon non si tira indietro: esulta, spruzza champagne, si gode i complimenti del suo nemico più acerrimo, il ferrarista Schumacher, si fa fotografare con la moglie Georgie in una posa intensa come in luna di miele. In questi momenti il futuro non ha molto senso, conta il momento tanto agognato e finalmente raggiunto. Hill è stato una vita solamente il figlio di Graham, è stato il pilota in gara con il numero zero e quindi soprannominato nel suo Paese il "signor nessuno". Oggi è qualcuno...

EMPICS



PADRE E FIGLIO A CONFRONTO

GRAHAM HILL

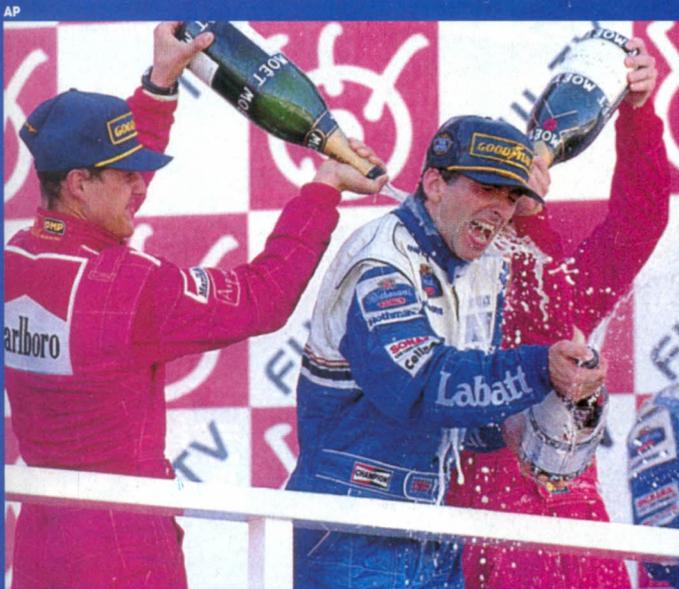


Sport praticati:	canottaggio (London Rowing Club) e cross (Velocette)
Debutto:	27 aprile 1954 a Brands Hatch (Cooper-Jap) F3: ritirato
Carriera Pre F.1:	F3 (Cooper-Jap, Cooper-Norton, Lotus) e gare sport (Jaguar, Connaught e Lotus)
F.2 / F.3000:	1 vittoria a Thruxton 1971 su Brabham, 1 pole, 3 Giri più veloci
Primo test in F.1:	1958 con una Lotus 12-Climax
Debutto in F.1:	1958 al Gp Monaco su Lotus 12 (ritirato)
Titoli iridati in F.1:	1962 (Brm) e 1968 (Lotus)
Gp disputati:	176
Altre Case per cui ha corso:	Brabham, Shadow e Lola
Gp vinti:	14
Pole position:	13
Giri più veloci:	20
Mancate qualificazioni:	1 (Monaco '75) su Lola
Punti totali:	289
Media punti/gara:	1,64
24 Ore di Le Mans:	Debutta nel '58 ed è 1. nel '72 su Matra con Pescarolo
Indianapolis 500:	Debutta nel 1966, vincendo su Lola-Ford. Altre 2 presenze nel '67 e nel '68 (Ritirato)
Altre vittorie importanti:	Tasman Cup 1966: Gp Australia e nuova Zelanda. International Trophy '62 e '71 Tourist Trophy 1964

DAMON HILL



• Trial, poi gare moto su pista con una Yamaha Tz 350cc.
• 1984 a Brands Hatch (Van Diemen Rf84) in F. Ford 1600
• Nell'85; 5. nella serie Thoresen in F. Ford 1600 cc,
• 3. al F.Ford Festival. Dall'86 all'88 in F3 inglese con 4 vittorie.
• Debutta nel 1988 a Zolder e corre sino al 1992.
• Nessuna vittoria. Tre pole, 2 Giri più veloci, 17 punti totali
• 1988 Con Benetton B188-Ford
• 1992 al Gp Spagna su Brabham Bf60B (Non qualificato).
• Prima gara effettiva: Gp Inghilterra: 16 a 4 giri
• 1996 (Williams)
• 67
• Brabham
• 21
• 20
• 17
• 6 (Spagna, S.Marino, Monaco, Canada, Francia e Germania)
• 326
• 4,865
• Corre soltanto nel '89 su Porsche con Andskar e Hobbs (ritirati)
• Nessuna partecipazione
• Nessuna



morte del padre e il complesso del figlio d'arte. Damon eccetera Hill stavolta ha stupito nel modo più semplice, diretto ed efficace. Andando a vincere una gara nella quale gli sarebbe bastato fare un punto, anzi nemmeno quello, dopo che Villeneuve è uscito di pista; lasciando che fosse il suo compagno di squadra, giovane, bravo e disinvolto, a beccarsi la malattia congenita della Williams, meglio nota come sindrome del bullone; e soprattutto ostentando, nelle ultime settimane, una calma e una freddezza da fare invidia al miglior Schumacher. Lui, che dice di non leggere i giornali ma poi si guarda anche le vignette e il martedì conosce già la copertina di Autosprint, stavolta ha controllato nervi, emozioni e critiche. Passando indenne attraverso i sorrisini scettici che hanno accompagnato il suo passaggio alla Twr per l'anno prossimo; prendendosi la piccola rivincita personale di non nominare né Frank Williams né Patrick Head dopo la vittoria, anzi ghiacciando tutti con un minaccioso "a Frank dirò qualcosa dopo", mentre i titolari del tam si sdilinquivano negli elogi di rito. E festeggiando, la sera al ristorante del Suzuka Hotel, con indosso una maglietta da vu' cumprà (ma sì, chi se ne frega delle apparenze?) con la scritta "The Champion" sulla schiena; al tavolo con la moglie e gli amici, mentre Head si è seduto, dopo due parole scambiate in fretta, al tavolo di Villeneuve. Adesso che tutto è fatto, che i numeri sono al loro posto, Damon può davvero andarsene dove vuole. Può persino portare il numero uno a un team che finora non ha fatto nulla per meritarselo, creando un precedente storico incredibile (almeno Piquet, quando andò alla Lotus nell'88, poteva scegliere ed era anche ben pagato). La sua casella nella storia, adesso, Hill junior se l'è ricavata. Forse riuscirà a sorprendere qualcuno, l'anno venturo; di sicuro non dovrà aver paura di deludere. E se anche dovesse uscire di scena alla fine del '97, se anche la sua stagione alla Arrows fosse soltanto la ripicca di uno che non vuole farsi buttare fuori, non si scoprirà disadattato in un mondo normale. Perché è diventato grande senza i quattrini di papà - anzi, purtroppo per lui, senza papà -; perché all'età in cui tanti suoi colleghi di oggi fanno progetti nebulosi lui aveva già una famiglia; perché ha una discreta cultura, e qualche interesse anche al di fuori dai box. Quando a Suzuka, venerdì, hanno chiesto a Frank Williams: chi merita di più di vincere il campionato? lui ha risposto: posso solo dire che Damon ha lavorato con la Williams per più di quattro anni nei Gran Premi. Un modo per alleggerirsi la coscienza; un desiderio che, una volta diventato realtà, gli ha sicuramente tolto un peso. Cercare i sentimentalismi in F.1 è come andare a trote in un mucchio di ghiaia; ma se Damon fosse uscito di scena senza questa soddisfazione, se non avesse potuto chiudere vincendo la sua parentesi di opportunità, in tanti ci sarebbero rimasti male. Lo ha detto anche lui: "Non so se è la cosa più grossa che ho raggiunto nella vita; però è sicuramente la più difficile. Dovreste provarci anche voi". Be', il pungiglione all'occorrenza lo sa tirar fuori anche lui. L'anno prossimo, se Damon si qualificherà in ottava fila, si potrà anche sorridere senza sentirsi un po' vigliacchi.



fotografie ORSI



Dalle elementari alla ...laurea

Immagini preziose dall'album di famiglia di Damon:

nel '65 col padre Graham;

nel '73 a Montecarlo sulla Shadow del team Embassy-Hill;

nell'84 in F.Ford assieme alla madre Bette;

nell'85 ancora in gara con la F.Ford in lotta con Mark Blundell;

nell'88 in F.3 con la Ralt-Toyota;

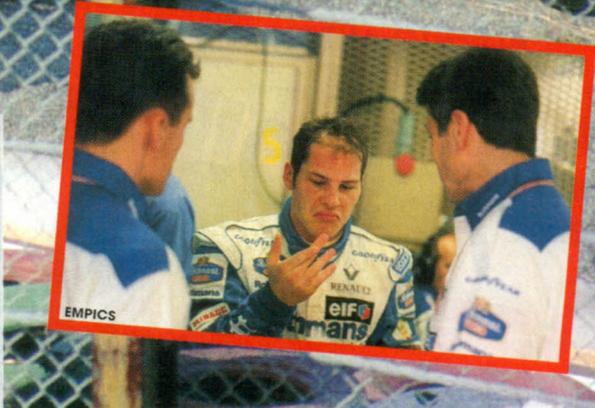
nel '91 a Spa in F.3000 col team di Eddie Jordan;

nel '92 a Silverstone, al debutto in F.1 con la Brabham;

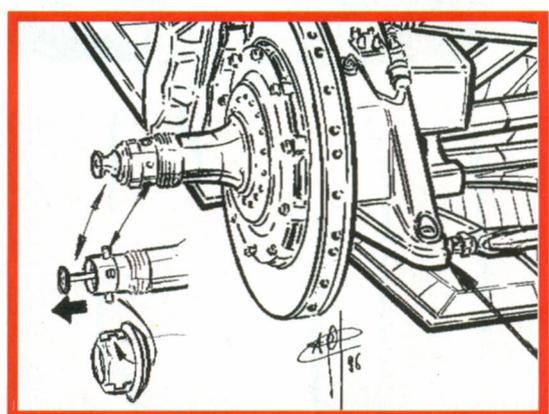
nel '93 con la Williams con cui ottiene il primo podio della carriera.



Così VILLENEUVE perse la ...coppiglia



La corsa di Villeneuve si è conclusa nel prato per la perdita della ruota posteriore destra mal fissata ai box. Ecco, nel disegno sotto, spiegato il funzionamento del fermaruota che deve essere estratto dopo il montaggio del cerchio per fare uscire i pistoncini di bloccaggio del dado. Come documenta la foto, sopra, il fermaruota per errore non era stato messo in funzione...



SUZUKA - Ruote volanti. Una storia vecchia alla Williams, che ha già collezionato in passato qualche episodio eclatante. Non si tratta certo di un'esclusività, però... Ma cos'è successo questa volta con la ruota di Villeneuve e con quel dado che si è sfilato dalla sua sede? Il fatto sbalorditivo è che ancora nessuno sa spiegarselo. Si può ipotizzare un cattivo fissaggio durante il secondo cambio gomme di Villeneuve, ma il canadese ha poi percorso altri cinque giri senza avvertire vibrazioni prima dell'incidente. Eppoi, c'è un sistema di sicurezza, chiamiamolo uno stantuffo di bloccaggio, proprio per evitare che un dado fissato male si possa sfilare. E sono escluse anche le rotture perché i pezzi sono stati tutti attentamente esaminati dai tecnici della squadra e non appare nessuna debolezza. Ecco le dichiarazioni raccolte a fine gara, che dimostrano una certa confusione tra i responsabili del team.

Frank Williams: "Credo che ci sia stato un guasto con la chiusura di sicurezza".

Patrick Head: "Fondamentalmente la ruota posteriore destra si è staccata e non sappiamo proprio perché. Il nostro sistema di bloccaggio è molto sicuro e non abbiamo visto nulla di anormale durante il rifornimento. Ci sarà bisogno di un'indagine più approfondita".

Jock Clear (ingegnere di pista di Villeneuve): "Non si è rotto nulla. Sono sicuro che la sicura ad azionamento manuale era stata correttamente inserita. E' partito il dado e non sappiamo perché".

Jacques Villeneuve: "Prima di cambiare quel treno di gomme avevo avvertito come una foratura, ma non sono certo che la fosse davvero. La squadra mi ha detto che non c'erano forature, forse era già una ruota mal fissata, anche in quel caso. Forse si stava rompendo qualcosa. Quando la ruota s'è staccata non mi sono preoccupato tanto per me, perché c'è un'ampia via di fuga, quanto per la gente perché ho subito capito che la ruota sarebbe finita in tribuna. Non ce l'ho con la squadra, sono cose che capitano".

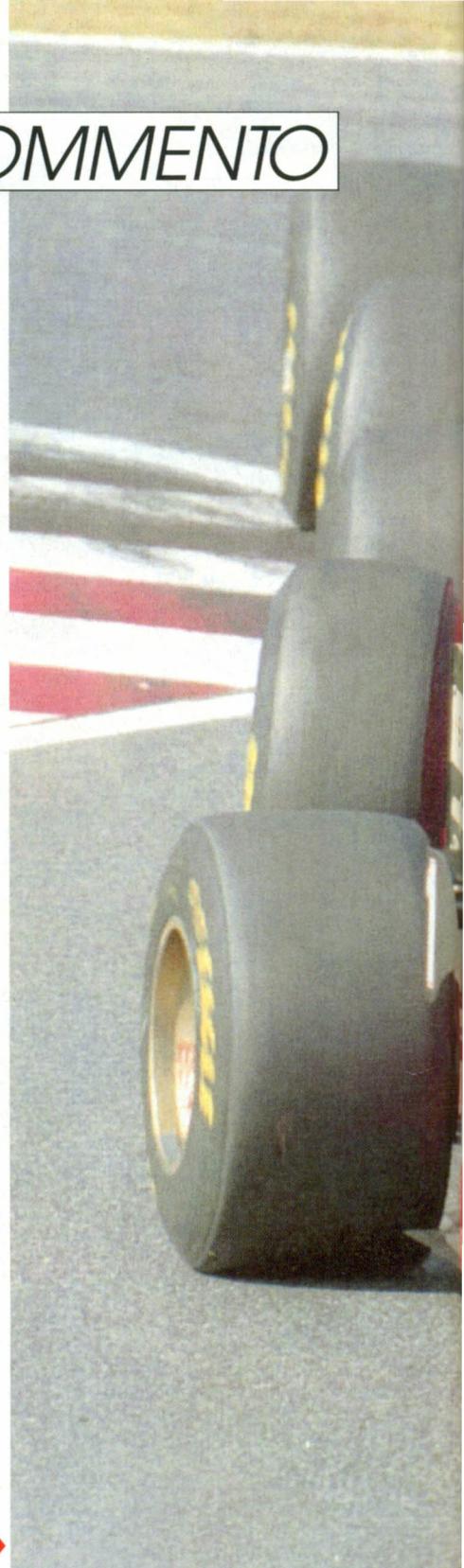
Williams padrona assoluta della classifica del campionato costruttori: Hill e Villeneuve hanno fatto il vuoto alle loro spalle. Nel mondiale degli... umani è venuta alla ribalta la Ferrari. La Rossa, conquistando la piazza d'onore grazie al secondo posto di Schumacher, ha bruciato la Benetton...

■ **ALBERTO ANTONINI**

COLOMBO



SUZUKA - I numeri più grossi, in questo campionato 1996 appena concluso, li ha fatti la Williams: 175 punti in classifica sono un bottino pesante, superiore ai risultati dell'ultimo mondiale di Prost e di quello di Mansell (anche se la McLaren, nell'88, fece di meglio arrivando a quota 199). Nella classifica piloti, invece, la situazione è molto più equilibrata: i novantasette punti di Damon Hill, nonostante le otto vittorie stagionali, non costituiscono un record assoluto. Mansell, Prost e, l'anno scorso, Schumacher avevano fatto di meglio, per restare in tempi recenti. Quello che colpisce, in entrambe le classifiche, è il divario fra i marziani della Williams e le avanguardie del mondo normale, rappresentato, rispettivamente, dalla Ferrari e da Schumacher. A Suzuka, però, questo divario è stato meno evidente. Hill, che aveva solo il compito di controllare la corsa, non ha forzato più di tanto, ma Schummy aveva le carte in regola per tentare il poker stagionale e la Ferrari ci ha provato, fallendo di non molto l'obiettivo e concludendo seconda. Se all'uscita dei due pit-stop (18. e 34. giro) Damon non fosse riuscito a sopravanzare Michael, la gara avrebbe avuto ben altro andamento. Ma chi ha più da recriminare è Jacques Villeneuve.



IL SECONDO



Schumacher e Irvine precedono Villeneuve durante i primi giri di gara: la Ferrari in Giappone ha scavalcato la Benetton nel mondiale costruttori, conquistando un meritato secondo posto nonostante un'estate disastrosa. La squadra di Maranello ha dimostrato di saper reagire con fermezza alle difficoltà, centrando quegli obiettivi che si era prefissa a inizio stagione. Il bottino di quattro pole e tre vittorie è da considerare senz'altro positivo

AP

È SERVITO



1 La beffa del bullone non turba Villeneuve

Si chiama 130R ed è la curva più veloce dell'impegnativo tracciato di Suzuka. Una piega a sinistra che si affronta in sesta quasi piena, a 300 orari. Vedere Villeneuve passare in quel punto, in gara ma soprattutto in prova, era semplicemente uno spettacolo. Jacques era l'unico a tenere con decisione la traiettoria più redditizia ma anche più rischiosa, sobbalzando prima sul cordolo interno e poi andando a cercare il confine fra cemento ed erba all'esterno. Se Hill ha meritato il campionato, Villeneuve avrebbe avuto tutte le ragio-

ni di vincerne l'ultima gara. Invece, dopo aver scelto di caricare leggermente l'anteriore per avere più aderenza prima del via, ha finito per sbagliare la partenza, nonostante la frizione a mano. Schumacher l'aveva predetto: «*Se chi ce l'ha è abbastanza furbo, la frizione a pedale non è uno svantaggio*». Così Hill è schizzato via in solitaria mentre Villeneuve, che doveva assolutamente vincere per essere campione, si è trovato in difficoltà dietro a Irvine, perché girando in scia perdeva carico e quindi stabilità proprio all'avvan-

treno. Liberatosi di Eddie, ha scatenato tutto il suo talento in una corsa pirotecnica, marcata dal giro più veloce. Ma ormai non c'era più niente da fare. A conclusione, la beffa più grande: la perdita di un bullone della ruota posteriore destra che alla prima curva lo ha superato schizzando verso il pubblico. Il suo ingegnere, che per scaramanzia si era rapato la testa più di quanto avesse già fatto con lui la natura, lo ha chiamato via radio: «*Jacques, che succede?*» E lui, imperturbabile: «*Sai, è partita la ruota...*».

2 Le Rosse vanno alla... carica aerodinamica

Quello di Villeneuve, in tutti i casi, era un traguardo extra, una finestra in più aperta dalla matematica su una stagione già abbastanza luminosa. Jacques sapeva di avere ben poco da perdere ed ha preso l'esito finale della stagione con la solita filosofia. Può stupire invece, a proposito di bilanci, la confidenza di Schumacher: «*È chiaro che l'obiettivo non è stato raggiunto*». Perché no, visto che la Ferrari ha strappato alla Benetton il secondo posto nella classifica Costruttori, sia pure a 105 punti dalla Williams, e Michael stesso ha distanziato Alesi prendendosi il terzo posto nel mondiale Piloti? In realtà, quello a cui si riferiva Schummy era il divario dalla Williams in termini di distacco sul giro: un secondo all'inizio della stagione, lo stesso margine, almeno in qualifica, nelle ultime gare. La F310 ha sofferto anche a Suzuka del suo problema congenito, anzi Irvine l'aveva

trovata la peggiore F.1 mai guidata su questa pista: per eliminare il sottosterzo in entrata si carica di più l'anteriore, ma così la monoposto «prende troppo» in uscita di curva e diventa instabile. Un problema che, secondo Schummy, ha a che fare con l'aerodinamica, ma non solo. In gara, comunque, le cose sono migliorate, e anche Eddie ha disputato una corsa dignitosa prima di essere speronato da Berger. Ai problemi della Ferrari (che proverà d'ora in avanti con Larini e Irvine, il 29 e il 30 a Monza e poi dal 5 all'8 novembre all'Estoril e ancora dal 25 al 28, prima di trasferirsi a Barcellona dal 10 al 12 dicembre) si dovrà rimediare con la vettura '97. I dati della galleria per ora non entusiasmano, ma sono comunque molto meglio di quelli della F310, specie in termini di resistenza aerodinamica nella protezione dell'abitacolo. Anche perché fare di peggio era quasi impossibile.



AP





Sopra, Villeneuve in controsterzo nel tentativo di agguantare il mondiale. Sopra a sinistra, Hakkinen terzo con la McLaren. Sotto, Berger con il musetto rotto dopo il duro attacco a Hill nei primi giri

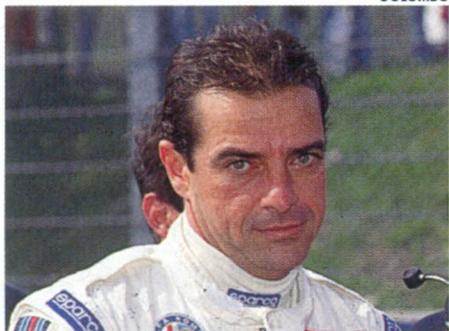
3

Berger ammonito rischia uno stop

Nel bilancio finale, la Rossa ha comunque surclassato la Benetton, sua rivale diretta. Dicevamo di Berger che ha speronato Irvine, liquidando l'episodio come un «incidente di gara», ma beccandosi un'ammonizione per aver provocato un incidente evitabile. Nei primi tre Gp del '97 dovrà stare attento, pena la squalifica per una gara. Gerhard ha completamente staccato il cervello a Suzuka, buttando via un secondo posto - almeno - sicuro. Il secondo miglior giro dimostra ampiamente il potenziale della sua B196, eppure pochi giri dopo il via ha attaccato assurdamente Hill alla chicane, rovinando un baffo su un cordolo. Alesi invece, alle prese per tutte le prove con problemi di inserimento e bilan-

ciamento, ha cercato la solita partenza-lampo ma stavolta gli è andata male. Bilancio: vettura semidistrutta, Briatore furente, niente secondo posto in classifica e niente vittorie stagionali del team, per la prima volta dal 1988. In Giappone ha fatto miglior figura la McLaren, sul podio con Hakkinen, mentre i comprimari ancora una volta sono rimasti nei ranghi, senza poter dire la loro. Ma ormai le vetture (e i motori) '96 sono buoni per i musei, le manifestazioni e le verifiche dei particolari futuri. In attesa di una nuova generazione che tutti i progettisti, stavolta, cercano di anticipare il più possibile, mentre in passato avevano nascosto le loro armi fino all'ultimo momento possibile. E anche oltre, a volte. ■

COLOMBO



Dialoghi al bar tra Roberto Boccafogli e Alex Nannini

Boccafogli: Finalmente il tormentone è arrivato al capolinea. Hill è campione del mondo e speriamo si toglierà di dosso la frustrazione dell'eterno secondo: magari in futuro ci farà vedere qualche gara più divertente.

Nannini: Bravo! Ma ringrazia che c'era Hill: se no ci pensi che campionato sarebbe stato?... Pensa se la Williams di quest'anno l'avesse guidata Schumacher: avremmo visto un monarca, per la squadra e per il pilota. Meglio così.

Boccafogli: Mi sembra di capire che non ti sei divertito tanto...

Nannini: Sinceramente? No, proprio no. Non è stato un bel campionato. Quando il massimo che si può sperare da un Gran Premio è la lotta fra due compagni di team, non c'è un granché da divertirsi. Per fortuna che con l'altra Williams c'era Villeneuve, che qualche emozione l'ha regalata. E ringraziamo anche che la Ferrari poteva contare su Schumacher, che in qualche gara ci ha messo del suo e ha infastidito le Williams. Se no ti immagini che noia? Speriamo che qualcuno si dia una mossa subito per migliorare in vista del 1997. Dico Ferrari e Benetton, perché se l'anno prossimo la Williams resta tanto forte e Frenzen porta quel qualcosa in più, allora stiamo freschi.

Boccafogli: Che cosa c'entra Frenzen? Vuoi dire che andrà sicuramente meglio di Hill e Villeneuve e quindi la Williams sarà sempre più imbattibile?

Nannini: Mah, non so. Certo che se questo Frenzen l'hanno preso così, quasi a scatola chiusa, dovrà essere bravo.

Boccafogli: Va bene, ma Hill e Villeneuve cosa sono: delle pippe?

Nannini: No, non farmi dire cose che non penso. Ma certo hanno dei limiti. Damon l'hanno visto tutti, e per tanti anni. Anche a



Non riuscendo a superarlo, Gerhard Berger ha deciso di sbarazzarsi di Eddie Irvine nel modo documentato da questa fotografia. Siamo al 40. giro del Gp del Giappone e l'austriaco manda all'aria, sia metaforicamente che letteralmente..., le speranze di cogliere un buon risultato nutrite dal nordirlandese

Flavio, man

Suzuka è stato perfetto, come ogni volta che riesce a partire in testa e ad andarsene in solitudine. Io lo conosco soltanto da spettatore: non ci ho mai corso insieme. È un bravo pilota, senza dubbio. Ma non è Schumacher. Non è nemmeno un Senna, o un Piquet, o un Mansell dei miei tempi. È bravo. Ma ha dei limiti precisi. A parte i limiti di carattere, intendo proprio di velocità. E Villeneuve... Beh, è presto per giudicarlo. In fondo ha corso una sola stagione di Gran Premi, anche se con la monopo- sto migliore. Comunque non mi sembra super-veloce, anche se almeno

un paio di sorpassi belli, proprio belli, ce li ha fatti vedere. Di questi tempi non è poco.

Boccafogli: Però a Suzuka ha sbagliato tutto. La partenza, un disastro. Poi non è mai stato in gara. E per finire, quella ruota vola-

ta via dopo il secondo pit-stop. Alla Williams dicevano che si sarebbe dovuta chiarire la causa...

Nannini: Ma cosa c'è da chiarire? Quando una ruota vola via in quel modo basta guardare il mozzo. Se manca qualche pezzo, si può anche pensare a una rottura. Ma se è integro, allora è chiaro che la ruota era mal fissata. Fine dei dubbi.

Boccafogli: Caro Alessandro: scusa se te lo dico, ma mi sembra il classico pilota di ieri, tutto critiche e recriminazioni.

Nannini: Ma no. Ti sto solo rispondendo. Senti, se parliamo di piloti, oggi il bilancio è chiaro. Ai miei tempi ce n'erano tre o quattro capaci di fare la differenza, con qualsiasi macchina e in qualsiasi condizione. Sono quelli che ho detto prima, e ci ag-

THE SPORTS BAR

Thursdays LIVE Fridays LIVE Sundays LIVE

Speriamo che qualcuno si muova per migliorare nel '97. Dico Ferrari e Benetton, perché se la Williams resta tanto forte e Frenzen porta quel qualcosa in più, allora stiamo freschi.



AP

cano i piloti!

giungo anche Prost. Ma oggi no. Oggi è tutto diverso: c'è solo Schumacher. Scusa, guardiamo il bilancio stagionale della Ferrari: seconda nel mondiale costruttori, e con merito. Ma da tempo, un po' più e un po' meno la Ferrari era a quel livello. Quest'anno, grazie a Michael, in alcune gare è diventata la prima monoposto del campionato. E non è finita: se nel '97 la Ferrari riuscirà a concretizzare un piccolo miglioramento complessivo, con un pilota così potrà tranquillamente puntare al titolo. Dopo Schumacher, però, il livello è sempre quello. Ci sono tanti bravi piloti, ma nessuno in grado di svertare. A parte Hill e Villeneuve, ci sono Hakkinen e Coulthard che vanno forte. E poi c'è quel Frentzen, che per il '97 fa paura. Irvine, invece, è ingiudicabile: ha avuto una stagione difficile con la Ferrari che

per lungo tempo ha potuto concentrarsi solo su Michael. E dato che oggi le monoposto si assomigliano un po' tutte, la sfida per il futuro è puntata proprio sul fronte piloti: chi scopre il nuovo talento, si trova automaticamente con un vantaggio incolmabile.



Boccafogli: Il che è un po' scoprire l'acqua calda. Intanto, non per provocare, ma ci sono team ex-grandi come la tua Benetton che faranno bene a trovare il bandolo della matassa se non vorranno ripetere un'altra stagione deludente come quella che è appena finita.

Nannini: Mah, non sono tanto d'accordo. Perché deludente? La Benetton veniva da due titoli piloti di fila e da un titolo costruttori. È normale che a un certo punto un altro team rompa il ciclo. Quest'anno ha dominato la Williams, ma ci rendiamo

conto di quale handicap aveva la Benetton a inizio stagione? Perdere Schumacher da un Gran Premio all'altro è un dramma: nessuno può permetterselo senza perdere improvvisamente in competitività. E loro cosa potevano fare? Perduto Michael, che è il numero uno, non c'era altro da fare che cercare fra i numeri due e tre. E infatti Briatore ha preso Alesi e Berger. Fare di più, in così poco tempo, era impossibile.

Boccafogli: Sarà, ma la Benetton di quest'anno ha dato l'impressione di non capire a che punto si trovava. All'inizio sembrava fosse colpa dei piloti, quindi della macchina, poi ancora dei piloti. A Suzuka dovevano fare esclusivamente gara sulla Ferrari per difendere il punto di vantaggio nel mondiale costruttori. E invece: Alesi fuori al primo giro, tutto per colpa sua; Berger che parte come un missile ma tampona due volte alla chicane prima dei box, con il solo risultato di dare i brividi a Hill e di sbattere fuori gara Irvine. Della serie: poche idee ma confuse.

Nannini: E allora? Non sarà mica colpa della Benetton? Alesi lo conosciamo: è fatto così, fa sempre tutto da solo. Nel bene come nel male. Su Berger, invece, non sono d'accordo. Ha impiegato del tempo per trovarsi in sintonia con la squadra, poi ha ingranato la marcia giusta e da metà stagione in avanti è andato bene. E dicono che nei test è bravo, che ha le idee chiare: al di là dei suoi errori di Suzuka, gravi ma comprensibili, la sua Benetton in gara era competitiva. L'ho già detto: a parte lo sviluppo tecnico, che è importantissimo, la Benetton deve inventare qualcosa sul fronte piloti. Se Flavio trova un altro Schumacher, è fatta: torna a vincere da subito, Williams o non Williams.

Boccafogli: Facile, a dirsi. Fuori i nomi.

Nannini: Non lo so, davvero. Certo che qualcuno in giro ci sarà. La mossa di Frentzen, scusa se mi ripeto, mi sembra furba. Poi vedremo che cosa farà Villeneuve con un anno in più d'esperienza. Ma la Benetton, che non ha più Schumacher, deve andare a pescare negli altri campionati.

Boccafogli: Ed è per offrire il tuo contributo alla causa che sosterrai il test con la Benetton dal 25 al 28 novembre prossimi?

Nannini: Ma no, figuriamoci. È da tanto tempo che voglio verificare se so ancora andare forte con un monoposto. Ormai la situazione della mano è stabile: mi interessa vedere se ancora so fare qualcosa di buono con una F1. Flavio è un amico: c'era una vecchia promessa in ballo e ora mi consente questo test.

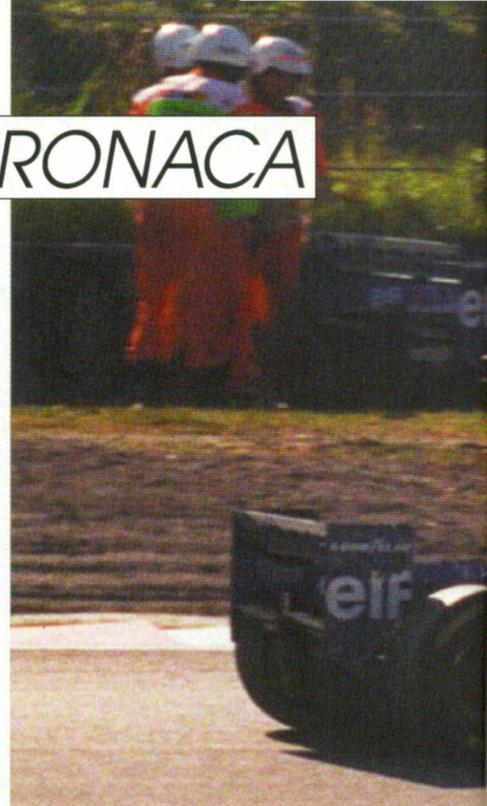
Boccafogli: Solo curiosità, come è stato per il tuo amico Patrese sulla Williams con la quale è andato forte? O potrebbe esserci qualche possibilità di...

Nannini: Mah. Non poniamo limiti alla provvidenza...

fotografie EMPICS



A fianco, il via del Gp del Giappone. Hill è già davanti a tutti. A destra, un momento emblematico: Hill passa davanti alla vettura di Villeneuve ferma a bordo pista, senza la ruota posteriore destra. Il titolo è davvero di Damon, ora... In basso, Panis, piazzatosi a un soffio dalla zona punti. Sotto a destra, Martin Brundle, quinto, ancora una volta più efficace del suo compagno Barrichello



VILLENEUVE DALLA POLE PASTICCIA CON LA FRIZIONE

Bruciato al via il sogno di Jacques

Partito malissimo, il canadese è subito costretto all'inseguimento nei confronti del compagno di squadra Hill, solo al comando. Poi, al 37esimo giro, quando il distacco dal leader è ormai enorme, la perdita della ruota posteriore destra lo priva di ogni speranza...

■ PAOLO BOMBARA

SUZUKA - A un'ora in cui, in Europa, i bambini sono ancora a letto, a Suzuka sta per scattare la volata finale del mondiale. Fianco a fianco, Villeneuve in pole e Hill monopolizzano la prima fila e tutte le attenzioni. Dopo un primo tentativo abortito, perché Coulthard spegne il motore schierandosi e la procedura di partenza viene interrotta e ripetuta, con lo scozzese retrocesso in ultima fila, la gara sta per partire. Villeneuve getta qualche sguardo furtivo all'avversario, Damon sicuramente chiude a tratti gli occhi per trovare l'ultima briciola di concentrazione, mentre dietro sono in tanti a pensare di poter approfittare della loro sfida. Un'idea fissa: la prima curva e la partenza. Soprattutto non sbagliare la partenza, su un circuito dove superare è un'arte riservata a pochi. Villeneuve fa parte di questi e lo dimostrerà, ma quan-

do la batteria di semafori rossi si spegne liberando le macchine, la sua resta piantata sul posto o quasi. Il regime-motore cala improvvisamente e il canadese deve anche reinnestare la frizione per non far spegnere il suo V10. Tutto il lavoro delle prove del canadese va in fumo; mentre Hill scatta via, quasi non credendo ai propri occhi... La Williams che procede lentamente crea un po' di scompiglio. Nean-

che Schumacher parte troppo bene, mentre i due della Benetton prendono un ottimo avvio. Berger si insidia al secondo posto, Alesi cerca di farsi largo e rimontare da una posizione insolitamente scomoda. In francese spazza la pista da destra a sinistra, cercando varchi difficili da trovare. Passa la prima curva, ma tocca il cordolo all'esterno e la sua B196 schizza via come una saponetta. Jean va in te-

PHOTO4



stacoda, attraversa la pista e si schianta rovinosamente contro il muro dall'altra parte, con la monoposto semidistrutta...

1. GIRO. Hill transita in testa, seguito come un'ombra da Berger, poi Hakkinen, Schumacher, Irvine, Villeneuve, Brundle, Barrichello, Frentzen, Panis, Herbert e Diniz, mentre Coulthard rientra ai box per cambiare il musetto che ha rotto tamponando Diniz.

3. GIRO. Berger, nettamente più veloce di Hill, non sa attendere e tenta un attacco suicida ai danni dell'inglese alla chicane: per poco ci scappa il fattaccio... Invece Hill passa miracolosamente indenne, mentre l'austriaco rompe l'ala anteriore. Rientrerà ai box per cambiarla dopo aver pericolosamente percorso un intero giro col baffo penzolante. Ripartito dai box, Berger staccherà poi una bella serie di giri veloci, a dimostrazione della competitività della sua macchina. Villeneuve è quinto a 5"8, bloccato da Irvine che fatica a superare.

12. GIRO. Villeneuve, dopo aver studiato attentamente Irvine, lo supera di forza alla chicane: perfetto. Fatto saltare il «tappo», il canadese è subito velocissimo. Ma dopo due giri rientra ai box per il primo rifornimento. Intanto, Diniz va in testacoda...

16. GIRO. Ripartito dai box dietro a Berger, Villeneuve su-



per l'austriaco alla chicane «mangandoselo» letteralmente. Poche curve dopo si sbarazza anche di **Panis** come se il francese fosse su una F3. Impressionante.

17. GIRO. Si ferma ai box **Schumacher** (8"7) subito seguito da **Hill**, **Hakkinen** ed **Irvine**. **Hill** rientra in pista primo, davanti a **Schumacher**, che ha guadagnato una posizione, **Hakkinen** e **Villeneuve**. E' il quartetto terribile della gara.

27. GIRO. **Katayama** tampona **Verstappen** e rompe l'alettone. Il giro seguente, **Rosset** si ferma per uno «stop and go» da 10" appioppatogli per avere fatto ostruzionismo durante i primi giri, nelle fasi di doppiaggio. **Barrichello**, **Frentzen** e **Panis** sono in lotta serrata per l'ottavo posto. Ma il tedesco rientra velocemente ai box per rifornire.

31. GIRO. Improvvisamente, **Villeneuve** ha perso 3" da **Hakkinen** a causa di strane vibrazioni, che attribuisce ad una

foratura. Rientra il giro seguente per rifornire e cambiare le ruote, ma si scoprirà che non ci sono forature. Con lui si rifermano ai box anche **Schumacher** ed **Hakkinen**.

34. GIRO. Riformiscono anche **Irvine** e **Hill**. Ancora una volta, **Hill** rientra in pista proprio davanti a **Schumacher**, **Hakkinen** e **Berger**, che ha fatto una fantastica rimonta. C'è un mondiale in gioco e i commissari non fanno regali a nessuno. Anche **Katayama** non rispetta le bandiere blu e viene punito con uno «stop and go» di 10". Poco importa il suo motore rende l'anima da lì a poco, come aveva fatto quello di **Salo** al 19esimo giro.

37. GIRO. Brutta sorpresa per **Villeneuve**, che quando frena alla prima curva si vede superare dalla sua ruota posteriore destra, staccatasi senza una ragione apparente. Come un missile impazzito, la ruota prosegue puntando verso le tribune e scavalcando la rete protettiva, cosa che spaventa molto **Villeneuve**.

Per fortuna, c'è una seconda rete che blocca il proiettile prima che faccia strage tra il pubblico. **Hill**, intanto, è matematicamente campione.

40. GIRO. **Hakkinen** è in scia a **Schumacher** che ha perso un po' di tempo doppiando **Lamy**. Proprio nello stesso momento ancora **Berger**, ancora alla chicane, tenta un altro sorpasso maldestro e aggancia questa volta **Irvine**, facendolo volare per aria ed eliminandolo. La Ferrari numero 2 si immobilizza in senso inverso a quello di marcia, in una posizione piuttosto pericolosa. Incredibilmente, anche questa volta **Berger** può continuare, ma la sua rincorsa sfrenata non servirà alla Benetton per strappare il secondo posto nel mondiale costruttori alla Ferrari.

46. GIRO. **Coulthard** lotta duramente con **Herbert** per il nono posto e lo passa. È l'ultima scintilla, **Hill** può filare tranquillo verso il successo finale e la corona di campione. ■

COLOMBO



I PIT STOP

PILOTA	GIRO	TEMPO
D. Coulthard	1	40"462
G. Berger	4	34"477
J. Villeneuve	14	35"118
R. Barrichello	14	32"972
U. Katayama	15	32"560
M. Schumacher	16	31"683
M. Brundle	16	33"415
H. Frentzen	16	32"981
D. Coulthard	16	31"354
P. Lamy	16	31"457
O. Panis	17	31"699
J. Herbert	17	32"387
D. Hill	18	35"463
M. Hakkinen	18	31"122
E. Irvine	18	31"870
G. Berger	22	29"950
U. Katayama	26	44"463
R. Rosset	26	36"249
R. Rosset	27	38"380
H. Frentzen	29	32"102
J. Verstappen	29	34"681
O. Panis	31	33"032
M. Schumacher	32	31"056
M. Hakkinen	32	31"452
J. Villeneuve	32	35"437
R. Barrichello	32	32"174
E. Irvine	33	31"450
J. Herbert	33	33"431
D. Hill	34	32"164
D. Coulthard	34	34"194
M. Brundle	35	32"626
G. Berger	36	30"351
P. Lamy	35	31"552

E «Schummy» adesso va in vacanza. Aspettando la nuova Rossa

In Giappone, Michael Schumacher ha chiuso del tutto con la F310: al massimo la guiderà al Ferrari Day in programma al Mugello il 27 ottobre prossimo. «Schummy» ha deciso di prendersi una lunga vacanza: «Per ricostituire la forma fisica», spiega lui stesso. «Anche se siamo sempre in allenamento, quando si corre e si prova non c'è mai davvero il tempo di mantenere la condizione ottimale. E io quest'anno di test ne ho fatti davvero tanti...». La nuova Ferrari? «Stando alle previsioni-continua Schumacher-sarà pronta per metà dicembre. E se tutti i pezzi andranno al loro posto subito, la si potrà anche provare in pista. A Fiorano, però, non su un circuito come l'Estoril: per quello aspetteremo l'anno prossimo».

COLOMBO



TROPPI ERRORI PER GLI EX FERRARISTI

Alesi e Berger che disastro!

Il francese si è autoeliminato subito dopo il via. L'austriaco ha gettato alle ortiche la possibilità di vincere con un tentativo di sorpasso a Hill veramente azzardato. Così la Benetton ha perso il secondo posto...

■ **ALBERTO ANTONINI**



Un giro in... giostra per Alesi? Forse sarebbe stato meglio... Herbert, sotto a destra, ha concluso in decima posizione una gara incolore. Sotto, Pedro Lamy. Il portoghese aveva a disposizione il nuovo Ford evoluzione, ma i risultati non si sono visti. In alto, Eddie Irvine: l'irruenza di Berger lo ha privato di un più che decoroso quarto posto

TAJIMA

M. SCHUMACHER 9

Poco spettacolo, grande efficacia. Parte così così, si libera di Hakkinen ai box, rincorre Hill ma non ha il ritmo giusto per tenerselo dietro quando esce dal pit-stop. Comunque, il suo giro più veloce è migliore di quello di Damon, nonostante le velocità basse. E in classifica fa un altro centro, per sé e per la Ferrari.

J. ALESI 4

La peggiore qualifica dell'anno, una delle gare più infelici della stagione. Ci ha provato, alla partenza, ma non basta: a 32 anni e con centodiecotto Gran Premi corsi dovrebbe evitare di seppellire alla prima curva le speranze residue di un terzo posto nel mondiale. E con esse l'orgoglio di una ex grande squadra.

G. BERGER 4

Rispetto ad Alesi, ha l'aggravante di cinque anni e cinque stagioni di esperienza in più. La sua Benetton vola (secondo giro veloce), e lui pensa bene di piantarla su un cordolo prima, in un tentativo di sorpasso assurdo, e poi contro una Ferrari. Sì, perché anche se fuori è tutto azzurro, dentro Gerhard è rimasto rosso. Come un cocomero.

D. HILL 10

Recita il comunicato Williams: davanti per tutto il campionato, in testa per tutta l'ultima gara. Giustissimo, e quindi un premio per non essersi accontentato. La sua corsa è un capolavoro di intelligenza, senza forzature ma anche senza remissioni. Una corsa da campione del mondo, appunto.

E. IRVINE 7

Va bene, si fa passare da Villeneuve come se fosse fermo (lui, non Villeneuve). Ma rimane sempre a ridosso dei migliori, e quando Berger gli va addosso è pienamente in gara. Con quei tre punti in più avrebbe finito il mondiale alla pari con Barrichello; invece è dietro a Panis. E non è del tutto giusto.



COLOMBO

J. VILLENEUVE 8

Giudicarlo è imbarazzante. Nel senso che ha il vantaggio della pole (e della frizione a mano nella partenza in discesa) e spreca la grande occasione incasinandosi col gas. Ma poi imprime un ritmo irresistibile, con sorpassi alla «scusa-sei-tu-forse-un-paracarro?». Prima che la maledizione del bullone Williams colpisca anche lui.


M. HAKKINEN
7

Un missile in velocità, un martello dietro a Schumacher (anche se non lo minaccia mai per davvero), una gara finita sul podio con il tredicesimo risultato utile '96. Ma anche un pollo - si fa per dire - nel non rientrare ai box in tempo per fare la sua gara su quella di Michael, perdendo un giro utile. Non solo per colpa sua, comunque.

TAJIMA


D. COULTHARD
5

Al via prende il muletto per usare la frizione a mano e fa spegnere il motore. Riparte dal fondo - stavolta con i tre pedali - e si aggancia con Diniz, vanificando la rimonta. Dopodiché galleggia a centro gruppo fino all'ottavo posto. Un brutto modo per finire la stagione, visto che prima era alla pari con Berger in classifica generale.

O. PANIS
6

Le uniche vere sorprese sono il sesto giro veloce e il terzo tempo nel tratto delle frenate. Per il resto non lo si vede granché, fino alla conclusione fuori dai punti. E nel centrocampo della classifica generale.

P. DINIZ
5

Dopo un quarto di gara è dodicesimo, cioè quattro posizioni avanti rispetto al via. Altri tre giri e si pianta nella sabbia. I suoi numeri sono tutti qui. Pardon, c'è anche quello del conto in banca. Vero, mister Walkinshaw?

R. BARRICHELLO
5

Ancora una volta - l'ennesima - in crisi con gli assetti, con una macchina che «mangia le gomme» e regolazioni totalmente diverse da quelle di Brundle. Il risultato finale - trotterella fino al nono posto - gli dà torto.

M. BRUNDLE
7

Un quinto posto che non muove né in qua né in là la posizione di assoluta mediocrità della Jordan; ma una gara intelligente ed esperta, con una gran bella partenza e niente errori. Vi pare poco?

J. HERBERT
5

Cambia l'assetto in griglia. Risultato: sottosterzo bestiale. Un'altra vittima della rimontina di Coulthard, finisce la gara decimo e il campionato terz'ultimo. Mamma mia, che fatica tirargli fuori qualcosa di più...

H.H. FRENTZEN
7

Era ora. Non andava a punti da Barcellona, il che è tutto dire, comunque su una pista che conosce benissimo e con il settimo tempo in qualifica poteva anche accontentarsi un po' meno. Alla Williams vorranno di più.

R. ROSSET
5

L'insufficienza è non tanto per la penalizzazione inflittagli - quando c'è in gioco un mondiale si tende a essere severi - quanto per il distacco di due giri. Il suo brivido maggiore è la battaglia con Lamy. Chi si accontenta, eccetera...

J. VERSTAPPEN
6

Non combina granché. Anzi, per essere uno che cerca un volante combina proprio poco. Comunque va meglio del compagno di squadra, a parità di strategia (un solo pit-stop) e di comportamento, «ballerino», della macchina.

U. KATAYAMA
5

Al via si fa passare dal compagno di squadra. Poi tampona Verstappen alla chicane. E infine becca una penalizzazione per aver ostacolato Villeneuve. Il ritiro - complimenti Yamaha - in questa circostanza è il male minore...

M. SALO
6

Ecco un pilota che, se davvero resta, sarà contento di avere il Ford. In un giro perde e recupera un paio di posizioni, poi il motore comincia a fare le bizze. Da come era iniziata, sembrava sarebbe stata una stagione molto migliore per lui.

P. LAMY
6

Almeno riesce a tenersi dietro Rosset per quasi tutta la gara. Non è molto, ma il motore nuovo, dopo dieci giri, sembrava già il vecchio. Solo che forse non avrà più Gran Premi a disposizione per rifarsi un nome...

G. LAVAGGI
5

Lui è convinto di aver fatto un buon lavoro, e forse ha ragione; ma il cronometro lo inchioda al ruolo - e al voto - di non qualificato. Forse era l'ultima occasione per farsi vedere in F.1. Ma a volte i... Conti tornano.

L. BADOER
S.V.
Voto 5 per il FantAutosprint.
A. MONTERMINI
S.V.
Voto 5 per il FantAutosprint.

BRAWN AGGANCIATO

SUZUKA - La Ferrari, che pure quest'anno ha fatto registrare grandi miglioramenti, si appresta a ingaggiare Ross Brawn, presumibilmente nel ruolo di direttore o super-coordinatore tecnico. Jean Todt in merito lascia planare una risposta che ha molto del segno rivelatore: «Ci sono tante voci in F.1, alcune false, altre vere a metà, altre vere. Non voglio commentare questa voce. Però va detto che abbiamo fatto dei progressi nell'arco della stagione, ma a livello di risultati dobbiamo ancora effettuare un passo in avanti così come dobbiamo farlo a livello d'organizzazione della squadra. Poi, che arrivi questo o quel tecnico... non voglio entrare nei dettagli». Lo stesso Bernie Ecclestone, ad alcuni amici ha confidato che l'operazione Brawn-Ferrari sarebbe fatta. Di certo, c'è che il tecnico che ha ricevuto richieste anche da Tom Walkinshaw per

Il direttore tecnico della Benetton è pronto a trasferirsi a Maranello. Byrne potrebbe seguirlo o andare all'Arrows Twr. Briatore pensa di parare il colpo promuovendo Symmonds, mentre Brunner e Ascanelli...

■ PAOLO BOMBARA

rafforzare la struttura della Twr, lascerà la Benetton a fine stagione o al più tardi nella prima metà della prossima. Alla Benetton non si mostrano in ogni caso preoccupati, il progetto della B197 del prossimo anno è già molto avanti. Più problematico è invece il fatto che anche il primo progettista della Benetton, Rory Byrne, intende lasciare la squadra o, quanto meno ridurre sensibilmente il suo impegno. Secondo alcuni Byrne potrebbe anche seguire Brawn alla Ferrari, oppure approdare alla corte di Walkinshaw. Altre voci assicurano, invece, che è semplicemente deciso a cambiare vita, dicendo basta alla F.1. Per rimediare alle varie diserzioni la Benetton potrebbe, almeno in un primo tempo, promuovere l'attuale ingegnere di pista di Alesi, Pat Symmonds - che da anni stanco del ritmo sfrenato delle trasferte ai Gp - al ruolo di coordinatore tecnico al posto di

E subito in tanti corteggiano Barnard

Intanto Barnard fa gola a tanti. Dalla McLaren, che non è riuscita a sbloccare Newey, a Prost, che continua a cercare di dar vita una sua super-squadra con la Peugeot, lo corteggiano. Niente di nuovo, ma anche niente di concreto. Molto più solido e pratico appare invece Tom Walkinshaw. Vanta strutture avveniristiche, ha un motore ufficiale e tanti contatti per il futuro. Inoltre è supportato ufficialmente dalla Bridgestone, senza trascurare che può contare su molti ricchi sponsor a cui ora si sono aggiunti quelli di Diniz. Infine si è assicurato il campione del mondo come pilota. «Per me era molto importante avere un pilota di valore, come Hill, in grado di aiutarmi ad attirare ingegneri di punta - ha già fatto sapere Walkinshaw - Barnard? E' sicuramente uno "giusto", un progettista di chiara fama e per di più con il contratto in scadenza». Per trattare con Walkinshaw, Barnard dovrà abituarsi ad un nuovo linguaggio. Non sarà facile, anzi quasi impossibile, scuire montagne di dollari allo scozzese.

John altrettanto difficilmente potrà avere carta bianca, in compenso a Leaffield il potenziale tecnico è molto alto e la possibilità di sconfinare in altri settori, come la ricerca di base o quella relativa alle vetture di serie, assolutamente concreta. La Twr come dt conta su Frank Dernie, che ha coordinato il progetto della monoposto del '97, e Walkinshaw a tempi brevi, intende rimpolpare lo staff con vari tecnici specialisti, magari di secondo piano. Ma ambisce anche ad avere un progettista di grido; vista la sua capacità di persuasione oltre alla rapidità delle decisioni, se il matrimonio con Barnard si farà, sarà di certo a tempi brevi. ■

COLOMBO



DALLA FERRARI

Brawn. Per quello che riguarda la progettazione ha già in casa diversi buoni tecnici quali Sergio Rinland (ex Brabham, Tyrrell, Forti) e Nick Wirth (ex Simtek e che gode di un buon credito in seno alla squadra). Senza contare che via Fondmetal Technologies la Benetton si è già assicurata la consulenza dell'aerodinamico di Jean Claude Migeot. In più tra i responsabili di Enstone c'è già chi ha ammesso che: «...sarebbe bello se tornasse da noi Ascarnelli». La Ferrari va a cercare Brawn, un altro straniero, e subito gli altri strizzano l'occhio a chi già è in Ferrari. Anche Gustav Brunner è corteggiatissimo da Jordan e Sauber. Il team Svizzero si interessa moltissimo anche a Goto, che ha appena lasciato Maranello. Curioso rilevare, poi, che se Brawn dovesse arrivare in Ferrari a metà della prossima stagione lo farebbe giusto in coincidenza con la scadenza del

contratto di Barnard. Del resto quale potrebbe essere il ruolo di Barnard con Brawn a Maranello, quale, soprattutto, il possibile rapporto di forze tra i due? Inserire una pedina come Brawn nell'ingranaggio attuale potrebbe essere una mossa azzeccata, ma potrebbe anche generare tensioni in un gruppo che, quando è migliorato l'affiatamento, ha saputo progredire moltissimo, come non accadeva da anni. ■

A fianco, Ross Brawn, in primo piano con Pat Symmonds, che potrebbe sostituirlo alla direzione tecnica della Benetton. Nell'altra pagina, Barnard

PER BLOCCARE IL SUO PROGETTISTA

Frank cede a Newey un po' di... Williams

Chi invece ha cambiato improvvisamente rotta rispetto a un mese fa è Newey (a sinistra nella foto), nonostante McLaren e Mercedes gli stiano facendo ponti d'oro, offrendo ben 5 milioni di dollari. Una cifra enorme per un ingegnere, anche tenendo conto che oggi viene considerato lo «Schumacher» dei tecnici. L'offerta in ogni caso non è bastata. La Williams, ovvero la sua attuale squadra, lo ha bloccato

giocando in un certo senso al rialzo. E non incrementandogli lo «stipendio» ma, almeno così sembra, concedendogli quote azionarie della squadra. Lo stesso sistema utilizzato a suo tempo da Frank Williams per tenere con sé Patrick Head. Un Head che si dice in procinto, per ragioni personali, di cedere parte delle sue quote. Sarà un caso, ma a Suzuka si è visto Newey andare, per la prima volta, sul podio a ricevere il trofeo, al posto di Head, che invece ha preferito festeggiare ai box. ■



FORMULA UNO

PATRESE TESTER

Il più bel complimento glielo ha fatto Patrick Head dal Giappone: «*Patrese nei test di Silverstone ha dimostrato che si può andare a mezzo secondo dal limite della Fw18, anche senza guidare una monoposto da tre anni*». Alla conclusione di tre giorni di prove, Riccardo ha ottenuto un 1'28"0 che gli sarebbe valso il quinto tempo nella griglia del Gp di Gran Bretagna. «*Tieni conto - gongola il padovano - che le condizioni non erano certo quelle del Gp: non c'era gomma in terra e, soprattutto, nella notte aveva piovuto per cui la pista non risultava certo in condizioni ottimali. E per questo che Patrick Head parla di mezzo secondo dal limite, mentre in realtà dalla pole c'era più di un secondo. Ho dimostrato a qualcuno che forse sono stato considerato un... pensionato con troppa precipitazione*».

Riccardo non lo dice, ma per tre giorni è stato costantemente davanti a una Benetton che effettuava dei test: «*Mi sono proprio divertito. Non credevo che la Williams prendesse tanto sul serio un'idea che avevo lanciato a Frank al Gp di Imola. E, invece, in pista ho trovato Patrick Head e James Robinson che*

Nei tre giorni di test a Silverstone, Patrese ha stupito gli uomini della Williams: con grande facilità ha girato in 1"28 un tempo che lo avrebbe fatto partire quinto nel Gp di Gran Bretagna. Non male per un pilota fermo da tre anni!



Ho guidato la Fw18 mondiale

Il padovano, tornato su una Williams dopo tre anni, ha subito ben impressionato. Riccardo è rimasto colpito dal potenziale dalle attuali F.1: hanno lo stesso carico del '93, come se non ci fossero mai stati cambi regolamentari per la sicurezza...

FRANCO NUGNES





hanno seguito con attenzione il mio test».

– **Che sensazioni ai tratto dalla Fw18 mondiale?**

«Sono rimasto impressionato, perchè mi è sembrato di guidare una monoposto figlia di quella che ho guidato nel '92. In questi anni sono stati fatti molti cambiamenti regolamentari per ridurre le prestazioni a favore della sicurezza, ebbene io credo che questa Williams nei curvoni veloci abbia lo stesso carico aerodinamico di un tempo anche con meno ala, con gomme più strette e la scocca con il gradino. I tecnici hanno fatto un lavoro incredibile! Si ha sempre la sensazione di guidare su due binari: diventa un po' più scivolosa nelle curve lente, laddove si sente maggiormente la perdita di carico».

– **I tecnici della Williams hanno preso l'occasione al balzo per valutare quanto sia cresciuta la monoposto rispetto alla contemporanea maturazione di Hill e Villeneuve...**

«Non credo che avessero bisogno di comparazioni, però abbiamo lavorato con grande serietà: da un assetto base siamo arrivati a una monoposto che si adattava bene alle mie caratteristiche. Ho leggermente aumentato il carico delle ali rispetto a Hill e ho scelto delle regolazioni del differenziale elettronico diverse da quelle del collaudatore Boulion. Si possono avere decine di soluzioni, io mi sono limitato a sceglierne tre che a mio parere erano più efficaci».

– **Cosa ti ha colpito in modo particolare?**

«Non ho dubbi: la frenata. Sono stati fatti dei passi avanti incredibili. Il primo giorno staccavo dove in passato avevo i miei riferimenti. Non mi vergogno di dire che c'era ancora

tanto margine che potevo ridare un colpo di gas. Gli ingegneri della Williams hanno trovato un'efficacia del sistema che non ho mai provato in precedenza».

– **In passato sei stato il pilota che ha svezato il V10 Renault. Come hai trovato questo Rs8?**

«È sicuramente un ottimo motore, molto potente, ma va guidato tirando i giri, come i propulsori di un tempo. Rispetto al 3500 cc che avevo io forse ha raggiunto la stessa potenza, ma con meno coppia. Sotto un certo regime di rotazione il motore è vuoto: non si può osare a uscire da una curva con una marcia in più, si rischia di risultare sotto coppia. Questo problema lo affrontammo con Nigel Mansell nel '91: i tecnici cercavano la potenza in alto, mentre noi chiedevamo più coppia e una migliore erogazione della potenza. Quando ci diedero retta vennero subito grandi risultati. Oggi ripeterei le stesse cose: vorrei un V10 più guidabile e meno brusco nell'erogazione della potenza, a costo di rinunciare a qualche cavallo in alto».

– **Nel connubio telaio-motore cosa ti ha impressionato di più?**

«Lo stesso V10 lo hanno anche gli altri che quest'anno non hanno vinto niente. La Williams sa come si deve cooperare con un fornitore di motori, per sfruttarne le potenzialità al massimo. Un anno conta di più il motore, quell'altro il telaio. Questa volta direi che la bilancia penda leggermente a favore della Williams, ma parliamo di inezie».

– **Farai altri test?**

«Mi piacerebbe. Non è escluso. E se la Williams pensasse a una terza macchina potrei...».



© Unicum © 1996

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

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

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

Assistenza Ufficiale Superturismo MICHELIN e
Distributore Pneumatici AVON da Pista.

BELLOTTTO
Racing Service

Specialisti nelle Cose Speciali / Specialist in Special Things

MICHELIN PIRELLI DUNLOP AVON speedline

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

Sotto, gli ingegneri e i tecnici della Ferrari che si sono cimentati in una sfida all'ultimo pit-stop con i loro meccanici. Buono alla fine il tempo ottenuto nel cambio gomme dai... capi, anche se il miglior cronometrico è stato realizzato dai loro «avversari». L'ingegner Carletti, nell'altra pagina, ha fatto il suo ritorno in Minardi come tecnico di pista di Lavaggi al posto di Alperin, rimasto a Faenza per definire la vettura '97

COLOMBO



JORDAN HA CHIESTO BERGER O PANIS A BRIATORE

Eddie tratta con Flavio

Eddie Jordan non sa più dove sbattere la testa. Ad Estoril, il team manager irlandese era super-sicuro di poter accalappiare Damon Hill. Ora per lui le alternative si fanno scarse. Fa gola Zanardi, ma l'italiano richiede (tra riscatto ed ingaggio) 7 milioni di dollari e soprattutto è poco convinto di lasciare una situazione d'oro in IndyCar per una precaria in F.I. Quasi altrettanto caro (5 milioni di dollari secondo fonti Jordan) il riscatto del contratto di Fisichella, che piace Eddie. La soluzione di tenere Brundle è quella più percorribile, ma sarebbe pur sempre un ripiego. Brundle, essendo inglese è abbastanza gradito dallo sponsor B&H e anche dalla Peugeot che gradirebbe una certa stabilità tecnica. Jordan, però, sta battendo nuove strade. Salvo sorprese, a questo

punto è disposto ad attendere anche dicembre per vedere se si può sbloccare un pilota di punta, magari già sotto contratto con un'altra

squadra. L'obiettivo neanche troppo nascosto è in casa...Benetton. «Magari con la partenza di Ross Brawn -ha ipotizzato un collaboratore

di Jordan- la situazione alla Benetton diventerà esplosiva e, forse, uno dei due piloti riprenderà in considerazione la possibilità di venire da noi».

Dopo aver fatto una corte serrata ad Alesi, che però non ne vuole sapere, Jordan ha ora interpellato Berger, cosa che permetterebbe a Briatore di risparmiare quanto a ingaggio e di dare strada a Fisichella. L'austriaco per ora non è apparso interessato. Jordan ha contattato anche Panis, ma la risposta è stata sempre: picche. Visto che la pista francese potrebbe essere una strada utile a sedurre la Peugeot, a novembre Jordan organizzerà una prova comparativa a cui sono stati invitati Boullion, Comas, Collard e, forse, anche Lagorce. Si è parlato molto anche di Mansell, ma lo stesso Eddie ha smentito che questa possibilità lo interessi. Verstappen, senza troppe esitazioni, si è invece autocandidato, ma la sua reputazione di sfasciacarrozze non lo rende molto appetibile.

Walkinshaw prende Diniz

Era nell'aria da tempo, ora è ufficiale. Pedro Diniz ha alla fine deciso di non attendere le decisioni della Ligier, che come leggete a parte dovrebbe ingaggiare il giovane giapponese Shinji Nakano, e si è accordato con l'Arrows e Tom Walkinshaw (che già lo aveva ingaggiato alla Ligier) per due anni. Porterà sponsor, Parmalat in testa, per un budget complessivo di 8 milioni di dollari a stagione. Hill avrà a tutti gli effetti lo statuto di prima guida alla Twr Arrows, ma Diniz ha comunque ottenuto buone garanzie. «Il muletto sarà sempre attribuito ad Hill e adattato alle sue regolazioni - ha spiegato Walkinshaw- ma ogni volta che Diniz ne avrà bisogno, se sarà libero, potrà utilizzarlo. Quest'inverno effettuerà almeno 3 o 4.000km di test, tanti quanti Damon». Walkinshaw conta ora di reclutare almeno un test driver, sono in ballottaggio Jörg Muller e Tarso Marques.

Barrichello conta su Stewart

Solo due anni fa erano grandi promesse in cerca di gloria: adesso sono stati costretti a cercarsi un angolo nel mercato piloti. Rubens Barrichello e Jos Verstappen stanno pagando pesantemente gli errori di gestione dei loro manager e quelli commessi in pista. Barrichello, fra i due, ha la posizione migliore: ha infatti molte possibilità di accasarsi alla Stewart, a fianco di Magnussen. Per uno come Rubens, che sognava McLaren e Ferrari, si tratta comunque di un ripiego. Prende corpo, invece l'ipotesi che Martin Brundle possa rimanere con Jordan, che non si capisce perché non pensi a Morbidelli. Si sta facendo strada anche la candidatura di Norberto Fontana (presente a Suzuka) come secondo pilota Sauber a fianco di Herbert. Per Giancarlo Fisichella, invece, il posto in Minardi nel '97 è sicuro, salvo sorprese tipo una chiamata alla Benetton (dove avrà comunque la possibilità di essere schierato come terzo pilota) o una super offerta di qualche altro top team intenzionato a riscattarlo.

Bridgestone gomme si ma niente soldi

Non è ancora partita e già l'avventura della Bridgestone nelle corse di F.1 incontra le prime difficoltà: non tecniche, ma economiche. L'annuncio ufficiale dell'impegno '97, dato a Tokyo mercoledì della settimana scorsa, si limita alla collaborazione con la Twr-Arrows che riceverà, oltre alle gomme gratis, un contributo economico stimato tra i quattro e i cinque milioni di dollari (da sei a otto miliardi di lire). In teoria, la Bridgestone potrebbe fornire una sola squadra e limitarsi a dimostrare di essere in grado, all'occorrenza, di fare la stessa cosa con altre tre, ma questo la metterebbe in una posizione molto vulnerabile e non consentirebbe l'effettuazione di utili confronti necessari per un efficiente sviluppo. Infatti sono da tempo stati avviati contatti con altri team. Ma l'ipotesi Stewart, molto concreta fino a poco tempo fa, si è arenata quando il team ha chiesto un finanziamento enorme, mentre i giapponesi paiono intenzionati a garantire solo la fornitura gratuita. In una situazione analoga è la Minardi. Giancarlo Minardi si è incontrato sabato con il responsabile Bridgestone, che ha chiesto altro tempo prima di prendere una decisione. In una posizione più favorevole sembra essere la Ligier. Le trattative ci sono, e l'arrivo della Bridgestone sulle monoposto blu sarebbe il completamento ideale del pacchetto con il motore Honda e un pilota giapponese. Delle Bridgestone, si sa che sono diverse anche nel profilo della spalla rispetto alle Goodyear e presentano una forma più arrotondata. Lo scopo è di migliorare la penetrazione aerodinamica che su una monoposto di F.1, proprio per via della sezione frontale dei pneumatici, è pessima.

Motore Twr due tempi anti... Yamaha

La McLaren corre con i motori Mercedes e produce una Gt stradale spinta invece da un V12 Bmw. Tom Walkinshaw, a sua volta, è il partnership con la Yamaha per il programma Arrows Twr di F.1, con un contratto di un anno, ma nella sede di Leafield sta sviluppando un motore

motociclistico a due tempi per conto della squadra gestita dal più volte campione del mondo su due ruote Kenny Roberts. Un propulsore con cui l'ex-centauro intende sostituire proprio quello... Yamaha.

Frentzen subito sulla Williams

È stato fissato per il 22 ottobre, sul circuito dell'Estoril, il debutto di Heinz-Harald Frentzen sulla Williams. Come previsto, non ci sono state difficoltà da parte di Sauber e dei suoi sponsor a concedere il pilota alla nuova squadra prima della fine dell'anno solare. Frentzen proverà probabilmente da solo, per non crearli pressioni dovute ai confronti immediati, e andrà avanti per quattro giorni. A Suzuka, però, il tedesco non sapeva ancora con quale ingegnere avrebbe lavorato. Sembra un dettaglio, ma non lo è. Dopo la partenza di David Brown (che aveva lavorato con Prost, Senna, Mansell e Hill) per la McLaren, la Williams aveva "promosso" Tim Preston alla vettura di Hill; ma in realtà, il lavoro più importante veniva svolta a turno da Patrick Head o da Adrian Newey: cioè dai responsabili tecnici. Se questo continuerà anche con Frentzen, come la prenderà Villeneuve, visto che è lui ora il pilota con più esperienza all'interno del team? La Benetton, ha programmato due giorni di test a Magny-Cours (19 e 20 ottobre) per Sospiri, sarà poi in Portogallo con Alesi e Berger dal 5 all'8 novembre e ancora dal 25 al 28, mentre non è definita del tutto una sessione dal 10 al 12 dicembre.

Nel Circus il doping non è di moda

Come già l'anno scorso, all'Estoril erano stati analizzati campioni di urine di alcuni piloti (tra i quali il ferrarista Irvine) per un controllo antidoping. A Suzuka la Fia ha reso noto che tutte le analisi hanno dato risultati negativi. Nel '95, invece, c'era stato un piccolo problema, subito risolto, per Rubens Barrichello e Max Papis, che avevano preso medicine contro il raffreddore contenenti sostanze non autorizzate.

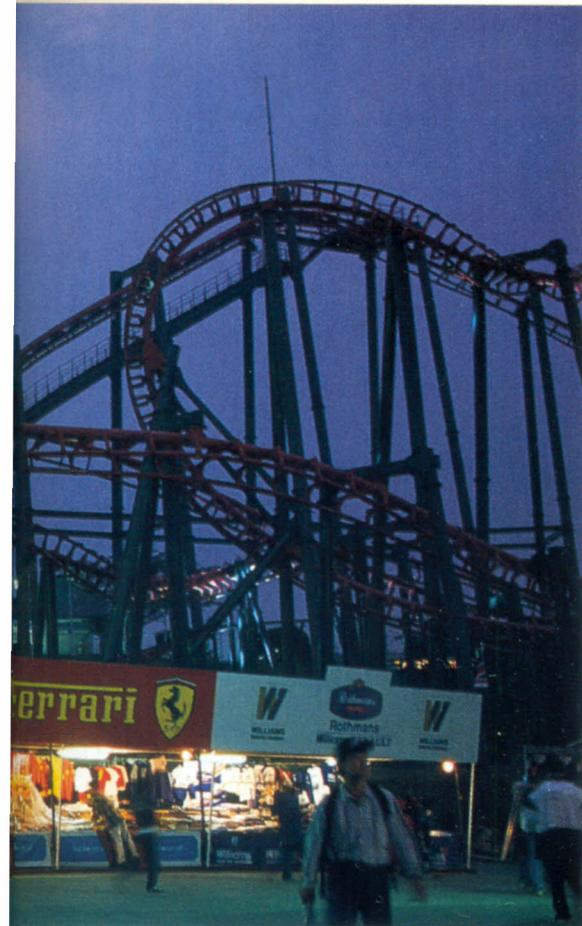
● **PLAYBOY.** Mika Salo è stato votato da una giuria femminile giapponese come il pilota più popolare nel paese del Sol Levante. "Che posso farci - ha scherzato lui - se sono così bello? No, seriamente, forse è per via dei capelli biondi, forse perché ho già corso qui e mi conoscono bene". Mika è fidanzato da anni con una ragazza giapponese, che tempo fa apparve su una rivista maschile in un servizio fotografico indossando solo un bel sorriso.

● **COLTE AL VOLO.** Abbiamo chiesto a Heinz-Harald Frentzen che cosa pensava del giudizio di Jochen Mass, che lo giudica un pilota di enorme talento, ma proprio per questo troppo seduto sugli allori delle sue capacità. Risposta: "Jochen Mass parla, parla, ha sempre tempo per parlare...". Altra battuta, molto più diplomatica, quella di Michael Schumacher a proposito di Pedro Diniz, recentissimo acquisto dell'Arrows: "Un altro ottimo colpo di Tom Walkinshaw. Diniz è un pilota molto... dotato". Senza dire di che cosa...

● **INCIDENTE.** Venerdì sera, un pulmino con a bordo alcuni membri della Msl, l'organizzazione di catering che lavora per la Foca, si è schiantato contro un camion uscendo dal circuito. Due dei sei feriti, Adam Chapman e Chris Heathorne, sono stati ricoverati in stato di coma all'ospedale di Suzuka. Solo una ragazza, tra gli occupanti del pulmino, se l'è cavata con qualche graffio.

● **MULTE.** Due per Berger. La prima per un taglio di chicane, con annullamento dei tempi del venerdì mattina (era 1.), la seconda, di 5000 dollari, per aver infranto il limite di velocità in corsia box. Per lo stesso motivo Coulthard si è visto infliggere un «salasso» di 10.000 dollari, mentre Paris, che ha passato Rosset venerdì in regime di bandiere gialle, se l'è cavata con 2500 dollari.

● **ITV.** Murray Walker, il popolare commentatore televisivo britannico, è passato dalla Bbc alla nuova rete Itv di Bernie Ecclestone. Murray aveva lavorato per ben 48 anni, prima alla radio e poi in Tv. L'itv dovrebbe comparire anche come sponsor sulla Arrows, e ha già promesso che, nel caso in cui un avvenimento importante in pista si sovrapponga a uno spot pubblicitario, verrà registrato e replicato subito dopo.



COLOMBO

PHOTO4



GRAZIE A SPONSOR NIPPONICI Nakajima socio Tyrrell?

Ken Tyrrell continua a smentire la volontà di vendere anche in parte la sua squadra. Ma c'è chi sta facendogli la corte per entrare in società e secondo la stampa nipponica un annuncio risulta imminente. L'ex-pilota Satoru Nakajima, infatti, ha costituito una cordata di sponsor pronta ad acquisire un'importante partecipazione nella squadra del Boscaiolio. Si tratta degli sponsor da sempre legati a Nakajima, la Piasa (accessori per auto ed abbigliamento sportivo) l'Epson computer e la carta di credito Nippon Shippan. Secondo la stampa giapponese, Nakajima, che possiede già una sua squadra di F.1 Nippon, si creerebbe così una testa di ponte in Europa. Nakajima potrebbe portare in dote il giovane pilota Teranouske Takagi, almeno come collaudatore. A lungo termine, Nakajima (che è considerato un vero eroe nazionale) potrebbe anche sfruttare le strette relazioni esistenti tra lui e l'alta direzione della Honda nel tentativo di ripetere la manovra riuscita da Jackie Stewart con la Ford.

fotografie COLOMBO



Frentzen, a sinistra alla sua ultima apparizione con la Sauber, ha ottenuto un buon 7. posto in prova. Ma il vero eroe delle qualifiche è stato Villeneuve, a destra, che ha sopravanzato il suo compagno di squadra Hill. Katayama, sotto, unico giapponese al via, è finito 14. davanti a Salo



TRIS DI PRIMATI IN PROVA PER IL CANADESE NEL '96

Jacques attacca con la terza pole

Villeneuve si mostra molto aggressivo e stacca di quattro decimi di secondo Hill, che si deve accontentare del 2. tempo. Schummy trova posto in seconda fila al fianco del sorprendente Berger.

■ PAOLO BOMBARA

SUZUKA - È lotta in casa e sino all'ultimo. Jacques Villeneuve-Damon Hill, il leit-motiv che ha ritmato la stagione si ripropone anche nell'ultima sessione di qualificazione stagionale e, nonostante tutti gli sforzi prodigati da Schumacher per intramettersi tra i due contendenti ed arbitrarne il duello, alla fine la coppia della Williams monopolizza per l'ennesima volta la prima fila. Sul circuito reputato come più difficile della stagione, è l'esperienza specifica del tracciato a contare più. Villeneuve, ritrova sin dai primi giri sul cir-

cuito le sensazioni e gli automatismi dei tempi della F.3 nipponica, quando a Suzuka era di casa. E non è la maggiore potenza di una F.1 a creargli problemi. Tanto che in condizioni difficili, quando sabato pomeriggio la pista è per la prima volta nel week-end completamente asciutta (ma gli assetti hanno dovuto essere adattati senza poter essere provati), il canadese stacca subito un tempo bomba, migliorandolo con dei... piccoli ritocchi. Un lavoro fine, d'arte, da grande campione come ormai si sta imponendo anche in

FACCIA A FACCIA

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

Schumacher-Irvine	15 - 1	Herbert-Frentzen	3 - 13
Alesi-Berger	13 - 3	Rosset-Verstappen	0 - 16
Hill-Villeneuve	13 - 3	Katayama-Salo	5 - 11
Hakkinen-Coulthard	12 - 4	Lamy-Fisichella	2 - 6
Panis-Diniz	15 - 1	Lamy-Marques	0 - 2
Barrichello-Brundle	11 - 5	Lamy-Lavaggi	6 - 0

TAJIMA



I PIÙ E I MENO



JACQUES VILLENEUVE

Tranquillo, rilassato, ma super-determinato. Villeneuve è arrivato a Suzuka carico come una bomba, anzi, un siluro deciso ad intaccare sotto sotto il morale di Hill, per sperare d'affondarlo meglio l'indomani. Senza indugi, il canadese ha dato subito il massimo dimostrando di ricordarsi perfettamente i segreti delle curve di Suzuka e di come in certi punti si possano brutalizzare i cordoli, facendo venire i capelli dritti a chi osserva a bordo pista.



JOHNNY HERBERT

Nel giorno in cui Frentzen, su una pista che conosce come le sue tasche, ha fatto scintille, Johnny ha fatto grossi danni e s'è anche spaventato andando a sbattere in un punto molto veloce, dopo aver perso il controllo della macchina passando su un cordolo ancora umido di pioggia e scivoloso. Può succedere, ma perchè mai al primo giro? Allora, l'esperienza a cosa serve?

È SUCCESSO

INCIDENTI

venerdì mattina

Frentzen: testacoda
Diniz: testacoda
Panis: testacoda

venerdì pomeriggio

Lamy: testacoda
Diniz: testacoda
Frentzen: testacoda
Herbert: esce di pista

sabato mattina

Panis: testacoda
Alesi: escursione fuori pista
Brundle: dritto alla chicane
Katayama: testacoda
Frentzen: esce di pista
Verstappen: tampona
Coulthard
Coulthard: testacoda perché
tamponato da Verstappen

sabato pomeriggio

Herbert: testacoda ed urta le
barriere. Viene esposta la
bandiera rossa.
Diniz: testacoda ed urta le
barriere
Coulthard: testacoda

warm up:

Brundle: dritto alla chicane
Panis: dritto alla chicane

ROTTURE

venerdì mattina

Schumacher: sensore
dell'acceleratore
Verstappen: sterzo

venerdì pomeriggio

Rosset: motore
Lavaggi: panne di carburante
Brundle: foratura pneumatico

sabato mattina

Lamy: motore
Lavaggi: frizione
Rosset: motore
Irvine: idraulica cambio

sabato pomeriggio

Lamy: pompa dell'olio
Lavaggi: panne di carburante

warm up:

Berger: display del cruscotto
Herbert: motore
Frentzen: motore

● **TIFOSI IN CALO.** Malgrado la sfida per l'Irlande, quest'anno a Suzuka si è vista meno gente del solito, specie per le prove. Anche l'assalto del tifosi al paddock - come ha fatto notare Villeneuve - è stato meno caloroso della norma. Tra i motivi del raffreddamento, l'onda lunga dell'effetto Senna. Ayrton era adorato in Oriente e la sua scomparsa ha allontanato molti dalla F.1. Poi c'è la crisi economica che ha colpito il Giappone, aggravata dal terremoto del '95. Malgrado i buoni segni di ripresa, ci vorrà del tempo prima che il cittadino medio avverta gli influssi della congiuntura favorevole.



F.1. Hill fatica. Incassa inizialmente un distacco stratosferico, che riesce poi a ridurre a 4 accettabili decimi di secondo con un ultimo disperato tentativo, dopo aver modificato l'assetto della sua macchina, proprio sotto la bandiera a scacchi. Così dalla seconda, l'inglese rimonta sino alla prima fila, strappando una smorfia di disappunto a Villeneuve che seguiva quel giro dai box. Una smorfia condivisa sicuramente anche da Schumacher e Berger, entrambi scalzati da una posizione da Hill. Schummy nel finale delle prove ha anche registrato un calo di

potenza del motore che lo ha consigliato a rinunciare all'ultimo tentativo, e non è comunque sorpreso, in quanto la superiorità della Williams è comunque stata manifesta; Tanto che la Ferrari accusa un distacco di oltre 1" dalla pole position. Un divario appena inferiore a quello di Berger, che con piccoli ritocchi d'assetto nel corso della sessione ha trovato un buon equilibrio della vettura con le nuove condizioni d'aderenza. Non è andata così a Alesi, che era contento alla vigilia del comportamento della vettura sulla pista con condizioni d'ade-

renza variabili e che invece non lo è affatto in quelle sull'asciutto. Il francese, che si lamenta anche della risposta del motore, registra la sua peggior prestazione stagionale, segno evidente che c'è qualcosa che non va sulla sua vettura, tanto che la squadra decide di smontarla letteralmente pezzo a pezzo per identificare il problema. Onesta la prestazione di Hakkinen, quinto, ma il finlandese si aspettava qualcosa di più, dopo essere stato velocissimo nelle libere e recrimina per aver sprecato un treno di gomme a causa della bandiera rossa esposta in seguito ad una violento crash di Herbert ad inizio sessione. L'inglese ha poi potuto continuare col muletto, così come Coulthard - ad esempio - vittima di un testacoda. Ha preso il muletto anche Lavaggi, sulla cui vettura di gara si era rotta l'idraulica della frizione. Il siciliano è poi achemato rimasto fermo in pista senza benzina, ma avrebbe comunque fallito la possibilità di qualificarsi entro il limite del 107%, non disponendo del nuovo motore Ford Ed4, utilizzato da Lamy. I commissari non hanno poi accolto la richiesta della squadra faentina di accettare al via la seconda Minardi. ■

POLE A CONFRONTO

CLASSIFICA ASSOLUTA

Senna	65
Clark	33
Prost	33
Mansell	32
Fangio	28
Lauda	24
Piquet	24
Hill	20
Andretti	18
Arnoux	18
Stewart	17
Moss	16

PILOTI IN ATTIVITÀ

Hill	20
Schumacher	14
Berger	11
Coulthard	5
Villeneuve	3
Alesi, Barrichello	1

NEL 1996

Hill	9
Schumacher	4
Villeneuve	3

GP GIAPP



Sedicesima gara del mondiale di F.1
13 Ottobre 1996

Circuito:
Suzuka

Distanza:
304,718

Organizzatore:
Suzuka Motor Sport Club

Direttore di gara:
Roger Lane-Nott

Partenza:
6,11 ora italiana

Spettatori:
139.000

Organizzazione:
6

Sicurezza:
6

Condizioni atmosferiche:
venerdì e sabato
variabile con pioggia,
sereno in qualifica e
gara



COLOMBO

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

E' imbattuto (1991)
Appartiene a
Gerhard Berger
(McLaren Mp4/6) che ha
ottenuto la pole con il
tempo di 1'34"700 alla
media di 222.919 Km/h.

SUL GIRO IN GARA

E' imbattuto (1992)
Appartiene a **Nigel Mansell**
(Williams Fw18B) che ha
percorso il suo 44. giro in
1'40"646 alla media di
209.749 km/h.

SULLA DISTANZA

E' imbattuto (1992)
Appartiene a
Gerhard Berger
(McLaren Mp4/6) che ha
percorso i 53 giri pari a
310.792 in 1.32'10"695
alla media di 202.298
km/h.

N.B.: Quest'anno il Gp si è
disputato su 52 giri pari a
304,718 km

IN 19 AL VIA

1. FILA



6 Jacques Villeneuve
(Williams Fw18)
1'38"909 (213,433)



5 Damon Hill
(Williams Fw18)
1'39"370 (212,442)

2. FILA



1 Michael Schumacher
(Ferrari F310)
1'40"071 (210,954)



4 Gerhard Berger
(Benetton B196)
1'40"364 (210,338)

3. FILA



7 Mika Hakkinen
(McLaren Mp4/11)
1'40"458 (210,142)



2 Eddie Irvine
(Ferrari F310)
1'41"005 (209,004)

4. FILA



15 Heinz-Harald Frentzen
(Sauber C15)
1'41"277 (208,442)



8 David Coulthard
(McLaren Mp4/11)
1'41"384 (208,222)

5. FILA



3 Jean Alesi
(Benetton B196)
1'41"562 (207,857)



12 Martin Brundle
(Jordan 196)
1'41"600 (207,780)

6. FILA



11 Rubens Barrichello
(Jordan 196)
1'41"919 (207,129)



9 Olivier Panis
(Ligier Js43)
1'42"206 (206,548)

7. FILA



14 Johnny Herbert
(Sauber C15)
1'42"658 (205,638)



18 Ukyo Katayama
(Tyrrell 024)
1'42"711 (205,532)

8. FILA



19 Mika Salo
(Tyrrell 024)
1'42"840 (205,274)



10 Pedro Diniz
(Ligier Js43)
1'43"196 (204,566)

9. FILA



17 Jos Verstappen
(Footwork Fa17)
1'43"383 (204,196)



20 Pedro Lamy
(Minardi 195b)
1'44"874 (201,293)

10. FILA

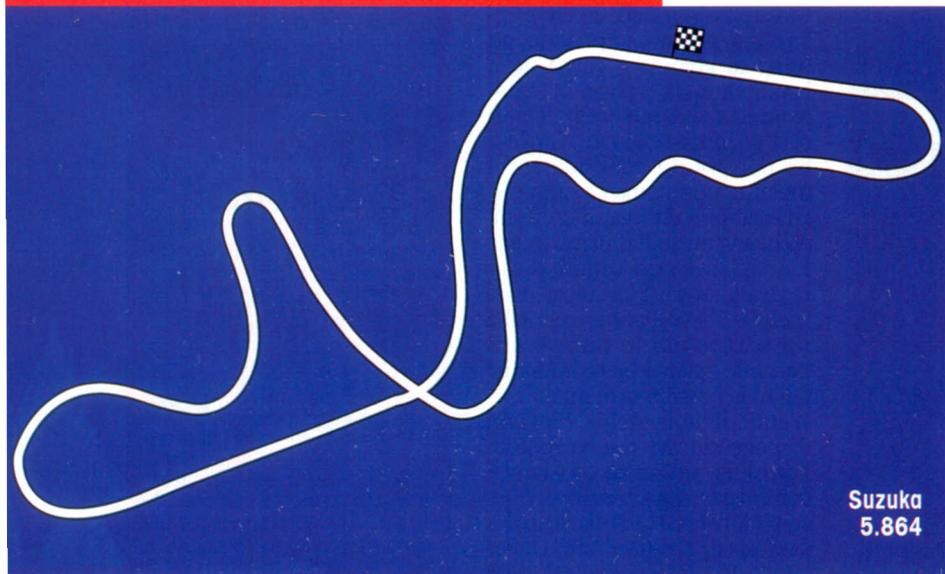


16 Ricardo Rosset
(Footwork Fa17)
1'45"412 (200,266)

NON QUALIFICATO



21 Giovanni Lavaggi
(Minardi 195b)
1'46"795 (197,672)



Suzuka
5.864

ONE



COLOMBO

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Villeneuve (Williams Fw18)	34	1'44"043	202.901
Berger (Benetton B196)	24	1'44"350	202.304
Schumacher (Ferrari F310)	18	1'44"445	202.120
Hill (Williams Fw18)	30	1'44"753	201.526
Hakkinen (McLaren Mp4/11)	35	1'44"852	201.335
Panis (Ligier Js43)	19	1'45"347	200.389
Coulthard (McLaren Mp4/11)	38	1'45"613	199.884
Irvine (Ferrari F310)	20	1'45"798	199.535
Brundle (Jordan 196)	37	1'45"882	199.377
Herbert (Sauber C15)	19	1'45"932	199.283
Barrichello (Jordan 196)	16	1'46"339	198.520
Frentzen (Sauber C15)	31	1'46"407	198.393
Verstappen (Footwork Fa17)	31	1'46"977	197.336
Katayama (Tyrrell 024)	29	1'47"518	196.343
Diniz (Ligier Js43)	5	1'48"495	194.575
Lamy (Minardi 195b)	18	1'49"220	193.283
Rosset (Footwork Fa17)	35	1'49"263	193.207
Salo (Tyrrell 024)	18	1'49"372	193.015

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Damon Hill	Williams Fw18	52	1.32'33"791	197.520	
2. Michael Schumacher	Ferrari F310	52	1.32'35"674	197.453	1"883
3. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/11	52	1.32'37"003	197.405	3"212
4. Gerhard Berger	Benetton B196	52	1.33'00"317	196.581	26"526
5. Martin Brundle	Jordan 196	52	1.33'40"911	195.161	1'07"120
6. Heinz-Harald Frentzen	Sauber C15	52	1.33'54"977	194.674	1'21"186
7. Olivier Panis	Ligier Js43	52	1.33'58"301	194.559	1'24"510
8. David Coulthard	McLaren Mp4/11	52	1.33'59"024	194.534	1'25"233
9. Rubens Barrichello	Jordan 196	52	1.34'14"856	193.964	1'41"065
10. Johnny Herbert	Sauber C15	52	1.34'15"590	193.964	1'41"799
11. Jos Verstappen	Footwork Fa17	51	1.33'22"955	192.019	1 giro
12. Pedro Lamy	Minardi 195b	50	1.32'59"965	189.027	2 giri
13. Ricardo Rosset	Footwork Fa17	50	1.33'34"388	187.868	2 giri

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Jean Alesi	Benetton B196	0	Incidente	-
Pedro Diniz	Ligier Js43	13	Testacoda	12.
Mika Salo	Tyrrell 024	20	Motore	15.
Jacques Villeneuve	Williams Fw18	36	Distacco ruota	5.
Ukyo Katayama	Tyrrell 024	37	Motore	13.
Eddie Irvine	Ferrari F310	39	Incidente	4.

L'ALTALENA

TAJIMA



I fratelli Schumacher hanno l'aria assorta: Michael in Giappone ha ottenuto il secondo posto che lo ha confermato terzo nel mondiale piloti. Ralf, invece, starà pensando al titolo di F.Nippon che vuole conquistare prima di dedicarsi completamente alla F.1 con il team Jordan. La miss ha dovuto coprirsi con l'ombrello: nelle prove è anche piovuto

COSI' DOPO 13 GIRI

1. Hill in 23'3"833 (197.769); 2. Hakkinen a 4"050; 3. Schumacher a 6"087; 4. Villeneuve a 7"674; 5. Irvine a 10"090; 6. Brundle a 13"590; 7. Barrichello a 19"678; 8. Frentzen a 20"143; 9. Panis a 25"340; 10. Herbert a 27"867; 11. Berger a 28"232; 12. Diniz a 47"597; 13. Verstappen a 48"452; 14. Katayama a 49"010; 15. Coulthard a 49"916; 16. Salo a 57"550; 17. Lamy a 1'01"993; 18. Rosset a 1'14"194.

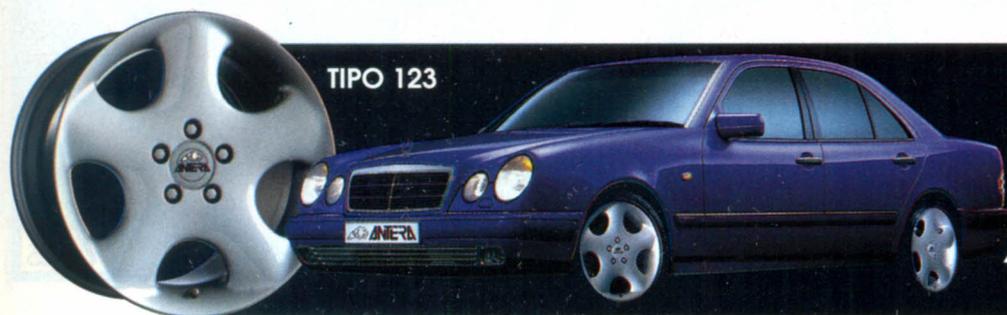
COSI' DOPO 26 GIRI

1. Hill in 46'20"744 (197.113); 2. Schumacher a 2"704; 3. Hakkinen a 4"389; 4. Villeneuve a 5"283; 5. Irvine a 14"798; 6. Brundle a 28"117; 7. Berger a 28"316; 8. Barrichello a 39"367; 9. Frentzen a 39"586; 10. Panis a 42"396; 11. Herbert a 45"658; 12. Coulthard a 1'03"131; 13. Verstappen a 1'23"853; 14. Katayama a 1'25"956; 15. Rosset a 1 giro; 16. Lamy a 1 giro.

COSI' DOPO 39 GIRI

1. Hill in 1'09'33"326 (197.096); 2. Schumacher a 2"964; 3. Hakkinen a 3"700; 4. Irvine a 27"655; 5. Berger a 27"913; 6. Brundle a 52"397; 7. Frentzen a 1'04"016; 8. Panis a 1'04"636; 9. Barrichello a 1'08"673; 10. Herbert a 1'12"899; 11. Coulthard a 1'18"562; 12. Verstappen a 1 giro; 13. Lamy a 1 giro; 14. Katayama a 1 giro.

TIPO 123



ANTERA
CERCHI IN LEGA

VELOCITA' IN PROVA

VENERDI'

N.	PILOTA	KM/H
11	Barrichello	300.800
8	Coulthard	300.800
7	Hakkinen	296.700
5	Hill	295.800
12	Brundle	293.400
6	Villeneuve	291.800
4	Berger	291.100
9	Panis	290.300
15	Frentzen	288.000
10	Diniz	288.000
2	Irvine	287.200
3	Alesi	287.200
19	Salo	286.400
16	Rosset	286.400
14	Herbert	285.700
17	Verstappen	284.900
1	Schumacher	284.200
18	Katayama	280.500
20	Lamy	278.300
21	Lavaggi	277.600

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
12	Brundle	295.800
6	Villeneuve	295.800
11	Barrichello	295.800
8	Coulthard	295.800
4	Berger	295.000
3	Alesi	295.000
5	Hill	294.200
7	Hakkinen	294.200
1	Schumacher	293.400
9	Panis	290.300
10	Diniz	290.300
2	Irvine	287.200
14	Herbert	287.200
19	Salo	287.200
16	Rosset	287.200
15	Frentzen	286.400
17	Verstappen	286.400
18	Katayama	284.200
20	Lamy	282.700
21	Lavaggi	278.300

● **LAVAGGI.** Giovanni non ce l'ha fatta a qualificarsi in quello che potrebbe essere il suo ultimo Gp. A Suzuka, il pilota della Minardi non provava dall'89, quando aveva percorso una trentina di giri al volante di una Porsche Gr. C. Costretto a tentare la qualifica con il muletto, per un guasto alla vettura da gara, Giovanni è rimasto fuori dal 107 per cento, nonostante un buon primo intermedio. A disposizione aveva il motore standard, non la versione evoluta provata da Lamy. La Minardi ha chiesto una deroga ai commissari, visto che l'ultimo Gp '96; rispetto alle altre mancate qualificazioni, stavolta la risposta negativa si è fatta attendere per ore.

Barrichello, solo nono, anche questa volta è stato preceduto dal compagno di squadra Brundle, quinto. Gara a handicap per Coulthard, partito dai box e causa del doppio via



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI'		SABATO		DOMENICA	
				I	II	III	IV	WARM UP	
6	Villeneuve	Williams Fw18	Renault Rs8 V10	Goodyear	2'03"795	1'43"372	1'40"534	1'38"909	1'48"664
5	Hill	Williams Fw18	Renault Rs8 V10	Goodyear	2'02"956	1'43"747	1'41"980	1'39"370	1'51"390
1	Schumacher	Ferrari F310	Ferrari 046 V10	Goodyear	2'02"163	1'43"321	1'42"368	1'40"071	1'53"677
4	Berger	Benetton B196	Renault Rs8 V10	Goodyear	2'03"949	1'42"350	1'43"445	1'40"364	1'28"753
7	Hakkinen	McLaren Mp4/11	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	2'04"869	1'42"954	1'41"136	1'40"458	2'23"659
2	Irvine	Ferrari F310	Ferrari 046 V10	Goodyear	2'02"345	1'44"092	1'41"916	1'41"005	2'04"512
15	Frentzen	Sauber C15	Ford Zetec-R V10	Goodyear	2'03"396	1'44"598	1'42"839	1'41"277	1'54"896
8	Coulthard	McLaren Mp4/11	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	2'05"289	1'45"471	1'42"009	1'41"384	4'49"078
3	Alesi	Benetton B196	Renault Rs8 V10	Goodyear	2'04"343	1'43"860	1'43"643	1'41"562	1'49"373
12	Brundle	Jordan 196	Peugeot A12 V10	Goodyear	2'03"271	1'43"845	1'42"905	1'41"600	1'56"763
11	Barrichello	Jordan 196	Peugeot A12 V10	Goodyear	2'03"949	1'44"441	1'41"842	1'41"919	1'48"937
9	Panis	Ligier Js43	Mugen Honda Mf301h	Goodyear	2'05"330	1'45"893	1'42"672	1'42"206	1'53"537
14	Herbert	Sauber C15	Ford Zetec-R V10	Goodyear	2'03"073	1'45"194	1'42"714	1'42"658	2'02"452
18	Katayama	Tyrrell 024	Yamaha Ox11a V10	Goodyear	2'05"595	1'45"789	1'44"340	1'42"711	1'52"013
19	Salo	Tyrrell 024	Yamaha Ox11a V10	Goodyear	2'05"351	1'44"971	1'42"759	1'42"840	1'53"957
10	Diniz	Ligier Js43	Mugen Honda Mf301h	Goodyear	2'07"780	2'02"130	1'43"106	1'43"196	1'54"526
17	Verstappen	Footwork Fa17	Hart 308 V8	Goodyear	2'09"374	1'46"105	1'45"653	1'43"383	2'05"863
20	Lamy	Minardi 195b	Ford Ed4 V8	Goodyear	2'06"890	1'48"724	1'48"082	1'44"874	1'54"781
16	Rosset	Footwork Fa17	Hart 830 V8	Goodyear	2'09"776	1'47"285	1'45"198	1'45"412	2'38"561
21	Lavaggi	Minardi 195b	Ford Ed2 V8	Goodyear	2'08"537	1'50"227	1'47"473	1'46"795	-



KONI

L'AMMORTIZZATORE REGOLABILE

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

la qualità
KONI
ora costa
meno



NUMERI

● **HILL.** Damon, dopo una corsa imperiosa che lo ha visto sempre in testa, ha vinto con pieno merito il Gp del Giappone e il titolo mondiale, concludendo trionfalmente un'annata di gare che lo ha visto sempre al comando della classifica iridata. In 47 anni di campionato il britannico è il 25. pilota arrivato alla corona iridata, l'8. tra i suoi connazionali che contano un totale di 12 allori, compresi i 2 di Graham Hill, padre del neo campione, conquistati nel 1962 su Brm e nel 1968 su Lotus Ford. Prima di quest'anno soltanto in altre 7 annate il pilota che si è laureato campione è stato prima in graduatoria da solo dal Gp iniziale a quello conclusivo; il celebre Graham Hill non c'era mai riuscito. Il neo titolato, arrivato a 21 vittorie in 67 presenze, ha infranto il sortilegio che segnava finora la carriera dei piloti nati come lui il 17 settembre: il primo è stato Stirling Moss, nato in quel giorno del 1929, mai arrivato al titolo e 2. in classifica per 4 anni consecutivi dal 1955 al 1958; poi è stata la volta di Damon, nato nel 1960, a sua volta 2. in campionato per 2 anni consecutivi (1944 e 1995), ma finalmente per il campione della Williams Renault è arrivata la corona 1996.

● **WILLIAMS.** In 362 presenze ha portato al titolo un suo pilota per al 6. volta; la Casa britannica è alla 97. pole position, al 100. giro veloce in gara e alla 95. vittoria. I motori Renault, alla 262 partecipazione, contano 122 pole position, 86 successi e per il 4. anno sono stati determinanti nella conquista dell'alloro piloti. Per una serie di circostanze nessuno dei suoi campioni l'anno dopo ha gareggiato con propulsori Renault.

● **PUNTI.** A fine campionato rileviamo che la media punti/gara di Damon Hill è di 6,06 mentre la Williams, per l'8. volta campione del mondo costruttori, è a 5,46 punti/partecipazione di media. La Benetton campione nel 1995 quest'anno non è riuscita a vincere nemmeno un Gp; questo trofeo è stato istituito nel 1958 e da allora è l'11. volta che si verifica questa circostanza. Anche la Williams si è trovata in questa situazione nel 1988 dopo aver vinto il campionato nel 1987.

● **MEDIE.** A campionato concluso consideriamo le medie raggiunte da alcuni piloti nel corso delle qualificazioni, nell'insieme dei loro giri più veloci. Cominciamo dalle squadre italiane: alla Ferrari Schumacher ha raggiunto i 203,352 kmh, mentre Irvine è a 201,299 kmh; alla Benetton Alesi è a 201,950 kmh e Berger a 201,797 kmh, mentre per la Minardi Lamy è arrivato a 195,106 kmh. La Williams ha avuto i 2 piloti più rapidi in assoluto: Hill è a 204,530 kmh e Villeneuve invece a 203,720 kmh; alla McLaren Hakkinen ha raggiunto i 201,441; invece con Coulthard i 200,852 kmh.

● **FERRARI.** Michael Schumacher, con il 14. secondo posto in 84 presenze, ha consentito alla Ferrari di concludere al 2. posto nella classifica costruttori, miglior risultato dal 1990 per la Casa di Maranello.

a cura di MAURO MORI

CLASSIFICA FINALE

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

MONDIALE PILOTI

1. Hill	10	10	10	3	10	-	-	10	10	-	10	6	2	-	6	10	97
2. Villeneuve	6	-	6	10	-	-	4	6	6	10	4	10	6	-	10	-	78
3. Schumacher	-	4	-	6	6	-	10	-	-	-	3	-	10	10	4	6	59
4. Alesi	-	6	4	-	1	-	6	4	4	-	6	4	3	6	3	-	47
5. Hakkinen	2	3	-	-	-	1	2	2	2	4	-	3	4	4	-	4	31
6. Berger	3	-	-	-	4	-	-	-	3	6	-	-	1	-	1	3	21
7. Coulthard	-	-	-	4	-	6	-	3	1	2	2	-	-	-	-	-	18
8. Barrichello	-	-	3	2	2	-	-	-	-	3	1	1	-	2	-	-	14
9. Panis	-	1	-	-	-	10	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	13
10. Irvine	4	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	11
11. Brundle	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3	-	2	8
12. Frentzen	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7
13. Salo	1	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
14. Herbert	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
15. Diniz	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2
16. Verstappen	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	16	10	16	13	10	-	4	16	16	10	14	16	8	-	16	10	175
2. Ferrari	4	4	2	6	9	-	10	-	-	-	3	-	10	10	6	6	70
3. Benetton	3	6	4	-	5	-	6	4	7	6	6	4	4	6	4	3	68
4. McLaren	2	3	-	4	-	7	2	5	3	6	2	3	4	4	-	4	49
5. Jordan	-	-	3	3	2	-	-	1	-	4	1	1	-	5	-	2	22
6. Ligier	-	1	-	-	-	10	1	-	-	-	-	2	-	1	-	-	15
7. Sauber	-	-	-	-	-	7	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	11
8. Tyrrell	1	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
9. Footwork	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

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

brembo Racing
brembo SERIE ORO

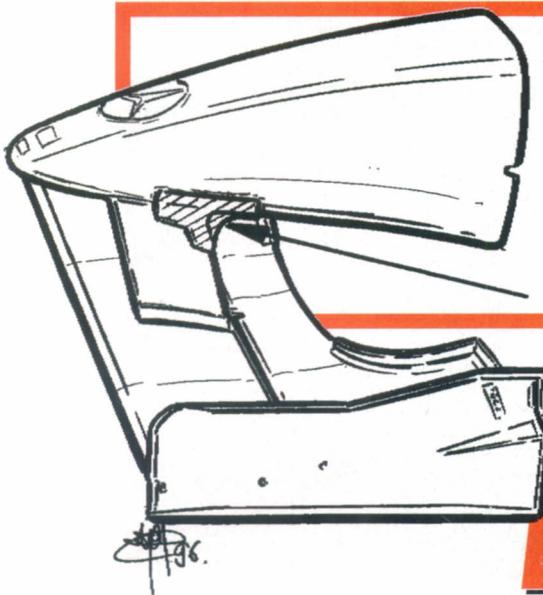
mq Motorquality S.p.A.
Via Venezia, 2
20099 Sesto S. Giovanni - MI
Tel. (02) 24951.1
Fax: (02) 224.764.20
da Tecnico a Tecnico.

**E la Fw18
sarà
copiata**

La prossima stagione molte monoposto avranno sospensioni posteriori con i bracci inferiori che passano

Mp4/11: il profilo alare vibrava eccessivamente

Venerdì notte i meccanici della McLaren hanno irrigidito i supporti centrali dell'alettone anteriore, dopo avere riscontrato anomale (e incredibili...) vibrazioni durante le prove libere. Un difetto che si era riscontrato anche in Portogallo, quando era stata introdotta la versione alleggerita dell'alettone anteriore. Sono state aggiunte delle pelli in carbonio nel punto di ancoraggio del muso (indicato dalla freccia nel disegno a fianco), che ha ora un diverso angolo di raccordo.



Allarme musetti

per la McLaren

Aver alleggerito i supporti centrali dell'ala anteriore ha innescato pericolose rotture che hanno costretto gli uomini della squadra a metterci... delle pezze, incollando pelli di carbonio per rinforzare i particolari

Il sabato sera sono anche arrivati nuovi profili, irrigiditi nella zona centrale. Tuttavia, in gara, ad Hakkinen si è ripresentato un cedimento, nella zona di sinistra...

GIORGIO PIOLA

SUZUKA - L'ultima gara della stagione può, qualche volta, essere considerata come un anticipo delle prove in preparazione del successivo campionato, e il Gp del Giappone acquista sotto quest'ottica un altro significato. Ferrari e Benetton, ma soprattutto Tyrrell, hanno portato soluzioni sperimentali da trasferire sulle monoposto che inizieranno i test invernali e che poi a loro volta faranno parte integrante delle nuove vetture.

McLAREN. I musetti alleggeriti hanno colpito ancora, negativamente.

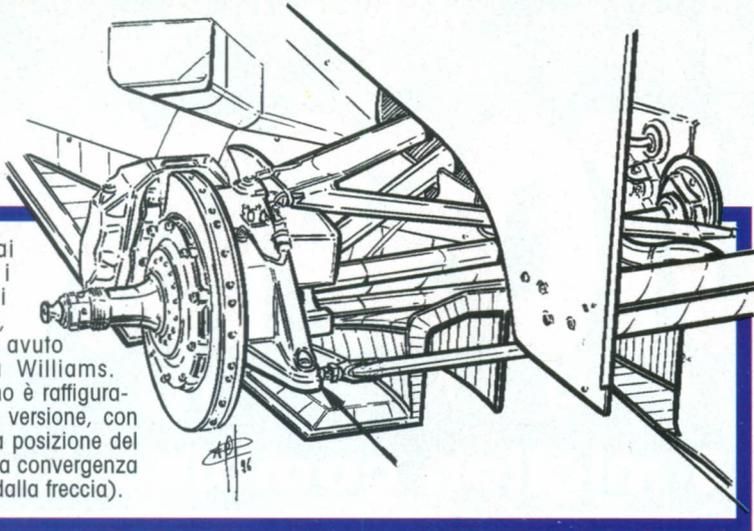
Dopo i primi problemi avuti nelle prove del venerdì in Portogallo, l'effetto di scollamento dei due supporti centrali è diventato ancora maggiore a Suzuka, tanto da costringere i meccanici ad una nottata in bianco per porre rimedio. Un lavoro da manuale ma tardivo e, soprattutto, preoccupante per una grande squadra come la McLaren, che dovrebbe reagire con maggiore velocità ad un problema strutturale, senza doversi ridurre a mettere pezze di carbonio nei box a ben 5 musetti per poter continuare con una certa tranquillità le prove...

Ora sulla Benetton suona un cicalino

SUZUKA - In gara, durante il Gp del Portogallo, Gerhard Berger si era lamentato per l'improvvisa inguidabilità della sua monoposto. Soltanto nelle successive prove svolte sulla stessa pista portoghese ci si è potuti rendere conto che gli ammortizzatori anteriori, in seguito alle modifiche apportate alla geometria della sospensione, lavoravano a tampone. Di qui il fastidioso sottosterzo lamentato dall'austriaco. Sorpresa in casa Benetton perché durante la gara non erano stati controllati a dovere i sin troppo eccessivi dati della telemetria che, ovviamente, aveva riportato l'anomalia in mezzo a migliaia di altre informazioni... Immediata la reazione della squadra trevigiana: nel programma di rilevamento dati è stato inserito una sorta di allarme sonoro che si attiva non appena si alterano dei parametri determinanti per i quali, ovviamente, è stata inserita una soglia di tollerabilità. ■

FERRARI. Come in Portogallo, le Ferrari avevano i dischi dei freni posteriori di diametro minore: 27 cm contro gli abituali 28, in modo da avere un migliore bilanciamento termico con quelli anteriori che sono invece del diametro normale e di spessore maggiorato. Una soluzione abituale sulle vetture da turismo e che verrà preferita in F.1 da molte squadre nella prossima stagione. Non è stata, invece, utilizzata la soluzione del mono-ammortizzatore nella sospensione anteriore, che sarà verificata nuovamente durante le prove invernali. A livello aerodinamico, da ri-

sopra ai profili estrattori laterali, come ha avuto nel '96 la Williams. Nel disegno è raffigurata l'ultima versione, con una nuova posizione del tirante della convergenza (indicato dalla freccia).



levare la disponibilità di ben 12 alettoni posteriori completi, con 4 diversi assetti.

WILLIAMS. Per garantire le stesse possibilità di titolo iridato ad entrambi i suoi piloti, la Williams ha compiuto lo sforzo di portare ben 4 monoposto: le due da gara hanno utilizzato i portamozi in titanio come in qualifica. L'unica novità riguardava i rapporti del cambio; con una sesta, realizzata dalla giapponese Komatsu, studiata per garantire maggiore affidabilità in gara. A livello aerodinamico da rilevare che Hill ha girato in gara con due piccoli nolder applicati sia al flap anteriore (nella zona centrale) sia ai due piccoli posteriori situati all'altezza del profilo inferiore.

BENETTON. Nuovo alettone posteriore, con il profilo principale alquanto diverso da quel-

lo impiegato sinora, provato con successo a Silverstone insieme al differenziale elettronico e ad una nuova sospensione posteriore con maggiore antisquat. La sospensione anteriore era del tipo derivato da quella del '95, con il classico portamozzo e la piastra di attacco del triangolo superiore e del tirante dello sterzo separata.

TYRRELL. Passo allungato di circa 5 cm sulle Tyrrell, mediante una diversa inclinazione dei bracci della sospensione anteriore, sulle due vetture da gara. Una soluzione studiata in vista della nuova monoposto che Mike Gascoyne sta disegnando e che ha comportato uno spostamento in avanti del profilo dell'alettone anteriore, insieme ad un allungamento dei due supporti centrali-verticali. Questi ora partono dalla punta del muso.

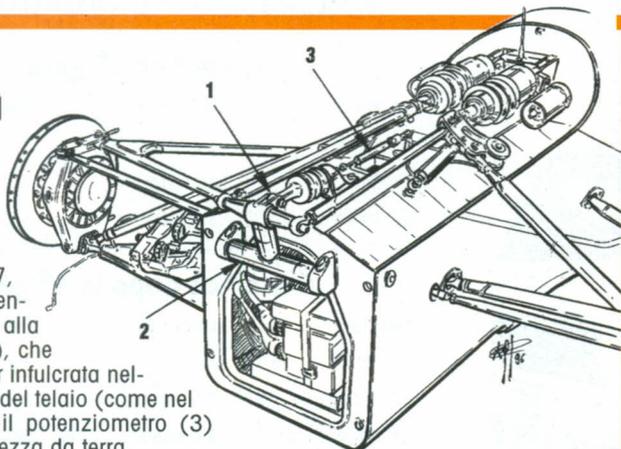
JORDAN. Nuove paratie anteriori sulle Jordan, con in più alcune novità all'alettone posteriore ed al sistema di fissaggio delle alette davanti alle ruote posteriori.

LIGIER. Tutte e tre le monoposto sono tornate alla vecchia sospensione anteriore, cioè con l'attacco centrale che era stato fatto nella parte inferiore del telaio a partire dal Gp del Belgio. Non è stato provato il terzo elemento nella sospensione anteriore, che verrà di nuovo sperimentato nelle prove all'Estoril.

MINARDI. Tutte e due le vetture da gara avevano la nuova sospensione anteriore dotata del terzo elemento, che assicura un migliore controllo dell'altezza da terra e separa l'effetto del rollio da quello del beccheggio. ■

Minardi cambia davanti

Nuova sospensione anteriore sulla Minardi in previsione del '97, con il terzo elemento (1) collegato alla barra di rollio (2), che è tornata ad esser infulcrata nella parte anteriore del telaio (come nel '95). Da notare il potenziometro (3) che controlla l'altezza da terra.



RACEFLAG

LE BANDIERE DA CORSA PER UN BRACCIALE DA CAMPIONI



MODELLI BREVETTATI / DIMENSIONI MODELLI IN SCALA 1:1

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

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

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

-  PARTENZA DELLA GARA
-  PERICOLO, RALLENTARE, DIVIETO DI SORPASSO
-  VEICOLO DI SOCCORSO
-  IL PILOTA STA PER ESSERE SORPASSATO
-  DIMINUIZIONE DI ADERENZA DELLA PISTA
-  FINE PERICOLO
-  STOP, FERMARSI IMMEDIATAMENTE AI BOX
-  AVVERTIMENTO PER CONDOTTA SCORRETTA
-  PROBLEMI MECCANICI, OBBLIGO DI FERMARSI AI BOX
-  SQUALIFICA, OBBLIGO DI FERMARSI AI BOX
-  FINE GARA

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

A B C UOMO DONNA

Cognome/Nome _____ n. _____ C.A.P. _____ Località _____
 Indirizzo _____ CONTRASSEGNO CARTA SI VISA MASTER CARD DINERS
 Modalità di pagamento: _____ n. Carta _____ Firma _____
 Importo _____

L'addebito sulla carta di credito viene fatto dopo la spedizione. La consegna avviene entro 60 gg. dal ricevimento ordine per informazioni e ordini telefonici: **0131-94.67.75**



COLOMBO

Per l'ultima gara '96, a Vallelunga, sono accorsi oltre 30 mila spettatori: ecco, a lato, Ravaglia davanti a Cecotto al via della seconda corsa. Nella foto grande, Capello e Naspetti a Varano: i due sono arrivati a giocarsi il titolo in volata. Il successo è finito al pilota della Audi, vincitore in 7 occasioni



PHOTO 4

Alfa

**SUPER
TURISMO**

ANALISI FINALE

RESA DEI CONTI

Dalla fuga di Capello e dell'Audi, al recupero di Naspetti, Cecotto e della Bmw, all'incandescente e discussa sfida conclusiva: ecco, punto per punto, le iniziative vincenti e gli errori commessi dai protagonisti del tricolore. Ma anche i retroscena di una stagione davvero extra

FABIO RAVAIOLI

E' inevitabile che i campionati decisi sul filo di lana facciano discutere. Del tricolore SuperTurismo '96, che all'ultima gara ha incoronato Rinaldo Capello e l'Audi condannando Emanuele Naspetti e la Bmw, si continuerà a parlarne per un pezzo. Perché di argomenti controversi la stagione appena conclusa ne ha proposti diversi. In pista e a tavolino. Prendiamo, a esempio, le penalità che hanno colpito, in momenti e luoghi diversi, i due pretendenti al titolo. Capello prese la bandiera nera dopo aver urtato Cecotto a Pergusa. Ebbene, paradossalmente, quella sanzione che dette il via alla rimonta di Naspetti, avrebbe giocato a favore del pilota Audi nella complicata alchimia degli scarti. Poi c'è stato lo «stop and go» inflitto a Naspetti per aver colpito Muller, mandandolo in testa coda, nel tentativo di superarlo a Vallelunga. Al di là delle oggettive responsabilità (chi aveva diritto alla traiettoria? Naspetti ha tamponato Muller o piuttosto Muller ha chiuso Naspetti?) non regge la tesi degli uomini Bmw sulla necessità di sorvolare per non decidere il campionato a tavolino. Secondo tale ragiona-

mento non si dovrebbero concedere rigori in una finale di Coppa. C'è un regolamento che punisce le scorrettezze o, quantomeno, chi ottiene vantaggio a danno di un altro pilota. E se il direttore di gara e i commissari hanno ritenuto che Naspetti, come già Capello a Pergusa, fosse colpevole, hanno fatto bene ad applicarlo. Anche se l'ancinetano è sempre stato pilota di specchiata correttezza, così come Capello. E veniamo a un altro fatto saliente, l'handicap peso imposto e poi tolto all'Audi. La Csai ha il diritto e il dovere di ricorrere a tutti gli strumenti in suo possesso per assicurare l'equilibrio in un campionato. I contendenti hanno il diritto di protestare e di appellarsi, ma devono accettare le decisioni della Federazione. Piuttosto, se è stato fatto tanto baccano per le 6 vittorie consecutive della Audi, tanto da indurre ad aumentare di 30 Kg il peso della A4, e poi ci si è stracciato le vesti per le 7 affermazioni consecutive della Bmw, sino alla revoca della zavorra, perché nessuno ha fiutato sulle 18 sconfitte consecutive dell'Alfa Romeo? Segno che la Casa del Biscione, oltre all'appoggio tecnico, ha negato alla Nordauto anche quello politico. ■

CON CAPELLO L'AUDI ITALIA È A QUOTA TRE TITOLI

Il successo nelle strategie

A differenza della Bmw, l'Audi non ha avuto dubbi sul pilota sul quale puntare nella corsa al titolo tricolore e ha adottato la solita tecnica di stordire l'avversario nelle prime riprese per poi vivere di rendita. Come Biela nel campionato britannico Btcc e Pirro in Germania, anche Capello ha rischiato di mettere ko gli avversari dopo poche gare. Per fermare la sua marcia che pareva inarrestabile, la Commissione sportiva automobilistica italiana ha dovuto imporre alla formidabile

A4 trenta chilogrammi supplementari. Un provvedimento che ha suscitato polemiche quando

è stato adottato, alla vigilia di Binetto, e quando è stato revocato, prima di Vallelunga. I fatti hanno dimostrato che a 1040 kg la A4 è imbattibile in tutte le condizioni, mentre a 1070 kg non lo è più, senza tuttavia diventare perdente. L'auspicio è che queste considerazioni vengano presto dimenticate con la conversione della A4 da quattro ruote motrici a trazione anteriore. Sicuramente sarà un modello vincente; al-

l'Audi, è cosa nota, sono bravi a muoversi nella direzione giusta. Come dimostra il salto di prestazioni che le berline d'argento hanno compiuto sul tracciato di Vallelunga. Cinque decimi di secondo in meno sono un bel progresso, solamente in parte attribuibile alla perdita della zavorra. In realtà hanno giocato di più il super motore, che era stato approntato per la Coppa del Mondo e i nuovi pneumatici della Dunlop, che avevano già permesso a Pirro di dominare al Nürburgring la prova finale del campionato tedesco. Il team Audi Sport Italia, dunque, in 3 anni di SuperTurismo ha conquistato altrettanti titoli. Una bella media. Emilio Radaelli e i suoi hanno dato un'altra prova di professionalità, gestendo la situazione tecnica e sportiva senza incertezze. Neppure l'impegno parallelo in Germania con l'austriaco Peter li ha

distratti. I ritiri per problemi meccanici che le Audi schierate dalla squadra italiana hanno accumulato in 3 anni e 60 corse si contano sulle dita di una mano. Sarà merito della vettura ma anche di chi deve prepararla e farla gareggiare.

Giovanardi, qui sui cordoli di Varano, ha compiuto spettacolari incursioni con l'Alfa Romeo 155 Ts dell'organizzazione Nordauto. Capello, sotto, prima delle corse Turismo aveva gareggiato in F.3

NON SOLO TECNICO IL RITARDO BMW

Scelte di campo spesso discutibili

La tanto sbandierata collaborazione tra la Bmw e la McLaren non è andata oltre la realizzazione, da parte della ingegneria inglese, di un costosissimo pannello sandwich anti impatto laterale, per il totale disinteresse dell'ingegnere Gordon Murray e dei suoi tecnici nei confronti del SuperTurismo. Così gli ingegneri del reparto corse si sono dovuti rimboccare le maniche per spremere altri cavalli dal motore e modificare le sospensioni. È stato un susseguirsi di piccole evoluzioni che, unite al grande passo compiuto dalle gomme Michelin, hanno sortito un effetto decisivo.

A partire da giugno, le prestazioni della 320 hanno avuto un'impennata, amplificata dalla decisione di alcune Federazioni nazionali, tra cui anche quella italiana, di zavorrare l'Audi. La situazione era ormai troppo compromessa per sperare di acciuffare il titolo in Gran Bretagna e Germania, ma in Italia il giochino della rimonta sembrava riuscire. Ed è per questo che la Motorsport, di fronte alla prospettiva di subire un "cappotto" dall'Audi, ha dapprima acconsentito a schierare in Italia una

terza vettura per Gianni Morbidelli al posto della vecchia 318 della Surer e, infine, ha deciso di schierare, nella prova finale di Vallelunga, il team Bigazzi e tre dei suoi piloti migliori. Sulla pista romana, la squadra toscana, Roberto Ravaglia, Joachim Winkelhock e Steve Soper si sono espressi al massimo per aiutare la CiBiEmme, ma non c'è stato nulla da fare. Per una manciata di punti anche il titolo italiano è finito a Ingolstadt, in parte a causa dell'imbarazzo di Umberto Grano nel gestire dal punto di vista sportivo il binomio CiBiEmme-Bmw Italia. Johnny Cecotto era il numero uno designato, ma si è capito presto che Naspetti andava forte quanto il venezuelano, se non addirittura di più. A Misano, quando l'anconetano lampeggiò a Cecotto perchè il compagno di squadra gli desse via libera, ebbe l'ordine di mantenere le posizioni. Dopo l'incidente con Capello a Pergusa, che mise fuori Cecotto e lanciò Naspetti verso una grande doppietta, Grano decise di privilegiare il marchigiano. Così, quando nella seconda trasferta in Sicilia fu Johnny a "lam-



GIOVANARDI E LA NORDAUTO «FAI DA TE»

Il grande coraggio di sfidare i tedeschi

Era iniziata benissimo, col doppio successo di Fabrizio Giovanardi al Mugello, la stagione della Nordauto-Alfa Romeo. Ma dopo la giornata trionfale in Toscana, le cose sono iniziate ad andare di male in peggio per il team diretto da Mauro Sipsz. Bruno Chiazzaro, infaticabile capo tecnico della Nordauto, non ha mai smesso di lavorare sul telaio e sul motore della 155 per cercare di tenere il passo con la concorrenza, ma la sua era una guerra contro i mulini a vento. Al di là del coraggio di Sipsz nell'intraprendere la stagione in proprio dopo aver rilevato l'intero stock scocche, motori e ri-

cambi del reparto corse Abarth, al di là della genialità di Chiazzaro e delle doti di guida e della straripante generosità di Giovanardi, il bilancio dell'operazione è in rosso. A dimostrazione che in una categoria che richiede sino all'exasperazione professionalità, tecnologia e mezzi finanziari non è possibile competere senza essere spalleggiati direttamente, cioè a livello

tecnico e politico, da un Costruttore. E così, man mano che le prestazioni della Audi e della Bmw crescevano, l'Alfa 155 e Giovanardi restavano al palo; e nella seconda parte della stagione le occasioni di raccogliere qualche buon risultato si sono infine rarefatte. Capace di difendersi ancora in termini di velocità di punta, la 155 Ts, che, è bene ricordarlo, debuttò in SuperTurismo nel '93, paga un pesante pedaggio sul piano dell'assetto e della guidabilità nei confronti delle due tedesche, entrambe di concezione più moderna. Il divario di peso favorevole alla berlina dell'Alfa (25 kg in meno rispetto alla 320 e 65 rispetto alla A4) non è più sufficiente e le acrobazie che Giovanardi ha dovuto effettuare per cercare di mantenere il contatto con gli avversari, hanno richiesto un tributo decisivo in tema di ridotta affidabilità e deterioramento dei pneumatici. Quanto al secondo pilota della squadra, il debuttante Gordon De Adamich, è sicuramente un giovane che vale la pena rivedere in azione. Certamente le condizioni in cui si è trovato a correre la sua prima stagione nel SuperTurismo non erano propizie, tuttavia bisogna fare due considerazioni: ha sì mostrato un progresso costante nelle prestazioni, ma quasi sempre si è fatto battere, in qualifica e in gara, da Roberto Colciago, pilota di indubbio valore ma pur sempre alla guida di una vettura inferiore. Le prospettive future per la Nordauto sono legate alle decisioni che il Gruppo Fiat prenderà sull'attività sportiva dell'Alfa Romeo. ■



Alfa Romeo

fotografie COLOMBO

peggiare, gli fu imposto di restare dietro. Però, nella prima gara di Varano, nessuno se la sentì di ordinare al venezuelano di rinunciare alla vittoria. Alla vigilia dell'ultimo appuntamento, sul circuito di Vallelunga, il gioco degli scarti ave-

va reso difficile la situazione per i due della Bmw Italia. Magari l'esito finale non sarebbe cambiato, ma il dubbio sulla giusta scelta dell'uomo su cui puntare resta. Anche se il successo nel Costruttori ha addolcito la pillola.

UN MONOMARCA ALFA ROMEO IL TROFEO RISERVATO AI PRIVATI

E il primato di Colciago non è... l'amaretto di Saronno

È la cronaca di un successo annunciato, quella che racconta del titolo vinto da Roberto Colciago (nella foto, mentre precede l'Alfa di De Adamich) e dalla Ec Motorsport nel trofeo riservato ai piloti privati. Tuttavia, anche fra gli indipendenti l'assegnazione della corona di campione ha regalato suspense sino all'ultima gara. Colciago si è trovato a vivere in parallelo più o meno le stesse vicissitudini di Capello: un titolo che sembrava già vinto a metà stagione, ha rischiato di sfuggirgli in extremis. L'aver saltato le due trasferte a Pergusa stava per costare caro al pilota di Saronno, tanto più che il successivo appuntamento di Varano gli fruttava la miseria di 6 punti. A contendergli il primato in un campionato che si è rivelato praticamente un monomarca Alfa Romeo, sono stati i soliti irriducibili Moreno Soli e Massimo Pigoli. Soli ha pagato lo scotto di aver guidato nelle prime 8 corse la 155 versione '94, ma una volta passato al volante della '95 si è reinserito al top. Quanto a Pigoli, gli sono forse mancati i punti delle occasioni in cui ha diviso la sua auto con Felipe Ortiz, ma quando si è alle prese col budget bisogna pur trovare un modo per far qua-

drare i conti. Inesistenti sul piano della competitività sono state le Peugeot 405 della Motor-trend, salvo il guizzo di Pezzuto sulla pista casalinga di Binetto, e la Bmw di Lusuardi. La Opel Vectra di Marco Brand, che poteva essere il più serio rivale di Colciago, è sparita ben presto di scena, sempre per questioni di budget. Fra le novità positive c'è stato il debutto di Gianluca Sansoni, che ha messo in mostra buone doti velocistiche (ma anche qualche eccesso di agonismo, come testimonia l'incidente con Tedeschi a Pergusa), tanto da conquistare il quarto posto in graduatoria pur avendo disputato solo la seconda metà della stagione. Infine, è interessante notare come, non appena si sia affacciato uno straniero di buon livello, come Franz Engstler a Vallelunga, non abbia mancato di «bastonare» i fenomeni di casa nostra. ■





foto grafie SPORTFOTO

Le classifiche finali del Civism

Queste le classifiche finali del Civism '96. Prototipi Cn: 1. Irlando 91,6; 2. la quinta 59,8; 3. Nesti 50,4; 4. Tschager 50,4; 5. Ferrari 38,2. Gruppo N: 1. Claudio Giobbi 73,4; 2. Abate 73,2; 3. Bicciato 66,8; 4. Del Cotto 60,4; 5. Tosini 56,8. Gruppo A/Supersalita: 1. La Vecchia (Alfa 155)72,0; 2. Cappellari 66,0; 3. la-coangeli 57,8; 4. Saviane 51,0; 5. Salino 50. Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Bongiovanni 77; 2. Spagnuolo 64; 3. Squillace 58; 4. Ambrosi 55; 5. Leogrando 54. Fra gli under 25 del Trofeo ha vinto Valerio Faccini della Collecchio Corse.

● **PALAZZO.** Angelo Palazzo è stato squalificato per 30 giorni a causa del gesto di intemperanza avuto nei confronti del direttore di gara nel corso della Coppa Nissena.

● **SANESI.** Stefano Sanesi ha sporto reclamo sportivo nei confronti di Massimo Saccomanno. Secondo Sanesi Saccomanno sarebbe colpevole di averlo tamponato, con l'aggiunta che tale fatto avrebbe provocato il suo ritiro a seguito della rottura del differenziale. I commissari sportivi non hanno accolto il reclamo, considerandolo pregiudizievole e privo qualsiasi fondamento.

● **GIO.CAR.** La struttura fiorentina, che prepara vetture da competizione e gestisce programmi sportivi, ha identificato in Fabio Danti il proprio testimonial nell'automobilismo di alto livello e per la nuova linea di abbigliamento casual.

SALITA IL PILOTA BRESCIANO TORNA A VINCERE DOPO TRE ANNI

Regosa in Val Trompia come nei giorni migliori

COLLIO VAL TROMPIA - Giulio Regosa, su Rebo Bmw, si è aggiudicato il primo posto assoluto alla terza edizione della Cronoscalata San Colombano-Passo del Maniva. Il pilota bresciano ha così posto fine ad un digiuno che durava da oltre tre anni, anche, se nel frattempo, aveva ottenuto buoni risultati, quale il recente terzo posto nella graduatoria del campionato europeo. Nelle prove del sabato Regosa aveva trovato Mauro Nesti, e soprattutto Mirco Savoldi, a sbarrargli la strada, ma in gara la situazione si è completamente ribaltata. Nella 1. salita, infatti, Nesti incorreva in un grave errore che faceva fermare i cronometri su 4'32"96, mentre Regosa, a sua volta incappato in un paio di pericolose intraversate, faceva decisamente meglio con 4'23"50. Savoldi, invece, percorreva i 6.700 metri del tracciato, insidiosi per la pioggia, in modo impeccabile, facendo registrare 4'14"36. Proprio sul traguardo, però, Mirco lamentava la rottura del cambio. I suoi meccanici, in attesa della seconda salita, lavoravano alacramente e gli permettevano di presentarsi alla via, ma oltre tempo massimo, secondo il direttore di gara, che non consentiva a Savoldi la



partenza. Da qui le polemiche, sia per l'eccessiva fiscalità, sia perché, a detti di alcuni, anche il vincitore Giulio Regosa si sarebbe presentato in ritardo al via della seconda salita, tanto è vero che Nesti, contrariamente del previsto, è partito prima di lui. Il direttore di gara, Angelo Sabotti, ha precisato che l'attesa di Savoldi era durata veramente troppo, mentre l'errore di Regosa era di pochi secondi, giustificati, tra l'altro, con le errate indicazioni di un commissario. In ogni caso alla fine il vincitore ha legittimato il suo successo con il miglior tempo della giornata 4'09"49, mentre Mauro Nesti, ormai sfiduciato, faceva registrare 4'13"25. A quel punto i

commissari sportivi hanno scelto di non prendere alcun provvedimento, se non in presenza di reclami ufficiali. Chi poteva trarre maggior vantaggio da una decisione a tavolino poteva essere proprio Nesti, ma il campione toscano se ne è ben guardato, precisando con sportività: «La gara l'ho persa io, commettendo il grave errore della prima salita. Le vittorie voglio conquistarle in macchina, non con i reclami, in particolare contro Regosa che è un campione di correttezza». Terzo si è piazzato Lucio Ferrari, su Osella Pa20, che ha così vinto il duello fra i Prototipi P2 con Roberto Biasioli, su Lucchini Bmw, installatosi al 4. posto. La quinta piazza è sta-

ta appannaggio di Gianni Giudici che, vincendo il Gruppo Super Salita, con la sua Alfa Romeo 155 si è dimostrato un campione di acrobazie sul bagnato. In Gr. N la lotta è stata molto incerta nella prima salita con Miro Barbieri, su Bmw M3 E36, insidiato da vicino da Pierangelo Inverardi e Lorenzo «Cobra» Cobrelli., favoriti dalle quattro ruote motrici delle loro Ford Sierra Cosworth. Nella seconda manche, con l'asfalto più asciutto, Barbieri piazzava la stoccata vincente, cui solo il «Cobra» sapeva rispondere con una onesta difesa. Il Gr. A ha visto Massimo Galli su Ford Sierra Cosworth precedere Fabio Faustinelli su Alfa Romeo 155 Q4 e Giuseppe Saccomanno su Lancia Delta Evoluzione.

Francesco Spampinato

VELOCITÀ IN SALITA

Collio Val Trompia (Bs), 6/10/96

Cronoscalata San Colombano-Passo della Maniva

Gara nazionale

Assoluta: 1. Regosa (Rebo Bmw) 8'32"99; 2. Nesti (Lucchini Bmw) a 13"20; 3. Ferrari (Osella Pa20) a 36"54; 4. Biasioli (Lucchini Bmw) a 46"07; 5. Giudici (Alfa Romeo 155) a 52"10; 6. Stringhetto (Lucchini) a 53"91; 7. Panzeri (Osella Alfa Romeo) a 59"61; 8. Dal Paos (Lucchini Alfa Romeo) a 1'08"76; 9. Meneghetti (Lucchini P3) a 1'11"92; 10. Ronchi (Symbol) a 1'17"13.

Regosa, in basso, dopo 3 anni di digiuno, è tornato a vincere alla Salita di San Colombano. Savoldi non ha preso il via nella 2. manche perché si è presentato in ritardo. Terza piazza per Ferrari, a sinistra



GRUPPO N

Classe 1300: 1. Cescato in 11'29"97; 2. Abbaticco a 19"33; 3. Festa (Peugeot 205 Rallye) a 24"15; 4. Velforel a 35"21 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 2000: 1. Abate M. in 10'38"63; 2. Barel (Opel Astra Gsi 16V) a 17"70; 3. Facchetti a 23"41; 4. Baita a 25"31; 5. Comanini a 29"15; 6. Parladori (Opel Kadett Gsi 16V) a 36"17 (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Novelli (Renault 5 Gt Turbo) in 11'38"55; 2. Cesaroni (Bmw M3) a 28"81.

Classe oltre 2500: 1. Barbieri (Bmw M3 E36) in 10'22"31; 2. Colbrelli a 5"71; 3. Inverardi a 62"95; 4. Tosini a 10"04; 5. Zaccaria a 36"34 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Di Giacomo in 10'44"83; 2. Ghidoni a 41"70; 3. Galante a 1'33"57; 4. Uberti Claudia a 1'58"58 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Gilli in 10'55"25; 2. Martinelli Mimma (Peugeot 205 Gti) a 3"20; 3. «Darioesopo» a 1'17"76 (gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: Ronchi (Peugeot 309 16V) in 10'50"70; 2. Gressanelli (Volkswagen Golf Gti) a 23"16; 3. Lecchi (Peugeot 205 Gti) a 29"42.

Classe 2500: 1. Bolzoni (Bmw M3) in 11'38"34.

Classe oltre 2500: 1. Galli (Ford Sierra Cosworth) in 10'26"30; 2. Faustini (Alfa Romeo 155 Q4) a 0"95; 3. Saccomanno (Lancia Delta Evoluzione) a 1"35.

GRUPPO SUPERSALITA

Classe A1: 1. Rissone (Fiat Cinquecento Sporting) in 11'20"23.

Classe A2: 1. Abate F. (Peugeot 405 Mi16) in 11'23"02.

Classe A3: 1. Giudici (Alfa Romeo 155) in 9'25"09.

Classe 3000: 1. Abbatista (Lucchini Alfa Romeo) in 10'58"78.

Classe P5: 1. Viali O. (Viali) in 11'01"81.

Classe P4: 1. Viali G. (Viali) in 10'56"88.

Classe P2: 1. Ferrari (Osella Pa20) in 9'09"53; 2. Biasioli a 9"53; 3. Stringhetto a 16"73; 4. Dal Paos a 32"21; 5. Meneghetti a 35"36; 6. Ronchi (Symbol) a 40"59.

Classe P1: 1. Regosa (Rebo Bmw) in 8'32"99; 2. Nesti (Lucchini Bmw) a 13"39; 3. Panseri (Osella Alfa Romeo) a 59"61.

ALLA MONTI IBLEI PRECEDENDO CASSIBBA DI 71 CENTESIMI

Irlando detta legge anche in terra di Sicilia

CHIARAMONTE GULFI

Ancora una vittoria per Pasquale Irlando in Sicilia. Questa volta il successo, riscatto e di misura, è arrivato alla Monti Iblei, davanti a un Giovanni Cassibba che, sulle strade di casa, sperava di rompere l'incantesimo e finalmente vincere con la nuova Osella, bella, potente ma complessa nella messa a punto. Fra i due il distacco si è fermato ad appena 71 centesimi. Soddisfatto Irlando per aver vinto in condizioni difficili: (per l'asfalto rimasto umido dopo la pioggia del giorno precedente, ma soprattutto per l'annullamento delle prove ufficiali ostacolate anche da un nebbione impenetrabile). Infatti la domenica, di prima mattina, era stato consentito ai soli prototipi una salita di prova, risultata poco significativa per l'asfalto umido e in alcuni punti bagnato. Giovanni Cassibba, di contro, era contento solo a metà, specie dopo aver visto l'inter-tempo ufficiale che lo accreditava di un vantaggio di quasi due secondi sul rivale (2'28"81 contro 2'30"17). La competizione si è praticamente decisa nelle curve strette e umide della Pineta, dove Irlando è passato con disinvoltura e Cassibba si è invece scomposto, ha perso il ritmo e il cospicuo vantaggio che aveva sul rivale. Corallo e Anello, lontanissimi dai primi (intorno ai 15"), si sono contesi il terzo posto del podio. In Gr. N vittoria per Ennio Donato con significative vittorie di classe per Giovanni Dolce (classe 1300) e Salvo D'Amico (classe 1600). In Gr. A il migliore è stato Di Natali su Ford Escort Cosworth. Nella gara club Antonio Iaria ha vinto con un tempo di tutto rispetto. La competizione è stata caratterizzata da continue interruzioni (quattro di circa mezz'ora ciascuna) per rimuovere, peraltro con eccessiva lentezza, le vetture finite contro i muretti a causa delle condizioni dell'asfalto.

Edo Murabito

VELOCITÀ IN SALITA

Chiaromonte Gulfi (Rg), 6/10/96

Salita Monti Iblei

Gara valida per la Coppa Italia
Assoluta: 1. Irlando (Osella Pa20) 4'39"54, media km/h 110,111 kmh; 2. Cassibba (Osella Pa20) a 0"71; 3. Corallo (Osella Pa20) a 14"90"; 4. Anelli (Lucchini) a 15"24; 5. C. Scola (Osella Pa20 Ar) a 17"07; 6. Aiuto (Hydra Ar) a 17"55; 7. E. Scola (Osella Pa20) a 30"13; 8. Presti (Lucchini) a 30"72; 9. Mezzasalma (Osella Pa20) a 34"42; 10. «Thomas» (Osella Pa9) a 36".

Classe 1300: 1. Dolce 5'51"30; 2. Molé a 2'63; 3. La Cagnina a 6"92; 4. Mannino a 7"71; 5. Ciffo a 13"46; 6. Russo a 13"53; 7. Miano a 19"32; 8. Canfarotta a 20"97; 9. Gurrieri a 24"90; (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Continolo (Fiat Uno) 7'6"16.

Classe 1600: 1. D'Amico 5'55"92; 2. Carnibella (Peugeot 205) a 3"81; 3. Gagliano (Honda Civic) a 10"78; 4. Baglieri a 13"64; 5. Valenza a 1'05"36 (tutti gli altri su Opel Corsa).

Classe 2000: 1. Ignaccolo (Opel Kadett) 5'48"40; 2. Firullo (Opel Astra) a 24"30; 3. Casa (Peugeot 205) a 30"58.

Classe 2500: 1. Alba 5'35"25; 2. Cimballi a 4"97; 3. Sgarlata a 10"64; 4. «Aeron» a 13"55; 5. Iuliano a 24"95; 6. Pistone a 26"27; 7. Di Rosa a 36"63 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Donato (Ford Escort Cosworth) 5'27"90; 2. Degno (Nissan Sunn) a 49"76.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Guarnaccia 5'38"90; 2. Guagenti a 4"50; 3. Modica a 8"01; (tutti su Peugeot 205).

Classe 1400: 1. Stracuzzi 6'7"70; 2. Gerbino a 16" (tutti su Fiat Uno).

Classe 1600: 1. Battaglia (Alfa 33) 6'15"06.

Classe 2000: 1. Beccaria (Opel Astra) 5'46"17.

Classe 2500: 1. Oddo (Bmw M3) 5'44"30; 2. Iozzia (Renault R5 Gt Turbo) a 2"20.

Classe oltre 2500: 1. Di Natali (Ford Escort Cw) 5'16"95.

GRUPPO SUPERSALITA

Classe 1600: 1. Riso (Alfa 33) 5'27"29.

PROTOTIPI

Classe P/4: 1. Arresta (Drn) 5'57"65.

Classe P/3: 1. Presti (Lucchini) 5'10"26.

Classe P/2: 1. Aiuto (Hydra) 4'57"09; 2. E. Scola (Osella Pa20) a 12"58; 3. Mezzasalma



foto GALLA

Ancora una vittoria di Pasquale Irlando, sopra, alla Monti Iblei, davanti al pilota di casa Giovanni Cassibba, in basso. A destra Ennio Donato vincitore del Gr.N



(Osella Pa20) a 16"87; 4. «Thomas» (Osella Pa9) a 18"45; 5. Ruggirello (Symbol Ar) a 42"12; 6. Vittoria (Ermolli Ar) a 1'16"66.
Classe P/1: 1. Irlando (Osella Pa20) 4'39"54; 2. Cassibba a 0"71; 3. Corallo (Osella Pa20) a 14"90; 4. Anelli (Lucchini) a 15"24; 5. C. Scola (Osella Pa20) a 17"07.

GRUPPO N

Trofeo Nissan Micra: 1. Guccione 6'16"33; 2. Gianni a 7"58.

GARA CLUB

Assoluta: 1. Laria (Osella) 4'49"92; 2. «Net» (Fiat Ritmo 130) a 50"74; 3. G. Cassibba (Fiat Ritmo 130) a 56"59; 4. Firullo (Fiat X 1/9) a 59"71; 5. Di Stefano (Fiat 127) a 1'27"79; 6. Cardillo (Alfasud) a 1'46"61; 7. Ocello (Alfasud) 1'9"57; 8. Gianna (Lancia Beta Mont) 1'11"31; 9. Di Mercurio (Fiat X 1/9) 1'12"05; 10. Assenza (A 112) a 1'12"54.

GRUPPO N-Classe 1150: 1. Rizzo (A 112) 6'22"71.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Milotta 6'6"10; 2. Guarino a 12"56 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Cardillo

5'54"33; 2. Ocello a 4"96 (tutti su Alfasud).

Classe 2000: 1. «Net» 5'40"66; 2. G. Cassibba a 5"85; 3. O. Cassibba a 41"01 (tutti su Fiat Ritmo 130).

SPORT CAR

Classe 700: 1. Alia (Fiat 500) 6'31"40; 2. Novara (Fiat 126) a 2"90.

Classe 1000: 1. Distefano (Fiat 127) 5'52"71.

Classe 1150: 1. Assenza 6'2"46; 2. Pitrolo a 3"09; 3. Gianni a 24"18; 4. Dimartino (Fiat 127) a 51"33; (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Di Mercurio (Fiat X 1/9) 6'1"97; 2. Terranova (Fiat 128) a 47"36; 3. G. Cassibba (Fiat X 1/9) a 1'10"68.

Classe 1400: 1. Sugameli (Fiat 128) 6'21"31.

Classe 1600: 1. Firullo 5'49"63; 2. Marinelli a 29"98 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Gianna (Lancia Beta Mont) 6'12"23.

Classe oltre 2000: 1. Vacirca (Fiat Uno T) 6'25"91.

PROTOTIPI - Classe C/3: 1. Iaria (Osella) 4'49"92.

Autostoriche: 1. Di Benedetto (Lotus 23) 6'17"95.



IL CAMPIONE

Vincendo a sorpresa l'ultima gara Salvatore Ronca ha fatto suo il titolo tricolore Prototipi. E per il '97 ha molte idee ...

MASSIMO MANFREGOLA

Per l'arco dell'intero campionato Salvatore Ronca, neocampione italiano Prototipi, ha vestito i panni di gregario di Stefano Sanesi. Poi, a Magione, nell'ultima tappa della stagione, il pilota veronese si è preso la rivincita vincendo clamorosamente una gara che, con il ritiro del leader toscano avvenuto dopo dieci giri, gli è valsa il suo primo titolo italiano della categoria. Tenuto conto dei 22 punti che lo dividevano dal leader Sanesi alla vigilia della corsa, a Ronca (sotto nella foto) non rimaneva che la vittoria come ultima spiaggia per conquistare un risultato che inseguiva da ben otto anni!

- Nel corso della gara, una volta capito che Sanesi era fuori gioco, eri cosciente del fatto che un tuo secondo posto avrebbe comunque consentito al tuo compagno di scuderia di vincere il titolo per un solo punto di vantaggio?

«Onestamente non ho avuto il tempo per pensare a quello che sarebbe successo con un mio eventuale primo o secondo posto - racconta Salvatore Ronca - Dopo il ritiro di Saccomanno e quello di Sanesi, mi sono ritrovato alle spalle di Merzario in seconda posizione con l'unico pensiero di finire la gara. Poi quando anche Merzario, a pochi giri dalla fine, è stato costretto a cedermi il passo per problemi alla sua Centenari ho intuito che una vittoria avrebbe potuto cambiare, a mio favore, il punteggio nella classifica finale del campionato, ma la certezza di quanto è accaduto l'ho avuta solo quando sono salito sul podio».

- Quando hai cominciato a

correre con i Prototipi?

«Complessivamente sono otto anni che mi cimento alla guida di questo tipo di vetture. La mia prima gara di velocità con una vettura da corsa l'ho fatta nel lontano '77 con una 124 Abarth, per poi passare ad una Fiat X1/9 Gruppo 5 e poi ancora con una Fiat 131 Abarth Gruppo 4 nelle gare del Fiat Day. Dopo qualche esperienza in rally, sono passato nell'87 definitivamente ai Prototipi».

- Nel '97, l'Alfa Romeo ha confermato il suo appoggio alla categoria, con la novità regolamentare che, differenzialmente da quanto è successo finora, le vetture dovranno essere pesate con il pilota a bordo, con l'obbligo di un peso minimo di 700 kg per quelle a 24 valvole e 680 kg per le 12 valvole. Cosa ne pensi di queste novità?

«Sono in perfetta sintonia con questa nuova norma sul peso che garantirà una maggiore competitività ad un numero più vasto di piloti rispetto a prima. Inoltre spero che il supporto economico dell'Alfa Romeo la prossima stagione possa essere tale da rilanciare questo Campionato che, sia sotto il profilo tecnico che agonistico, ha ancora tanto da offrire soprattutto ai giovani».

- Quali i tuoi suggerimenti per il 1996?

«Invece dell'attuale 3000 vedrei molto bene introduzione di un motore 2000 che, pur avendo un litro di cilindrata in meno, garantirebbe comunque prestazioni di rilievo a tutto vantaggio dell'economicità di gestione. E con i tempi che corrono non è certo poco...»

MENICCHETTI



Stefano Sanesi, in basso, ritiratosi nell'ultima gara dei Prototipi, ha perso il titolo andato al suo compagno di scuderia Ronca. A due giri dalla fine ritiro anche per il poleman Merzario quando era leader della corsa



PHOTO 4

PROTOTIPI SANESI BEFFATO DAL DIFFERENZIALE E Ronca ride bene perchè ride ...ultimo

MAGIONE - Nemmeno un mago del brivido come Alfred Hitchcock sarebbe riuscito a rendere più emozionante l'ultima prova del campionato italiano Prototipi. Stefano Sanesi, leader incontrastato di tutto il Campionato, si è dovuto piegare alla cattiva sorte proprio nella gara che l'avrebbe dovuto incoronare campione della categoria per la quarta volta, dopo i successi conseguiti nell'88, '89 e '90. Ed è stato proprio quel numero che non ha portato fortuna al pilota pistoiese, al quale sarebbero bastati solo quattro di quei punti per agguantare definitivamente l'agognato titolo. Ed è così che a mandare in fumo i risultati di un'intera stagione ci ha pensato la trasmissione della sua Lucchini, con il differenziale che è esploso dopo appena dieci giri dall'inizio della gara, quando Sanesi occupava saldamente la seconda posizione alle spalle del leader della corsa Merzario, dopo il ritiro di Saccomanno. Ed è stato proprio da quel momento che per Salvatore Ronca, compagno di scuderia di Sanesi nonché suo diretto inseguitore, le possibilità di tentare il colpaccio per l'aggiudicazione del titolo Tricolore si sono moltiplicate concretamente, a tal punto da ritrovarsi in seconda posizione alle spalle della Centenari del pilota comasco. Un piazzamento che non sarebbe però ba-

stato al tenace driver veronese se la dea bendata non fosse accorsa in suo aiuto, per proiettarlo in prima posizione dopo un clamoroso e improvviso ritiro (avvenuto a 2 giri dalla fine per problemi elettrici) del battistrada e poleman Merzario. Fra l'incredulità generale e la rabbia furibonda di Sanesi per aver perduto un titolo che tutti credevano già vinto dopo le cinque affermazioni messe a segno nel corso della stagione, Salvatore Ronca si è laureato Campione italiano, ereditando

il numero uno dal campione uscente Massimo Saccomanno. Nella categoria 12 Valvole, Marco Micangeli grazie al quarto posto assoluto conquistato alle spalle di Franco Cinelli e Piergiuseppe Peroni, ha vinto la Classe con 22 punti di vantaggio su Filippo Finocchiaro, ottimo secondo nonostante un duro contatto rimediato nel corso del primo giro con la Lucchini di Luigi Scalini nel quale ha vistosamente danneggiato la sua vettura.

Massimo Manfredola



PHOTO 4

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 6 ottobre 1996

Campionato italiano Prototipi

10. e ultima prova della serie

Assoluti: 1. Ronca (Lucchini P/3/96), 25 giri in 30'09"794 alla media di 129,296 kmh; 2. Peroni (Lucchini P3/96) a 9'621; 3. Cinelli (Brp/396) a 10'143; 4. Micangeli (Lucchini P3/95) a 16'094; 5. Finocchiaro (Lucchini P3/95) a 1 giro; 6. «Gianfranco» a 1 giro; 7. Merzario a 2 giri; 8. Curti a 12 giri; 9. Li Calzi a 12 giri; 10. Sanesi a 13 giri.

Giro più veloce: Merzario, in 1'11"105 alla media di 131,636 kmh. Classifiche del campionato: 1. Ronca 189; 2. Sanesi 182; 3. Micangeli 156; 4. M. Saccomanno 155; 5. Finocchiaro 122.

COPPA CLIO A LANCIERI LA NONA GARA

La Francia deciderà fra Cirò e Sciegghi

MAGIONE - Sarà l'ultima prova che si svolgerà sul circuito francese di Magny-Cours fra due domeniche ad incoronare il campione della Coppa Italia Renault Clio. Questo avvincente campionato, dall'esito quasi scontato dopo la 7. prova disputata lo scorso luglio, si è invece incredibilmente riaperto a Misano 2 settimane orsono, e ha offerto a Magione uno dei suoi momenti più interessanti. Il valtellinese Luca Sciegghi, per mantenere in vita la sua speranza di vittoria finale, doveva vincere o comunque salire sul podio. Al termine di una gara impeccabile, ha ottenuto la seconda piazza preceduto solo dall'ottimo Gabriele Lancieri. Al semaforo verde Lancieri, sfruttando al meglio la sua pole, prende il comando del plotone seguito da

Sciegghi, che supera Andrea Belicchi partito dalla prima fila. I primi giri non riservano grossi colpi di scena. Il battistrada sembra allungare su Sciegghi, penalizzato da una breve escursione sull'erba che non gli impedisce di continuare la gara. Alle loro spalle seguono Belicchi e Daniele Medici. Bella e avvincente la lotta per il 5. posto fra «Camaleo», Liera e Campani, che si risolve a favore di Liera. Quest'ultimo nel corso del 4. giro, supera «Camaleo», che dopo poco è superato anche da Campani. Giuseppe Cirò, scattato dalla quinta fila inizia a recuperare posizioni. All'8 giro è 7 ma vicinissimo a Campani. I due si superano più volte e il loro duello cattura l'attenzione del folto pubblico nella fase centrale della gara. Nel corso del 13. giro il

cosentino Cirò supera definitivamente il rivale inseguendosi al 6. posto. Al 14. giro Lancieri è ancora in testa, ma perde visibilmente terreno a causa di un doppiato che non gli cede il passo. Negli ultimi 2 giri Sciegghi tenta l'impossibile ma riesce solo ad entrare nella scia del battistrada. Sotto la bandiera a scacchi transitano nell'ordine Lancieri, Sciegghi, Belicchi e Medici. Cirò giunge 5, superando, proprio sulla linea del traguardo, il compagno di squadra Liera. Alla luce di questo risultato, e in virtù degli scarti effettuati, la classifica assoluta vede sempre al comando Giuseppe Cirò, che con i 6 punti di oggi giunge a quota 80. Alle sue spalle, però, è sempre più minacciosa la posizione di Sciegghi a 76 punti.

Antonio Menichetti



PHOTO4

Gabriele Lancieri, sopra davanti al gruppo, ha vinto la gara di Coppa Renault Clio di Magione precedendo Luca Sciegghi, sotto



MENICHETTI

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 6 ottobre 1996

Coppa Renault Clio

9. prova della serie

Assoluta: 1. Lancieri 16 giri in 23'20"240 alla media di 106,953 kmh; 2. Sciegghi a 0'563; 3. Belicchi a 1'689; 4. Medici a 6'609; 5. Cirò a 16'274; 6. Liera a 17'151; 7. Campani a 21'435; 8. «Camaleo» a 21'485; 9. Cesarini a 22'764; 10. Alban a 28'659; 11. Brescia a 29'809; 12. De

Stefano a 30'385; 13. Giuliani 32'376; 14. Beggi a 35'684; 15. Stefana a 40'075; 16. Rosi a 40'727; 17. Giordano a 44'890; 18. Casoli a 56'564; 19. Rottini a 1'02'501; 20. Lenzoletti a 2'22'768; 21. Comandini a 1 giri; 22. Bozzetti a 4 giri; 23. Cioci a 8 giri.

Giro più veloce: Lancieri in 1'26'828 alla media di 107,709 kmh.

Classifica della Coppa: 1. Cirò 78; 2. Sciegghi 74; 3. Lancieri 56; 4. Medici 50; 5. Campani 47.

MINI COOPER BACCHELLI CHIUDE IN BELLEZZA MA...

Il Trofeo è tutto di Sgarzi

MAGIONE - Alessandro Sgarzi c'è l'ha fatta: è lui il nuovo vincitore del Mini Cooper Trophy. Il penultimo appuntamento della stagione è stato vissuto come un passaggio di consegne in piena regola fra i due principali pretendenti al titolo del monomarca inglese, con Fulvio Bacchelli, campione uscente, fregiato degli onori della vittoria e con il bolognese, secondo in gara, incoronato matematicamente campione dopo tre vittorie messe a segno nel corso della stagione. Perché potesse chiudere il discorso campionato nella gara perugina a Sgarzi (nella foto in basso il bolognese è al centro con il tricolore affiancato da Pizzicannella e Bacchelli) sarebbe bastato anche un 4. posto, ma il suo spirito coriaceo lo ha incoraggiato a giocare di attacco, mettendo al sicuro prima la pole per poi dominare la corsa dalle posizioni di testa. Al pronti via è stato Bacchelli a prendere il comando delle operazioni con Sgarzi incollato al paraurti del pilota triestino dell'Emilianauto, a sua volta tallonato da Pizzicannella, Cappelli, Sakamoto e Coscarella, mentre più indietro scalpitavano Turizio, Milla e Merzario. Con

Bacchelli che prendeva sempre più il largo nei confronti del suo diretto inseguitore, a movimentare la gara in maniera decisamente spettacolare ci ha pensato Cosimo Turizio che, partito con il 7. tempo, si è gettato all'inseguimento degli avversari per la 3. piazza e innescando un bel duello prima con Cappelli e poi con Sakamoto e Pizzicannella. Una lotta senza esclusione di colpi è stata quella che si è protratta a lungo fra Arturo Merzario e Maurizio Milla, finiti rispettivamente sul traguardo in 6. e 7. posizione. Nella categoria Junior Cristiano Coscarella si è fregiato dell'ennesima affermazione dopo aver lottato fra i top-ten, mentre fra i debuttanti ha meravigliato la giovanissima Manuela Famà (a destra nella foto), figlia d'arte, che alla sua prima gara in assoluto si è concessa la soddisfazione di vincere la categoria Lady davanti alla più esperta Manuela Meles.



fotografie PHOTO4

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 6 ottobre 1996

Mini Cooper Trophy (9. gara della serie)

Assoluta: 1. Bacchelli, 16 giri in 25'09"326 alla media di 99,223 kmh; 2. Sgarzi a 0'147; 3. Turizio a 1'391; 4. Sakamoto a 3'287; 5. Pizzicannella a 4'927; 6. Merzario a 6'399; 7. Milla a 7'719; 8. Cappelli a 7'926; 9. Coscarella a 8'124; 10. Cantara a 27'926; 11. Bucciero a 35'184; 12. Questa a 39'136; 13. Liguori a 43'337; 14. Famà a 44'011; 15. Vaccari a 48'180; 16. Meles a 54'656; 17. Russelli a 1'06'171; 18. Biffelli a 1'06'352; 19. Marro a 2 giri.

Giro più veloce: Milla in 1'33"095 alla media di 100,542 kmh.

Classifica del Trofeo: (dopo 9 gare): 1. Sgarzi punti 146; 2. Bacchelli a 118; 3. Milla 93; 4. Cappelli a 59; 5. Turizio a 44.



Un premio al più... "storto"

Anche quest'anno la scuderia Bluthunder in occasione del «Rally Sprint Villa d'Este» ha indetto il premio «Storlissimo» che andrà all'equipaggio che sulla speciale di Casasco al bivio Alpe Grande avrà effettuato la migliore intraversata. I componenti della scuderia esamineranno i filmati e il vincitore sarà premiato durante la cena sociale della Bluthunder.

● **COSTI.** Per favorire il contenimento dei costi da parte di equipaggi e meccanici, gli organizzatori del Rally Prealpi Trevigiane hanno studiato un percorso di gara che ha permesso, con un solo mezzo di assistenza, di coprire tutti gli inizi e qualche fine prova speciale.

● **MONTECATINI.** Chiuderanno il 30 ottobre le iscrizioni al 12. Rally di Montecatini e Valdinievole, ultima prova della Coppa Italia IV. zona. Per informazioni: G.I.P. tel. 0572 - 953902 - 767000 fax: 953902.

● **FONTANA.** Come premio per la vittoria al «Rally Sprint Villa d'Este» Corrado Fontana si concederà la partecipazione al «Rally dei Fiori» al volante di una Renault Clio Maxi gestita dal Colombi Racing Team di Prezzate.

● **INTERNET.** Gli appassionati di rally potranno accedere a numerose notizie grazie ad un apposito sito la cui compilazione è a cura di Alessandro Vitarelli, pilota in IV. zona. Questo l'indirizzo del sito: <http://www.plus.it/rally>.

● **SCUOLA.** Si sta evolvendo il progetto, nato lo scorso anno, del Gruppo Italia Pubblicità e di Riccardo Heinen, relativo alla creazione di una scuola rally su terra all'interno della Tenuta di Castelfalfi. Il manager ha già preso molti contatti con personaggi del settore settore, primo fra tutti Antonio Borri, copilota di Pucchi Grossi.

RALLY BOSCO PENALIZZATO SCIVOLA AL 3. POSTO

Menegon inaugura il Prealpi Trevigiane

FREGONA – La Renault Clio Williams Gruppo A di Alessio Menegon e Gianni Simioni ha vinto la prima edizione del Rally Prealpi Trevigiane. Menegon-Simioni, primi di classe A4, si sono aggiudicati il neonato rally nazionale davanti a Perini-Morassi della Db Motorsport di Valdobbiadene, anche loro su Clio Williams. Terzi, e primi di classe A6, Bosco-Santucci delle Tre Cime-Città di Belluno su Ford Escort Cosworth. La gara si è risolta, di fatto nella prima metà delle 10 prove speciali in programma, dopo che i favoriti della vigilia, Novello-Billiani, hanno rotto l'idroguida della Ford Escort Cosworth della Sms Italia e dopo che Gasparotto-Zanatta sono stati costretti al ritiro per la rottura della turbina della loro Lancia Delta Hf. A quel punto Menegon-Simioni non solo hanno saputo amministrare quella quarantina di secondi di vantaggio accumulati, ma hanno anche

rintuzzato, gli attacchi della Escort Cosworth di Bosco-Santucci. Questi ultimi sarebbero giunti 2. assoluti a 24" dai primi, se non avessero pagato 30" di penalità che alla fine li ha fatti scivolare in terza posizione, dietro Perini-Morassi, sempre tra i primi sei assoluti con la loro Clio Williams. Tra i tanti ritiri dovuti anche alla pioggia, da segnalare quello dell'esuberante Alfredo Stival, uscito di strada dopo una staccata da brivido con la sua Bmw M3 nel corso della penultima prova speciale e dopo una serie di funambolismi che avevano divertito lungo tutto il percorso migliaia di attenti spettatori. Ma al Rally Prealpi Trevigiane sono stati un po' tutti protagonisti. Dai vincitori di Gruppo N, Rocca-Rosina, quinti assoluti e primi di classe N6 con la loro Escort Cosworth, ai più veloci di classe: Soravia-Pais De Libera in N2, Foltran-De Vido in N3, De Maria-Marini in N4, Nadin-Mar-

zocco in N5. Per non parlare di Merli-Glaon in A2 e soprattutto di Doretto-Tiveron in A3, decimi assoluti su Honda Civic.

Carlo Alberto Gabellieri

RALLY NAZIONALE

Fregona (Tv), 5 ottobre 1996

1. Rally Prealpi Trevigiane

Assoluta: 1. Menegon-Simioni in 56'19"; 2. Perini-Morassi a 40"; 3. Bosco-Santucci (Ford Escort Cosworth) a 54"; 4. Basso-Andriollo (Ford Escort Cosworth) a 1'05"; 5. Rocca-Rosina (Ford Escort Cosworth) a 2'25"; 6. Zanin-Da Lozzo a 3'02"; 7. Gomboso-Franci (Lancia Delta Integrale) a 3'03"; 8. De Maria-Marini a 3'04"; 9. Zanin-Viola a 4'11"; 10. Doretto-Tiveron (Honda Civic) a 5'21" (gli altri su Renault Clio Williams).

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Soravia-Pais De Libera in 1.05'25"; 2. Toldo-Fornasier a 1'09"; 3. Coral-Zoppas (Peugeot 106 Rallye) a 1'36"; 4. Chiesura-Chiesura (Peugeot 106 Rallye) a 1'52"; 5. Gallon-Gallon a 2'19"; 6. D'Altoè-Loss (Peugeot 106 Rallye) a 2'40"; 7. Crivellari-Bergamasco (Peugeot 106 Rallye) a 2'42"; 8. Burigo-Valmassoi a 3'10"; 9. Simonetti-Miello a 3'48"; 10. Bergamo-Cavallaro a 3'52"; 11. Freschi-De Nardi a



4'08"; 12. Giuliano-Marinelli (Suzuki Swift) a 4'57"; 13. Azzalini-Mazzon a 5'11"; 14. Braggagnolo-Michieletto (Peugeot 106 Rallye) a 5'30"; 15. Zanardo-Ruggio a 7'22"; 16. Fanton-Borgato a 9'15"; 17. Baseggio-Nandi a 22'22" (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Foltran-De Vido in 1.04'15"; 2. Gasparini-Tranchin (Peugeot 205 Gti) a 3'44"; 3. Tovenzo-Zago (Peugeot 106 Xsi) a 6'35"; 4. Pozza-Pernigotti a 8'29"; 5. Nadin-De Luca a 16'27" (gli altri su Opel Corsa Gst).

Classe 2000: 1. De Maria-Marini in 59'23"; 2. Gugel-Signorotto a 2'27"; 3. Cenedese-Visenin (Opel Astra Gsi 16V) a 2'49"; 4. Tosi-De Paoli a 3'23"; 5. Ghigin-Dal Ponte (Opel Astra Gsi 16V) a 4'30"; 6. Peccolo-Berno (Renault Megane) a 4'32"; 7. Calza-Molinaro (Opel Astra Gsi 16V) a 5'04"; 8. De Marco-Fioravanzo a 5'05"; 9. Padoan-Pase a 6'56"; 10. Martin-Collerari (Opel Astra Gsi 16V) a 9'21"; 11. Bruschetta-Caminini a 14'41" (gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Nadin-Marzocco (Renault 5 Gt Turbo) in 1.02'14"; 2. Fiorese-Ceron a 33"; 3. De Marco-Menim a 1'16"; 4. Modolo-Sogus a 6'30" (gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Rocca-Rosina in 58'44"; 2. Dalla Costa-Dalle Nogare a 5'02"; 3. Zenobini-Scortegagna a 5'24" (tutti su Ford Escort Cosworth).

Alessio Menegon, in basso su Renault Clio Williams, ha vinto la 1. edizione del Rally Prealpi Trevigiane. Secondo, dopo la penalizzazione di Bosco, si è piazzato Perini, sotto

GABELLIERI



FOTOSPORT



VST COSTRETTO AL RITIRO SUSAN

Via libera per Forti sulla pista forlivese

SADURANO – Si deciderà a Maggiore, nell'ultima gara del campionato, il titolo italiano di Vst, dopo che la gara di Sadurano ha sancito il sorpasso di Ermio Forti

(sotto nella foto) ai danni di Luigi Susan, ritiratosi per cedimento meccanico proprio al primo giro. Nessun problema invece per Forti, che con la sua Porsche Carrera ha letteralmente dominato il secondo raggruppamento. Più combattute invece le altre gare, con quella del primo raggruppamento decisa a tavolino. Infatti il vincitore sul campo Massimo Binci è stato escluso

so di classifica per irregolarità tecniche, su reclamo. La vittoria è così andata ad Alessandro Ferretti, che ha preceduto Natale Casalbani pratica-



mente in volata. Nel terzo raggruppamento, quello dei prototipi Junior, si è vista forse

la gara più combattuta, con Walter Ferrari (nella foto a destra) che ha preceduto Gallotta. Mentre il quarto, dopo il ritiro di Susan, ha visto il facile dominio di Francesco Gallotta che, con la sua monoposto con propulsore Lancia Delta, ha preceduto Enzo Licheni.

Innocenzo Bonelli



ALQUATI

AL RALLY VILLA D'ESTE FONTANA OTTIENE LA PRIMA VITTORIA

Una Clio Williams trionfa sulle rive del lago di Como

GRUPPO A
Classe 1400: 1. Merli-Gaon (Peugeot 106 Rallye) in 1.02'27"; 2. Michielutti-Michielutti (Fiat Uno SX) a 6'11"; 3. Sallon-Sallon (Fiat Cinquecento) a 8'43"; 4. Dal Bo-Zanchetta a 9'43"; 5. Polesel-Berto a 9'48"; 6. Trolio-Segato a 12'39"; 7. Noriuzzi-Ingegneri (Fiat Cinquecento) a 12'39" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Doretto-Tiveron (Honda Civic) in 1.01'40"; 2. Fornasiero-Mucciarelli (Peugeot 106 Xsi) a 15"; 3. Graffi-Del Giudice a 2'51"; 4. De Nardi-Pozzo a 6'37"; 5. Cerelli-Cerelli a 6'40"; 6. Secondin-Chiarotto (Peugeot 205 Gti) a 9'35"; 7. Sparaviero-Dalle Monache a 14'30" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Menegon-Simoni in 56'19"; 2. Perini-Morassi a 40"; 3. Zanin-Da Lozzo a 3'02"; 4. Zanin-Viola a 4'11"; 5. Andreoli-Sarfori a 6'33"; 6. Baschirotto-Revelant (Opel Kadett Gsi) a 6'34"; 7. Crozzoli-Ferroni (Opel Kadett Gsi) a 7'38"; 8. Menegon-Donanzone a 8'46"; 9. Acco-Amadio (Opel Kadett Gsi) a 9'18"; 10. Casonato-Pulit (Seat Ibiza 16V) a 9'32"; 11. Dinale-Zonta (Peugeot 309 Gti) a 11'50" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe oltre 2500: 1. Bosco-Santucci in 57'13"; 2. Basso-Andriollo a 11"; 3. Gomboso-Franci (Lancia Delta Integrale) a 2'09"; 4. Ceccato-Zanin (Bmw M3) a 9'19" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

CERNOBBIO - Corrado Fontana è riuscito a migliorare le gesta di famiglia (anche il padre Gigi è ralista) vincendo la 16. edizione del «Rallysprint Villa d'Este» in coppia con Massimo Sacchetti e al volante di una Renault Clio Williams, naturalmente preparata dall'Husky Team. Dopo la brillante prestazione di quindici giorni prima in Valtellina con la Mégane, Corrado Fontana si è scatenato in riva al lago di Como andando a conquistare il primo alloro assoluto della sua breve carriera ralistica con una perfetta Renault Clio Williams, rivelatasi la vettura più adatta sulle tortuose, corte ed insidiose prove della corsa lariana. Il vincitore, per di più al debutto in un rallysprint, ha saputo comunque affrontare la corsa con grande maestria azzeccando fin dall'inizio la tattica giusta, piazzando il colpo vincente in quattro dei sei tratti cronometrati. Con Fontana e

Sacchetti stabilmente insediati al vertice della graduatoria, a contendersi le due restanti posizioni da podio sono stati gli equipaggi formati da Figoli e Gianmarchi (Renault Clio Williams) su un fronte e da Agostoni e Riva (Renault Clio 16V) sull'altro. La lotta è stata serrata dall'inizio alla fine e sul traguardo a raccogliere il miglior risultato sono stati Figoli e Gianmarchi che hanno avuto la meglio per un solo secondo sugli avversari. Per quanto riguarda il Gruppo N netta è stata la vittoria di Ivan Cominelli in coppia con Michele Brusca pure su Renault Clio Williams che hanno concluso in decima posizione assoluta.

Gianfranco Reduzzi



fotografie ALQUATI

Corrado Fontana, sopra con la Clio Williams, ha dominato il Rally Villa d'Este. Agostoni-Riva, in alto a sinistra, sono invece giunti 3. Incidente senza conseguenze fisiche per Fugazzotto, sotto.



RALLY SPRINT

Cernobbio (Co), 6 ottobre 1996

16. Trofeo Villa d'Este

Absoluta: 1. Fontana-Sacchetti (Renault Clio Williams) in 13'06"; 2. Figoli-Gianmarchi (Renault Clio Williams) a 8"; 3. Agostoni-Riva (Renault Clio 16V) a 9"; 4. Roncoroni-Brambilla (Renault Clio Williams) a 22"; 5. Citrini-Borghini (Renault Clio Williams) a 28"; 6. Simoncini-Marchi (Renault Clio Williams) a 31"; 7. Silva-Pina (Opel Astra Gsi) a 31"; 8. Manzoni-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 33"; 9. Selva-Lazzari (Renault Clio Williams) a 37"; 10. Cominelli-Rusca (Renault Clio Williams) a 45".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bonaldi-Arcani (Peugeot 106 Rallye) in 15'36"; 2. Razza-Benigno (Peugeot 106 Rallye) a 7"; 3. Comi-Ginzoglio (Peugeot 205 Rallye); 4. Tartain-Tartain (Peugeot 205 Rallye) a 12"; 5. Monli-Libertini (Peugeot 205 Rallye) a 20"; 6. Guarisco-Mercuri (Peugeot 205 Rallye) a 39"; 7. Mazzola-Coassin (Peugeot 106 Rallye) a 1'08"; 8. Milani-Rusconi (Peugeot 106 Rallye) a 1'08"; 9. Silvano-Pirocco (Peugeot 205 Rallye) a 1'18"; 10. Trapasso-Trapasso (Peugeot 106 Xsi) a 1'39"; 11. Rigoni-Rigoni (Peugeot 205 Rallye) a 2'29".

Classe 1600: 1. Barzagli-Ballato (Honda Civic) in 14'28"; 2. Mazzucchelli-Cossi (Ford Fiesta Xr2) a 13"; 3. Pellegrini-Pretini (Peugeot 205 Gti) a 23"; 4. Baldassari-Sarfori (Opel Corsa 16V) a 31"; 5. Novati-Colmegna (Peugeot 106 Xsi) a 45"; 6. Bonardi-Bonardi (Peugeot 205 Gti) a 51"; 7. Hefti-Messa (Opel Corsa 16V) a 51"; 8. Corsetti-Devignani (Opel Corsa 16V) a 57"; 9. Riva-Peverelli (Opel Corsa Gsi) a 1'21"; 11. Papa-Melli (Opel Corsa Gsi) a 2'13"; 12. Mazzeri-Greco (Opel Corsa

Gsi) a 2'37".

Classe 2000: 1. Cominelli-Rusca (Renault Clio Williams) in 13'51"; 2. Rota-Baraggia (Renault Clio Williams) a 8"; 3. Ciceri-Franceschina (Renault Clio 16V) a 16"; 4. Botta-Mazzoletti (Renault Clio Williams) a 23"; 5. Cairoli-Riva (Peugeot 309 Gti) a 24"; 6. Pizzocaro-Parietti (Opel Astra Gsi) a 25"; 7. Manera-Manera (Renault Clio Williams) a 27"; 8. Szedahelyi-Bianchi (Renault Clio Williams) a 46"; 9. Prada-Viviani (Renault Clio Williams) a 1'09"; 10. Erba-Guaita (Renault Clio Williams) a 1'16"; 11. Coco-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 1'27"; 12. Balin-Balin (Opel Kadett 16V) a 1'28"; 13. Galbusera-Galli (Peugeot 309 Gti) a 1'33"; 14. Borghetti-Cantaluppi (Peugeot 205 Gti) a 1'38"; 15. Conti-Conti (Renault Clio Williams) a 1'48"; 16. Mercuri-Pozzi (Renault Clio Williams) a 1'51"; 17. Ambrosioni-Fumagalli (Peugeot 309 Gti) a 2'20"; 18. Gioielli-Buono (Opel Kadett Gsi) a 2'23".

Classe 2500: 1. Cova-Zamboni in 14'27"; 2. Rumi-Trivelli a 0"; 3. Baroni-Magri a 6"; 4. Grandi-Casarin a 15"; 5. Pizzigalli-Caneva a 23"; 6. Mozzanica-Mozzanica a 27"; 7. Zago-Franceschin a 40"; 8. Schiavelli-Meneguzzo a 44"; 9. Pesenti-Tavecchio a 56"; 10. Carli-Buonocore a 1'06"; 11. Bartolo-Bartolo a 1'06"; 12. Curti-Curti a 1'25"; 13. Comitti-Dainelli a 2'46" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Ticozzi-Proverbio (Peugeot 106 Xsi) in 14'16"; 2. Macchi-Politi (Peugeot 106 Xsi) a 29"; 3. Magon-Arrigo (Peugeot 205 Rallye) a 43"; 4. Bernasconi-Simoni (Peugeot 106 Xsi) a 43"; 5. Quadroni-Manzoni (Peugeot 205 Rallye) a 1'17"; 6. Brambilla-Rota (Peugeot 205 Rallye) a 1'19"; 7. Griffini-Verdolina

(Peugeot 205 Rallye) a 1'23"; 8. Sgambato-Palladino (Peugeot 106 Rallye) a 1'23"; 9. Stocchetti-Baggio (Fiat Uno 70S) a 1'31"; 10. Sironi-Tettamanli (Peugeot 205 Rallye) a 1'44"; 11. Gaffurini-Conti (Citroën Ax) a 1'49"; 12. Palmisano-Mercuri (Fiat Cinquecento Sprolung) a 2'47".

Classe 1600: 1. Leoni-Greppi (Peugeot 205 Gti) in 14'13"; 2. Vanini-Frigerio (Peugeot 205 Gti) a 34"; 3. Conti-Soldati (Peugeot 205 Gti) a 1'07"; 4. Magna-Caccavo (Opel Corsa Gsi) a 1'31"; 5. Figini-Donatelli (Hyundai Lantra) a 1'32"; 6. Lanzini-Molinari (Opel Corsa Gsi) a 1'49"; 7. Morini-Carelli (Alfa Romeo 33) a 1'52".

Classe 2000: 1. Fontana-Sacchetti (Renault Clio Williams) in 13'06"; 2. Figoli-Gianmarchi (Renault Clio Williams) a 8"; 3. Agostoni-Riva (Renault Clio 16V) a 9"; 4. Roncoroni-Brambilla (Renault Clio Williams) a 22"; 5. Citrini-Borghini (Renault Clio 16V) a 28"; 6. Simoncini-Marchi (Renault Clio Williams) a 31"; 7. Silva-Pina (Opel Astra Gsi) a 31"; 8. Manzoni-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 33"; 9. Seva-Lazzari (Renault Clio Williams) a 37"; 10. De Paoli-Ballerio (Renault Clio Williams) a 46"; 11. Saldarini-Gelto (Peugeot 205 Gti) a 48"; 12. Pedersani-Maglia (Ford Escort Rs) a 56"; 13. Sprocati-Roveda (Renault Clio Williams) a 56"; 14. Conti-Guerrini (Peugeot 306) a 1'10"; 15. Vitalini-Caputo (Peugeot 309 Gti) a 1'14"; 16. Gnechchi-Acerboni (Opel Kadett Gsi) a 1'16"; 17. Rossi-Bionda (Peugeot 306) a 1'23"; 18. Rodilli-Tosetto (Opel Kadett Gsi) a 1'28"; 19. Crippa-Carli (Renault Clio 16V) a 1'31"; 20. Vincenzi-Vincenzi (Peugeot 205 Gti) a 1'43"; 22. Merighi-Daddario (Peugeot 205 Gti) a 1'48"; 23. Balsano-Andrioli (Peugeot 306) a 1'49".

VELOCITÀ SU TERRA

Sadurano (Fo), 6 ottobre 1996

Campionato italiano velocità su terra

6. prova della serie
Primo raggruppamento: 1. Ferretti (Fiat Ritmo) 8 giri in 7'20"563 (s.m.); 2. Casalboni N. (Fiat X1/9) a 0'821; 3. Carli (Fiat Ritmo) a 30'442; 4. Accordini (Fiat Uno) a 40'546; 5. Cubico (Volkswagen Golf) a 3 giri.

Secondo raggruppamento: 1. Forli (Porsche Carrera 4) 8 giri in 6'44"316 alla media di 85,478 kmh; 2. Paoloni (Lancia Delta) a 29'845; 3. Zantomasi (Fiat Ritmo) a 1 giro; 4. Chiozzini (Fiat Ritmo) a 1 giro; 5. Palestini (Lancia Delta) a 4 giri; 6. Porro

(Alfa Romeo 33) a 4 giri; 7. Beani (Lancia Delta) a 5 giri; 8. Andolini (Lancia Delta) a 7 giri.

Terzo raggruppamento: 1. Ferrari (Proto Honda) 8 giri in 6'32"003 alla media di 88,163 kmh; 2. Gallotta A. (Proto Alfa Romeo) a 5'676; 3. Donalato (Proto Alfa Romeo) a 7'102; 4. Tagliaterra (Proto Fiat) a 10'852; 5. Alessandrini (Proto Junior) a 39'388; 6. Bortolotto (Proto Fiat) a 2 giri; 7. Turchi (Proto Alfa Romeo) a 3 giri.

Quarto raggruppamento: 1. Gallotta F. (Proto Lancia) 8 giri in 6'17"244 alla media di 91,612 kmh; 2. Licheni (Proto Bmw) a 10'256; 3. Serrone (Proto Porsche) a 29'833; 4. Tonin (Proto Alfa Romeo) a 1 giro; 5. Bada (Proto Alfa Romeo) a 1 giro.

fotografie LIUKEYS



Schmid a Varano

VARANO – Il 5 e il 6 ottobre si è svolta a Varano la decima prova del monomarca Porsche (Campionato Formula Club). 50 i piloti che hanno affrontato una due giorni realmente impegnativa imperniata su una maniche in pista e un'altra sulle colline che costeggiano l'autodromo. Le diverse condizioni di gara hanno messo a dura prova uomini e mezzi. Ai soci del Porsche Club Italia è stata anche presentata la neonata Boxster, l'ultima arrivata in Casa del cavallino di Stoccarda. Primo sotto la bandiera a scacchi è transitato Riccardo Schmid, seguito da Barbieri e Gagliardini, tutti su 911 Carrera Rs. Nel raggruppamento Superregolarità successo di Sasso, su 911 Carrera 4.

(s.d.g.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano de' Melegari (Pr), 6 ottobre 1996

Campionato Formula Porsche Club

10. prova della serie

Assoluta: 1. Schmid pen. 106,247; 2. Barbieri 106,124; 3. Gagliardini 105,482; 4. De Megni 105,312; 5. Boffini 105,224; 6. Morini 105,169; 7. Cascia 104,954; 8. Bellini 104,904; 9. L'Ala 104,357; 10. Simonassi 103,757; 11. Vezzini 103,108; 12. Pasini 103,057; 13. Gabrielli 102,921; 14. Ancaroni (911 Turbo 3.6) 102,277; 15. Zeroni 102,102.

SUPERREGOLARITÀ: 1. Sasso (911 Carrera 4) 0,569; 2. Villa (911 Carrera Rs) 0,622; 3. L'Ala (928 Gt); 4. Padolecchia (993 Biturbo) 1,315; 5. Balos 1,385; 6. Mannotti 1,481; 7. Morini (911 Carrera 3.2) 1,799; 8. Bertolini (911 Carrera 3.2); 9. Formenti (933 Carrera C) 2,138; 10. Fortunati (911 Carrera 4) 2,294.



BIANCHI

Dopo trent'anni di onorata carriera Piergiuseppe Panaro, su Ams Sport, ha vinto lo slalom Bardineto-Scravaion. Terzo Silvio Salino, in basso a sinistra su Peugeot 205 Rallye.

SLALOM A BARDINETO IL FAVORITO CREMONESI TERMINA SECONDO

Dopo trent'anni di secca si alza il livello del ...Panaro

BARDINETO – Che sorpresa! Piergiuseppe Panaro con la Ams Sport ha vinto la Bardineto-Scravaion. Per l'esperto pilota ligure è la prima vittoria assoluta della trentennale carriera. Subito dietro chiude il favorito della vigilia Franco Cremonesi che ha portato in gara, sulla sua Osella, il nuovo motore Bmw, ma un birillo malandrino gli ha negato la gioia della vittoria. Terzo nella competizione, organizzata dalla Supergara, è Silvio Salino, sempre velocissimo con la sua Peugeot 205 Rallye. Vittoria di Gruppo speciale per Danilo Mosca (Lancia Beta Montecarlo), quarto assoluto. Alle sue spalle Enrico Franzero con l'A112. Malvasio su Renault 5 Gt turbo è primo in produzione, mentre Gulli svetta tra i prototipi. Prima donna è Antonietta Cavallaro. Tra le Fiat Cinquecento affermazione di Filippi, che aggiunge alla vittoria nell'italiano quella del Trofeo d'Italia Nord. Secondo è Lanteri. Guidotti, sesto, si aggiudica la vittoria nella coppa Csaì di prima zona.

(g.s.)

SLALOM

Bardineto, (Sv), 6 ottobre 1996

13. Bardineto-Scravaion

gara valida per il Trofeo Italia Nord, per la Coppa Csaì 1. zona e per il Superslalom

Assoluta: 1. Panaro (Ams Sport) penalità 156,01; 2. Cremonesi (Osella Bmw) 157,07; 3. Salino (Peugeot 205 Rallye) 157,75; 4. Mosca (Lancia Beta Montecarlo) 162,55; 5. Franzero (A112 Abarth) 163,57; 6. Giordano A. (Fiat 127 Sport) 166,27; 7. Malvasio (Renault 5 Gt) 166,73; 8. Minguzzi (All 70 Hp) 166,76; 9. Meoni (A112 Abarth) 167,15; 10. Federighi (Peugeot 205 Gti) 167,32.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Filippi 177,89; 2. Lanteri R. 178,11; 3. Giordano D. 179,28; 4. Lo Voi 179,58; 5. Campus 180,39; 6. Guidotti 181,60; 7. Coatto 183,95; 8. Seghesio 185,94; 9. Maia 196,04.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. D'Amico 169,13; 2. Cerulli 176,98; 3. Lanteri S. 176,99; 4. Briatore 179,03; 5. Modena (Peugeot 106 Rallye) 182,00; 6. Miele 182,96; 7. Tardano 188,96; 8. Ameglio (Peugeot 106 Rallye) 190,94 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Pedone 177,99; 2. Schellino 182,57; 3. Cedroni 186,45; 4. Giordano C. 186,60 (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Corona (Peugeot 205 Gti) 173,36; 2. Giammarino (Renault Clio Williams) 183,24.

Classe oltre 2000: 1. Malvasio 166,73; 2. Bertagna 170,56; 3. Vigo 170,77; 4. Mesenasco 171,49; 5. Lanteri M. 175,75 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Salino 157,75; 2. De Martino 177,34; 3. Travagin (Fiat Cinquecento Sporting) 179,77; 4. Mianle (Peugeot 205 Gti) 180,51; 5. Zenoni (Fiat Uno 70) 185,54; 6. Guidotti (Fiat Cinquecento Sporting) 188,54; 7. D'Agostino 210,32 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Federighi 167,32; 2. Serembe 172,35 (tutti su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Roascio 169,36; 2. Lovasio 171,30; 3. Pascutto 197,16 (tutti su Fiat 700).

Classe 1000: 1. Franzero 163,57; 2. Meoni 167,15; 3. Dami F. 171,01; 4. Dami S. 172,43; 5. Arigo 177,92; 6. Fordano 181,60; 7. Bonadonna 196,25; 8. Iannello 202,39 (tutti su A112 Abarth).

Classe 1150: 1. Giordano A. (Fiat 127 Sport) 166,27; 2. Minguzzi 166,76; 3. Praticò (Fiat 127 Sport) 177,53; 4. Ferla 182,47; 5. Cavallaro 184,45; 6. Lanteri R. 185,63; 7. Trevisan 189,26; 8. Amanzio 190,96; 9. Franco 198,11 (gli altri su A112 70 Hp).

Classe 1300: 1. Sandroni (Abarth X1/9) 167,65.

Classe 1600: 1. Cambiaso (Abarth X1/9) 171,95.

Classe 2000: 1. Mosca 162,55; 2. Mordenti (Fiat X1/9) 171,08; 3. Basso (Opel Kadett Gte) 176,54; 4. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 180,97; 5. Gavotto 195,58 (gli altri su Lancia Beta Montecarlo).

Classe oltre 2000: 1. Fantone (Lancia Delta 16V) 168,98; 2. Parodi (Renault 5 Gt Turbo) 172,67.

PROTOTIPI

Classe 1200: 1. Gulli (Fiat 500-Suzuki) 168,45; 2. Bonini (Fiat 500-Honda); 3. Coppola (Fiat 500-A112) 172,36; 4. Esposito (Fiat 126-128) 175,25.

Classe 2000: 1. Crocco (A112 Turbo) 180,80.

SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Panaro (Ams Sport) 156,01; 2. Cremonesi (Osella-Bmw) 157,07; 3. Alessandrini (Osella-Alfa Romeo) 173,00.

OSTIGLIA – Leonardo Massola, al volante di una perfetta Dallara X1/9, ha conquistato la vittoria nella virtuale classifica assoluta, naturalmente occupando anche la prima posizione nel proprio raggruppamento. Il «Mantovano volante», dopo l'abbandono del favorito Andrea Pellizzari per un cedimento meccanico del suo Proto Porsche 3500 4x4, non ha più avuto avversari in grado di impensierirlo. Tamburini (nella foto) dopo un'aspra lotta con Giovanni «Gianin» Balzarotti riusciva, per poco più di un secondo, ad avere la meglio nel 7. raggruppamento. Arrivo in volata nel 3. raggruppamento tra Visinoni e Pennacchio, con quest'ultimo battuto sul filo di lana di soli 8 decimi. Bella la gara del 1. raggruppamento, con tutti i 4 finalisti in lotta per la vittoria andata poi a Gian Luigi Beschi. Anche per quanto riguarda il 2. raggruppamento Draghetti ha vinto con tranquillità davanti a Beltrami e Lorenzini. Nel 4. raggruppamento Giuseppe Zaniboni, ha dovuto cedere agli avversari per un guasto tecnico, ad approfittarne Gilberto Conti che ha regolato in modo netto Gianpietro Micheli. Solo due i concorrenti nel 6. raggruppamento dove Wilmar Rizzi aveva la meglio su Silverio Giovannini.

Tiziano Minuti



IN SICILIA SUL PODIO ANCHE GERACI ED EVOLA

La Mantia riassume il gusto della vittoria



Sul kartodromo di Kinisia successo di La Mantia, sopra. Nell'ultima gara di campionato svoltasi a Vico Equense dominio di Vinaccia, sotto a destra

SPITALERI

KINISIA - Da tempo Giovanni La Mantia non assaporava più il gusto della vittoria: ci è riuscito nuovamente in occasione della «8. Coppa Kinisia». Un altro ritorno al vertice è stato quello di Giovanni Geraci, secondo con la Fiat X 1/9 del Gr. Speciale con la quale è stato il più veloce nella 2. manche, tenendosi dietro Evola. Ottima la prestazione di Cipolla che, si è issato al quarto posto, vincendo il Gruppo N mentre l'A è andato a Cammarata e i Prototipi a Farace.

Piero Libro

SLALOM

Kinisia (Tp), 6 ottobre 1996

8. Coppa Kinisia

gara valida per il Campionato Siciliano

Assoluta: 1. La Mantia (Fiat X 1/9) 185,58; 2. Geraci (Fiat X 1/9) 195,34; 3. Evola (Fiat X 1/9) 194,77; 4. Cipolla (Renault 5 Gi Turbo) 195,44; 5. Piazza (Fiat X 1/9) 196,28; 6. Rallo (A112) 198,40; 7. Leonardi (Fiat Uno 55) 199,29; 8. Burgio (Fiat Uno) 199,67; 9. Giacalone (A112) 200,16; 10. Mistretta (Peugeot 205) 201,42.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Mistretta 201,42; 2. Gentile 202,90; 3. Gentile 203,08 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Gambino (Opel Astra Gsi) 217,01.

Classe oltre 2000: 1. Cipolla 195,44; 2. Vaccaro 212,22; 3. Catalogna (Fiat Uno Turbo) 216,06; 4. Forti 243,62 (tutti su Renault 5 Gi Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Feo (Opel Corsa Gsi) 206,34.

Classe oltre 1600: 1. Cammarata (Opel Kadett Gsi) 205,84.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Tumbarello (Fiat Uno 45) 202,52; 2. Lazzara (A112) 202,84; 3. Arresta Giocchino (Fiat Panda) 208,41; 4. Serse V. (A112) 215,81.

Classe 1150: 1. Rallo 198,40; 2. Leonardi (Fiat Uno 55) 199,29; 3. Burgio 199,67; 4. Giacalone 200,14; 5. Marchese 203,27; 6. Mazzaresse 204,38; 7. De Martino (Fiat 127 Sport) 204,87; 8. Lo Nigro (Fiat 127) 296,88; 9. Marcinini 207,59; 10. Amari 209,05 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Piazza 196,28; 2. Palermo 208,66; 3. Bruno 235,70 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Geraci (Fiat X 1/9) 194,34.

Classe 2000: 1. Evola (Fiat X 1/9) 194,77; 2. De Giorgio (Alfa Romeo Duetto) 208,70.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Farace (Fiat 600) 206,37; 2. Carlolina (Fiat 126) 207,78; 3. Ingardia (Fiat 126) 208,23; 4. Ascicchio (Fiat 600) 213,16; 5. Bosciglio (Fiat 500) 217,14.

Classe 2000: 1. Gianluca La Mantia (Fiat X 1/9) 335,96.

Classe unica: 1. Giovanni La Mantia (Fiat X 1/9) 185,58.

F. CHALLENGE A OSTIGLIA SOTTO LA PIOGGIA

Forfeit di Pellizzari e Massola approfitta

F. CHALLENGE

Ostiglia (Mn), 6 ottobre 1996

2. Formula Challenge Città di Ostiglia

gara valida per il Trofeo Lombardico

1. Raggruppamento: Finale A) 1. Beschi, 5 giri in 3'42"446; 2. Merzi a 3'013; 3. Lovato a 5'478; 4. Dalla Porta a 6'442; Finale B) 5. Rosina (Opel Corsa), 5 giri in 3'51"529; 6. Dugaria a 7'843; 7. Darchi (Opel Corsa) a 12'400; 8. Priori (Alfa Romeo 33) (gli altri su Peugeot 205).

2. Raggruppamento: 1. Finale A) 1. Draghetti, 5 giri in 3'39"147; 2. Beltrami a 3'317; 3. Lorenzini (Fiat Uno Turbo) 4'892; 4. Dondi (Peugeot 309 Gti) a 2 giri; Finale B) 5. Negrente (Renault Clio Williams), 5 giri in 3'51"102; 6. Palmiero (Fiat Uno Turbo) a 4'155; 7. Bedoni (Renault Clio Williams) a 4 giri (gli altri su Peugeot 205 Gti).

3. Raggruppamento: Finale A) 1. Visinoni (Fiat 500-Honda), 5 giri in 3'40"179; 2. Pennacchio (Fiat 500-Honda) a 0'841; 3. Cabirri (Mini 90) a 29"222; 4. Scopel (Fiat 126) a 1 giro; Finale B) 5. Gallina (Fiat 125 proto), 5 giri in 3'51"906; 6. Aldegheri (Fiat 127) a 5'100; 7. Pandolfi (Fiat Cinquecento) a 9'094; 8. Lovato (Fiat 127) a 13'763.

4. Raggruppamento: Finale A) 1. Conli (Alfasud Sprint), 5 giri in 3'46"694; 2. Micheli (Vw Golf) a 5'249; 3. Zaniboni (Fiat X1/9) a 4 giri; 4. Carrarini (Fiat Ritmo) a 4 giri.

5. Raggruppamento: Finale A) 1. Massola (Fiat X1/9), 5 giri in 3'30"921; 2. Dondi (Opel Kadett Gti) a 15'751; 3. Madau (Fiat Ritmo) a 16'145; 4. Bulgarini (Lancia Beta Montecarlo) a 16'917; Finale B) 5. Fucchi (Renault 5 Gi Turbo), 5 giri in 3'51"999; 6. Inceri (Opel Mania) a 4'291; 7. Cirriello (Fiat X1/9) a 8'306.

6. Raggruppamento: 1. Rizzi (Lancia Delta 16V), 5 giri in 3'48"567; 2. Giovannini (Ford Escort Cosworth) a 5'409.

7. Raggruppamento: Finale A) 1. Tamburini (Proto Junior-Honda), 5 giri in 3'37"382; 2. Balzarotti (Proto Corsini) a 1'403; 3. Benivoglio (Proto-Suzuki) a 14'589; 4. Cirriello (Sport slalom) a 19'622; Finale B) 5. Mascolo (Proto-Suzuki), non disputata.

SPORTFOTO



A VICO EQUENSE NELL'ULTIMA GARA DEL CAMPIONATO

Vinaccia si conferma vice campione italiano

VICO EQUENSE - Con il tradizionale appuntamento del Monte Faito si è concluso il Campionato Italiano Slalom '96. Protagonista in senso assoluto della giornata è stato Luigi Vinaccia che, oltre ad avere vinto la gara con 2'85 di vantaggio sull'altra X 1/9 2000 del rientrante Camillo Bandino, si è anche messo in tasca i titoli di vicecampione d'Italia, alle spalle di Augusto Cesari, e di vincitore del Gruppo Prototipi, completando la festa dell'Autosport Sorrento che, con l'altro portacolori Cataldo Esposito (Peugeot 205 Gti), ha conquistato anche il titolo del Gruppo A. Il podio della gara è stato completato da Crescenzo Palomba su Fiat 600/2000.

Rosario Moselli



FESTA

SLALOM

Vico Equense (Na), 6-10-1996

«13. Trofeo Vico Equense»

gara valida per il Campionato Italiano

Assoluta: 1. Vinaccia (Fiat X 1/9 2000) 152,80; 2. Bandino (Fiat X 1/9 2000) 153,65; 3. Palomba (Fiat 600/2000) 159,52; 4. Carbone (Fiat X 1/9 1300) 163,61; 5. Stradella (Fiat X 1/9 1600) 164,24; 6. Forino (Fiat X 1/9 1600) 164,39; 7. Cola (Fiat X 1/9 2000) 164,50; 8. Esposito C. (Peugeot 205 Gti) 165,43; 9. Russo L. (Peugeot 205 Gti) 166,37; 10. Laudato (Fiat 127) 166,37.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Agrisani 175,17; 2. Renda 182,08; 3. Noviello L. 184,68; 4. Russo T. 185,10.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Smith (Peugeot 106 Rallye) 176,64; 2. Caccaviello 176,85; 3. Marzuillo (Peugeot 106 Rallye) 181,88; 4. De Gregorio A. 185,23; 5. Baiano 186,92; 6. Romano 187,44; 7. Bonanno 188,98; 8. Esposito A. 193,09; 10. Esposito D. 197,24 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Zaccaro 178,54;

2. Ruggiero 179,08; 3. Marucci 183,58; 4. Esposito A. 194,75 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Russo L. 166,37; 2. Miccio 167,92; 3. Cicalese 172,05; 4. Esposito G. 174,96; 5. Buonocore (Opel Astra Gsi) 175,06; 6. Boccia 175,22; 7. Lucignano (Peugeot 309 Gti) 176,65; 8. Cinque 177,93; 9. De Gregorio G. (Renault Clio Williams) 189,42 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Sbaratta 168,53; 2. Russo L. 169,98; 3. Cerrat 173,50; 4. Pane 175,03; 5. Cuomo A. 184,27 (tutti su Renault 5 Gi Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Franzese (Peugeot 205 Rallye) 173,01; 2. Celentano (Peugeot 205 Gti) 173,81; 3. Clampa (Fiat Uno 70) 174,65; 4. Cesarano (Peugeot 106 Rallye) 182,59.

Classe oltre 1600: 1. Esposito C. 165,43; 2. Noviello G. 169,05 (entrambi su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Esposito A. 169,08; 2. De Gregorio M. 169,85; 3. Carratù M. 170,13; 4. Durante S. 170,33; 5. Durante A. 181,96; 6. D'Amico 189,59; 7. Della Monica

210,93 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Cuomo . (Fiat 127) 183,99.

Classe 1150: 1. Laudato (Fiat 127) 166,37; 2. Prisco (Fiat 127) 170,34; 3. Cuomo R. 177,54; 4. D'Angelo 186,14; 5. Ruocco 196,47 (gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Carbone (Fiat X 1/9) 163,61; 2. Salsano (Fiat 128 Coupé) 191,95.

Classe 1600: 1. Stradella 164,24; 2. Forino 164,39. Entrambi su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Cuomo A. (Vw Golf) 171,91; 2. Tufino (Fiat X 1/9) 172,62.

Classe oltre 2000: 1. Gargiulo (Fiat Uno Turbo) 192,83; 2. De Angelis (Fiat Ritmo 130) 194,05.

PROTOTIPI

Classe 1200: 1. Vitiello 170,70; 2. Carratù P. 171,76. Entrambi su Fiat 126.

Classe 2000: 1. Vinaccia 152,80; 2. Bandino 155,65; 3. Palomba (Fiat 600) 159,52; 4. Cola 164,50; 5. Bruno (Fiat 600-Alfa) 167,47; 6. Giordano 177,84; 7. D'Amato (Fiat 126-Renault) 187,62 (gli altri su Fiat X 1/9).

SPORT

Classe 2000: 1. Santaera (AMK) 201,26.

CON LA PEUGEOT Per Tomasoni firma d'artista

ROVETTA - Umberto Tomasoni ed Aldo Lenzi sono stati i vincitori della sesta edizione del rally sprint «Paesi d'Arte» con una Peugeot 306 S16. Al secondo posto ha concluso l'equipaggio Fornoni-Bosis pure su Peugeot 306 S16. Terzo gradino del podio per Marco Bottarelli in coppia con Marco Piardi su Renault Clio Williams.

RALLYSPRINT

Rovetta (Bg), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Tomasoni-Lenzi (Peugeot 306 S16) in 12'53"; 2. Fornoni-Bosis (Peugeot 306 S16) a 7"; 3. Bottarelli-Piardi (Renault Clio Williams) a 13"; 4. Nodari-Pozzoli (Renault Clio Williams) a 20"; 5. Colombi-Mattanza (Renault Clio Williams) a 21".

SLALOM DI GIARRE Basile strappa la vittoria

GIARRE - Rosario Basile è riuscito a strappare nella seconda manche la vittoria a Puglisi vincendo lo slalom «Giarre Milo». Nella prima frazione Puglisi aveva realizzato un tempo che sembrava insuperabile. Terzo ad oltre un secondo «Freeway».

ASSOLUTA:

Giarre (Ct), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Basile (Fiat X 1/9) 160,31; 2. Puglisi (X 1/9) 161; 3. «Freeway» (X 1/9) 162,96; 4. Castro (X 1/9) 166; 5. Vigorito (A 112) 167,71.

PILOTI IN CALO Guagliardo tra pochi intimi

PERGUSA - Calo di piloti nell'ultima prova dello Challenge Siciliano Velocità Club, tanto che si sono disputate soltanto due gare. Vittorie con merito per Domenico Guagliardo (Ford Escort Cosworth) e Lillo Motta (Honda Civic).

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 13 ottobre 1996
1. Raggruppamento: 1. Motta (Honda Civic) 18'07"251; 2. Guagliardo (Honda Civic) 18'34"532; 3. Carnibella (Peugeot 205 Gti) 18'35"535; 4. C. Mannino (Peugeot 205 Rally) 18'41"839; 5. T. Motta (Peugeot 205 Rally) 18'47"572. **2. Raggruppamento:** 1. Guagliardo (Ford Escort Cosworth) 16'00"423; 2. N. Anastasi (Ford Escort Rs Turbo) 16'04"137; 3. Gambino (Ford Sierra Cosworth) 16'42"192; 4. E. Beccaria (Opel Astra Gsi) 16'45"540; 5. A. Cappello (Fiat Ritmo 130) 16'52"301.

DRIVER'S TROPHY Iacoangeli miglior tempo

MAGIONE - Marco Iacoangeli ha vinto il 9. round del Driver's Trophy, precedendo sul traguardo Voltolina e Filippini. De Giorgis ha dominato l'altra raggruppamento turismo. Insigne si è imposto tra le Sport, Cirella ha vinto nella Special Car 700, interrotta per un incidente tra Liguori e Padrone. I due si sono toccati e la peggio è toccata a Liguori che è rimasto impigionato all'interno della vettura. Entrambi i piloti sono stati ricoverati all'ospedale di Perugia.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Iacoangeli (Bmw M3) 12 giri in 16'04"260; 2. Voltolina (Bmw M3) 16'29"097; 3. Filippini (Ford Escort Cosworth) 16'45"017; 4. De Giorgis (Fiat Ritmo) 16'55"162; 5. Saccomanno (Lancia Delta Hfe) 16'58"923.



Meratelli vincitore a Monza tra le F. Junior

NELLA SAXO CUP È di Pagano la sesta gara

MAGIONE - Successo di Pagano nella 6. prova della Saxo Cup. Il napoletano ha vinto davanti a Cima e Medici. Quest'ultimo, con il podio magionese, è balzato in testa alla classifica assoluta ad una gara dal termine. In classifica femminile vittoria per la De Menna, saldamente in testa nella classifica assoluta.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Pagano 16 giri in 23'32"444 alla media di 106,029 kmh; 2. Cima a 3'214; 3. Medici a 6'818; 4. Masini a 17'434; 5. Fulgenzi a 18'672.

FORMULA JUNIOR Per Riolo arriva il titolo

PERGUSA - Con una vittoria ed un secondo posto, Totò Riolo si è laureato vincitore della prima edizione del Trofeo Pergusa di Formula Junior; lasciandosi alle spalle Vittorio Nicolosi, vincitore della seconda gara.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 13 ottobre 1996
Prima gara: 1. Riolo (Cavallini) in 18'17"360, alla media di 129,911 kmh; 2. Nicolosi (Ermolli) 18'18"302;
Seconda gara: 1. Nicolosi (Ermolli) in 18'18"845 alla media di 129,736 kmh; 2. Riolo (Cavallini) 18'30"616.

IN FORMULA FORD La prima di Faraonio

MAGIONE - Primo successo in F. Ford per Giovanni Faraonio, impostosi nel 6. round del Challenge di Henry Morrogh. Il pilota campano ha preceduto Armetta. Necessarie 2 partenze, dopo un contatto iniziale tra Mondadori e Scassellati. Sfortunato Sabbatini, in testa al 1. via, e giratosi nel finale.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Faraonio 12 giri in 16'29"503 alla media di 113,512 kmh; 2. Armetta a 1"055; 3. Mondadori a 1"429; 4. Sanna a 39"332; 5. Palarchi a 39"718.

SLALOM DI LANZO Sul Balcone c'è Zandonà

LANZO D'INTELVI - Sfruttando la giornata storta di Celestino Petazzi, Fausto Zandonà su Viali 3 si è aggiudicato lo «Slalom Valle d'Intelvi Balcone d'Italia». Seconda posizione per lo sfortunato Petazzi al volante della Lancia Delta S4, mentre al terzo posto si è classificato Iannello.

SLALOM

Lanzo (Co), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Zandonà (Viali3) 159,50; 2. Petazzi (Lancia Delta S4) 165,56; 3. Iannello (Lancia Delta S4) 1369,21; 4. Roncoroni (Renault 5 Gt Turbo) 169,84; 5. Brach Loietta (A112 Abarth) 170,12.

POLE E GARA Meratelli è imprendibile

MONZA - Ottima prestazione di Daniele Meratelli su Cavallini che ha conquistato pole e gare dell'ultima prova del Trofeo Aica. Seconda piazza per Rovini e terzo Dubbini, della Dusca Racing, già campione con una gara d'anticipo.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Meratelli (Cavallini) in 21'58"808 alla media di 133,757 kmh; 2. Rovini (Reggiani) a 0"407; 3. Dubbini (Dusca) a 0"434; 4. Montina (Reggiani) a 1"328; 5. Corsini (Corsini) a 1"342.

TROFEO MICRA Spampinato segna il tris

PERGUSA - Terza vittoria consecutiva su quattro gara per Spampinato nella serie siciliana riservata alle Micra. Dopo l'esclusione di M. Melluzzo, la piazza d'onore è andata a Guccione.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Spampinato 12 giri in 27'49"977, alla media di 128,049 kmh; 2. Guccione 27'56"130; 3. Mario Melluzzo 27'57"955; 4. Cappello 27'58"418.

VINCE ANCORA Bis di Toscano al Mari e Monti

SIRACUSA - I coniugi siracusani Livio Toscano e Maria Paola Ali su una Peugeot 306 bissando il successo del '93 si sono aggiudicati il 12. Rally Mare Monti, settima prova della Coppa Italia 5. zona, preceduto sul traguardo aretuseo un terzetto di Lancia Delta con Laganà, Barchiesi e Fiorilla nell'ordine. Al quinto posto la Ford Escort condotta da Di Benedetto davanti al palermitano Savioli su Renault Clio Williams primo di Gruppo N.

RALLY NAZIONALE

Siracusa, 13 ottobre 1996
Assoluta: 1. Toscano-Ali (Peugeot 306 S16) in 39'5"; 2. Laganà-Guglielmi (Lancia Delta HF) a 1'01"; 3. Barchiesi-Paris (Lancia Delta HF) a 1'37"; 5. Di Benedetto-Di Prima (Ford Escort Cosworth) a 2'32".

A PANNARANO Casale si fa onore

PANNARANO - Successo di Francesco Casale su Fiat X 1/9-1600 nella prima edizione dello Slalom di Pannarano. 1"50 il distacco finale accusato dalla X 1/9 2000 di Salvatore Campanile giunto al 2. posto, mentre sul terzo gradino del podio è salito Cataldo Esposito su Peugeot 205 Gti.

SLALOM

Pannarano (Bn), 13 ottobre 1993
Assoluta: 1. Casale (Fiat X 1/9 1600); 2. Campanile (Fiat X 1/9 2000) 145,38; 3. Esposito (Peugeot 205 Gti) 147,61; 4. Tuffino (Fiat X 1/9 2000) 150,05; 5. Testa (Fiat 600) 150,36.



BENZINE SPECIALI.
INSIEME PER VINCERE



Tel. 0573/479666-7 Fax 0573/558454

ITC

HOCKENHEIM



Impallinati dalle Calibra

Le Opel monopolizzano due volte il podio. Reuter, con un primo e un secondo posto, passa in testa alla serie davanti a Schneider, vittima di guai tecnici. L'Alfa incappa in una giornata sfortunata e per Nannini, sesto e ritirato, la corsa al titolo ora diventa ardua

CARLO MARZETTI

HOCKENHEIM - I due trionfatori del terz'ultimo, e forse decisivo, appuntamento dell'Itc sono Manuel Reuter e Hans-Wilhelm Gaeb. Iniziamo dal nome più familiare: concludendo alle spalle di Klaus Ludwig la prima corsa e vincendo la seconda, Reuter ha tolto a Bernd Schneider, rimasto a secco di punti, quella posizione di leader Itc che gli aveva brevemente ceduto dopo la corsa del Mugello. E così facendo ha dato al signor Gaeb ottimi argomenti nella sua recente e feroce polemica contro la Fia ed

Ecclestone, che avevano in modo virulento attaccato le scelte della Opel avverse all'Itc. Dall'alto della sua altissima carica alla General Motors, Gaeb aveva fatto sapere che la casa americana non parteciperà ad alcun campionato Fia finché ci sarà di mezzo l'attuale gruppo dirigente, Mosley, Ecclestone & C. La tripletta della prima corsa e la doppietta della seconda dimostrano che se c'era qualcosa di sbagliato era nell'Itc o nella Fia, e non nell'Opel. Le tre Calibra di Reuter, Ludwig, e Alzen, assistite dalla nuova miscela delle gomme Michelin, hanno

dominato. Il solo imprevisto in casa Opel è stato lo scatto d'orgoglio del vecchio campione Ludwig, che aveva mancato la corsa del Mugello per un problema di calcoli ai reni e non ha ceduto il successo a Reuter nella prima corsa. Le tre vetture di punta, dotate di un motore aggiornato, sono state anche risparmiate dai problemi di affidabilità che hanno invece investito «a pioggia» altre Calibra. Ora Reuter, con 33 punti di margine, il titolo può solo perderlo: infatti solo Schneider può ancora candidarsi come avversario credibile. Dei due rivali del campione in cari-

NON FA PASSARE IL LEADER REUTER

Ludwig non segue gli ordini del team



foto grafie AUTOFOTO

ca, Reuter e Alessandro Nannini, solo il tedesco ha mantenuto la freddezza e la determinazione necessaria per rimontare la corrente contraria. Nannini, certamente il pilota più danneggiato dalla morte dell'Irc, che con le sue libertà tecnologiche aiutava più di ogni altra categoria la guida, è incappato in qualifica nella stessa giornata storta che ha risparmiato tra i piloti della casa milanese i soli Larini e Tarquini. Con una posizione di partenza sfavorevole ha potuto solo cercare punti nella prima corsa, e l'improvvisa e inaspettata crisi di affidabilità delle 155 lo ha colpito mentre lottava per un podio nella seconda corsa, risultato che poteva ancora tenerlo a galla nella caccia a quel titolo che ora sembra un miraggio. La improvvisa carenza di affidabilità ha messo alle corde anche Bernd Schneider: come tutti i piloti Mercedes non era in condizione di impensierire la Calibra, ma poteva aspirare a contenere il distacco. Invece il cambio e l'Abs lo hanno mandato a casa senza punti e con poche speranze per le due gare conclusive, così la Opel può assicurarsi anche la graduatoria marche, classifica che capeggia con 324 punti, seguita dall'Alfa a 270 e dalla Mercedes a 245. Tornando all'appuntamento di Hockenheim, vanno segnalate le performance velocistiche di Larini, che poteva essere la spina nel fianco delle Calibra nella prima corsa, ed invece è stato «azzoppato» da un pedale del freno che andava a fine corsa già nel giro di riscaldamento, e Tarquini, che malgrado non disponesse delle migliori Michelin, destinate in Alfa al duo Martini Racing e a Fisichella, ha fatto faville. ■

HOCKENHEIM – Partenza tra decine di striscioni degli spettatori che piangono i cari estinti Dtm e Irc. Ottimo avvio delle tre Opel delle due prime file, mentre Larini dopo una toccatina con Reuter, e Franchitti escono sull'esterno del cordolo alla prima curva. Alla fine del primo passaggio conduce il trio Ludwig-Reuter-Alzen davanti a Larini e Tarquini, Schneider, Magnussen, Lehto, Stuck e Nannini. Equilibrio iniziale nei tempi, con i primi otto che sono tutti tra i 2'00 netti e i 2'00"2, ma le Opel procedono di conserva. Le Calibra-Rosberg di Lehto e Stuck infilano in sequenza Magnussen nelle prime curve del Motodrom. Larini è in difficoltà coi freni e cede terreno alle Opel, salta anche un cordolo e Tarquini lo passa, ma l'abruzzese non può andare a caccia delle Calibra di testa perché sulla sua 155 cede uno scarico, problema che si veri-



Larini scatta dalla prima fila nella prima gara, sopra, ma problemi ai freni lo fanno scivolare dietro. Reuter, nell'altra pagina, nella prima corsa è andato subito in testa. Tarquini, sotto, è risultato il migliore alfista con un piccolo giallo: la sua 155 pesata con lui a bordo pareva sotto peso, poi un successivo controllo ha fugato tutti i dubbi

fica anche sull'altra vettura Jas di Stefano Modena. Alla fine del sesto giro Franchitti si insabbia mentre tenta di superare Fisichella. All'inizio della decima tornata Larini si ritira. Dalmas rimonta bene portandosi alle spalle di Fisichella, ma quando Nannini commette un piccolo errore nel Motodrom e il romano cerca di non danneggiare il compagno, il francese innesca una collisione con i due alfisti, da cui esce con la Calibra priva di cofano. Il cambio manda Magnussen ai box, rientra anche Stuck con il propulsore ko. A due giri, Fisichella fora, il pneumatico si sgonfia progressivamente e il romano perde quattro posizioni. Nella tornata finale cede anche il cambio di Schneider. Lehto rallenta col motore che sta esalmando l'ultimo respiro, come quello del compagno Stuck, ma Nannini non ce la fa a scavalcarlo. Nel finale, a

 **WARSTE**



BOX

● AVVICENDAMENTI.

Masanori Sekiya, l'unico giapponese vincitore di una 24 ore di Le Mans, è tornato in squadra coi compagni di team del '95 Lehto e Dalmás, occupando a Hockenheim il sedile della Opel Calibra di Joest normalmente affidata a Gavin. Il 47enne nipponico ha fatto esperienza in vista della trasferta di Suzuka, dove a fargli compagnia ci sarà anche Aguri Suzuki su una Mercedes. Non è solo l'Opel a preparare cambiamenti di volante per le gare conclusive. L'Alfa ha confermato che il giovane talento della Prema, emerso nella F.3 tedesca, Max Wilson disputerà la corsa di casa (a San Paolo) al volante della 155 della Jas precedentemente guidata da Jason Watt. Per il danese non si tratta di un weekend «in castigo» o di riposo: correrà infatti per la prima volta con una Reynard della SuperNova a Donington nella F.2 inglese. L'occasione si presenta come un importante test per il suo futuro, poiché potrebbe correre con David Sears nel 1997.

● **AERODINAMICA.** Sul tracciato più veloce dell'Ita si sono scatenati i tecnici con innovazioni aerodinamiche. Tutte le Mercedes '96 avevano il musetto modificato visto al Mugello sulle vetture di Franchitti e Schneider, e copricerchi per le prove. Le minigonne collaudate dai due nella gara italiana non sono invece state utilizzate. Alcune 155 hanno impiegato copricerchi, nuove bandelle e sei montavano il propulsore evoluzione 3. Modifiche al muso per le Opel Calibra. Il lavoro svolto ha permesso a tutti di migliorare molto rispetto allo scorso anno, Magnusen al termine del tratto che porta alla prima variante ha raggiunto per la prima volta con una Turismo la soglia dei 300 kmh.

● **SFIDE.** Domenica mattina alle otto tutti gli occhi del paddock si sono posati sul TurboDaily dell'Abarth: i ragazzi di Chivasso stavano scaricando l'ultima Deltona completata nella factory torinese, targata TO 81816T. Come era logico, Giorgio Pianta ha vinto a mani basse l'esibizione con i più modesti (come piloti) colleghi Haug e Flohr alla guida rispettivamente una Mercedes Coupé versione Safari e una Ascona 400.

sorpresa, Ludwig non cede il successo a Reuter all'ultima curva e dice: «Ho sentito l'ordine via radio quand'ero alla curva Sachs, ma non mi sembrava che ci fosse bisogno di strategia di team quando Nannini, Schneider e Franchitti erano fuori dai punti. E se avessi lasciato passare Manuel all'ultima curva ci saremmo presi i fischi di migliaia di tifosi Opel». Il boss dell'Opel Flohr non ha gradito, mentre Reuter non è stato poi troppo duro: «Ok, per me l'importante era tornare al comando del campionato, ma visto come è facile capitare in una domenica in cui non si fanno punti credo che sarebbe stato meglio per la Opel altrimenti. Ma tutti i piloti vogliono vincere».

GARA 2. Lehto parte dai box. Alzen si insabbia alla prima curva, toccato da Tarquini, cui il tedesco aveva riservato lo stesso trattamento nella prima corsa stagionale ad Hockenheim. Va al comando Reuter davanti a Ludwig, van Ommen, Tarquini, Nannini, Maylaender, Danner, Fisichella, Schneider ed Ellen Lohr. Tarquini, partito con lo scarico sfilato, fa passare Nannini. Larini è vittima di Watt e chiude la corsa nella sabbia, come Bartels vittima di Dalmás. Nannini pressa van Ommen, mentre i problemi allo scarico costringono Tarquini al ritiro. Fisichella supera Danner e Maylaender. Schneider sorpassa Danner. Schneider va ai box: ha problemi all'Abs. Magnusen rimonta superando Maylaender a metà corsa. Danner ripete la manovra al settimo giro, mentre Nannini e van Ommen attraversano una fase caldissima in cui il senese tocca la Mercedes dietro. Si ferma ai box Maylaender. Alla fine del nono giro il cablaggio di una bobina blocca Nannini. Franchitti supera Stuck a cinque giri dall'arrivo. Tutti i contendenti transitano



foto grafie AUTOFOTO

sgranati e non pare dover succedere niente fino al traguardo. Invece Magnusen non ci sta e riesce a togliere a Fisichella il quarto posto all'ultimo giro nel Motodrom, quando l'alfista esce sul-

l'erba. Apoteosi finale Opel, con Reuter che si ferma davanti al suo box a raccogliere l'applauso di Ed Turner, il suo ingegnere, e del team Joest, oltre a quello di tutta la tribuna principale. ■

Errori ed escursioni non sono mancati. Thiim, sopra, finisce in una zona di fuga. Nannini, sotto, taglia la seconda variante prima di essere bloccato da una bobina



Mercedes prepara una serie Gt tedesca

HOCKENHEIM - Da quando è tornata alle corse, la Mercedes si è impegnata su tre fronti: F.1, F.Indy e gare con vetture a ruote coperte. A dispetto del fallimento della Classe 1, la Casa di Stoccarda non vuole abbandonare il terzo settore. Amg e Mercedes stanno cercando di ripetere i passi che hanno portato al successo il defunto Dtm. Ora stanno cercando di mettere in piedi per il 1997 un campionato che ha già un nome provvisorio: Gtm. Come suggerisce la sigla, si tratta di una serie tedesca riservata alle Gran Turismo, dieci corse su piste permanenti, aeroporti e circuiti cittadini, con un paio di escursioni all'estero. Confermando l'interesse attuale per i modelli due porte, la vettura scelta sarebbe la coupé Skl, che dotata di motore turbo due litri con flangia da 56 mm avvicinerrebbe la soglia degli 800 cv. Le costruirà l'Amg, che non sarà però la sola a schierarle. I team che hanno mostrato interesse non mancano, da Rosberg a Zakspeed. La Mercedes sta anche cercando di coinvolgere team di caratura internazionale, come l'Euroteam di Gabriele Seresina. Un grosso dubbio resta però sugli avversari, determinanti per la riuscita dell'operazione poiché Haug non vuole una "Coppa Mercedes". Porsche, McLaren e Lotus sembrano assai poco interessate a queste gare in formato sprint, mentre altre Case come Toyota paiono più attratte dalla dimensione internazionale del Bpr. ■



FIA INTERNATIONAL TOURING CAR CHAMPIONSHIP

HOCKENHEIM

Hockenheim (D), 13 ottobre 1996 - 21. e 22. prova del campionato ITC

COSÌ (IN 25) AL VIA

Klaus Ludwig (Opel Calibra V6) 2'04"877	Nicola Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'05"092
Manuel Reuter (Opel Calibra V6) 2'05"135	Dario Franchitti (Mercedes Classe C) 2'05"174
Uwe Alzen (Opel Calibra V6) 2'05"264	Bernd Schneider (Mercedes Classe C) 2'05"403
Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'06"022	Jan Magnussen (Mercedes Classe C) 2'06"071
Hans-Joachim Stuck (Opel Calibra V6) 2'06"075	J.J. Lehto (Opel Calibra V6) 2'06"323
Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'06"526	Christian Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'06"529
Michael Bartels (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'06"642	Joerg van Ommen (Mercedes Classe C) 2'06"705
Giancarlo Fisichella (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'06"740	Kurt Thiim (Mercedes Classe C) 2'06"897
Yannick Dalmas (Opel Calibra V6) 2'07"139	Alexander Wurz (Opel Calibra V6) 2'07"236
Stefano Modena (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'07"428	Bernd Maylaender (Mercedes Classe C) 2'07"460
Jason Watt (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'07"743	Alexander Grau (Mercedes Classe C) 2'07"908
Ellen Lohr (Mercedes Classe C) 2'09"268	Masanori Sekiya (Opel Calibra V6) 2'10"134
Gianni Giudici (Opel Calibra V6) 2'10"586	

1. GARA

- Ludwig**
15 giri in 32'23"387
alla media di 190,49 kmh
 - Reuter** a 0"205
 - Alzen** a 0"959
 - Tarquini** a 5"893
 - J.J. Lehto** a 8"514
 - Nannini** a 25"033
 - Danner** a 25"263
 - van Ommen** a 27"370
 - Maylaender** a 28"853
 - Thiim** a 29"008
 - Lohr** a 1'06"550
 - Fisichella** a 1'16"222
 - Bartels** a 1'29"850
 - Schneider** a 1 giro
 - Sekiya** a 1 giro
 - Giudici** a 1 giro
 - Stuck** a 2 giri
 - Dalmas** a 2 giri
- Giro più veloce:
Alzen in 2'08"835

2. GARA

- Reuter**
15 giri in 32'11"295
alla media di 191,90 kmh
 - Ludwig** a 1"122
 - van Ommen** a 10"006
 - Magnussen** a 13"319
 - Fisichella** a 13"721
 - Danner** a 19"188
 - Franchitti** a 25"175
 - J.J. Lehto** a 36"686
 - Stuck** a 36"924
 - Modena** a 41"635
 - Lohr** a 57"770
 - Grau** a 58"000
 - Sekiya** a 59"266
- Giro più veloce:
Reuter in 2'07"995

LA CLASSIFICA DOPO LA 22. PROVA

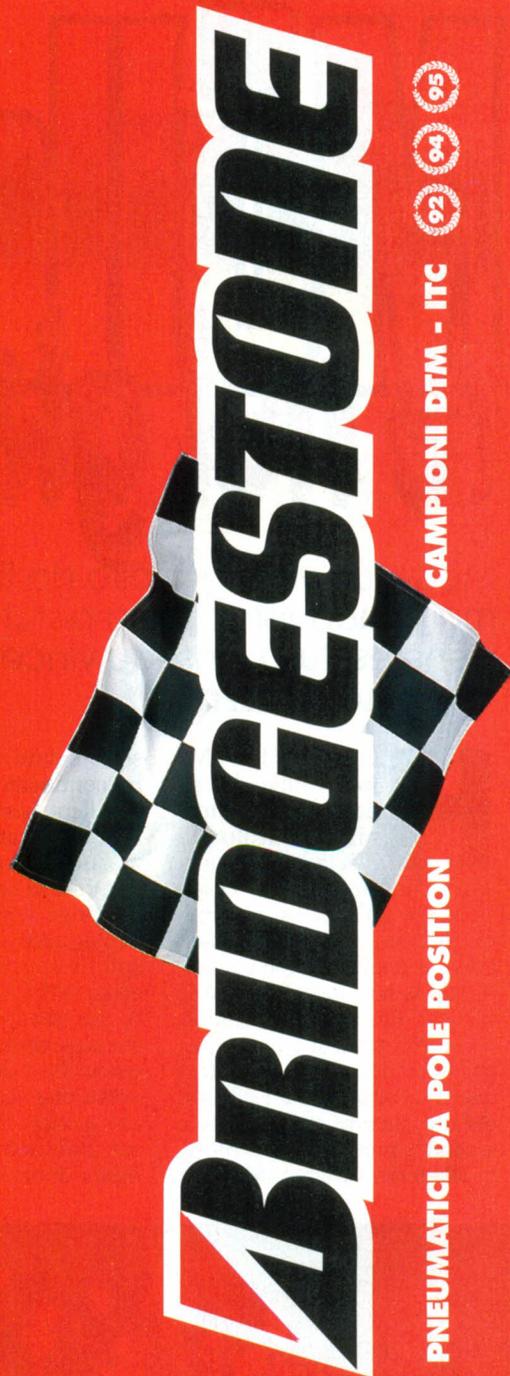
PILOTI	HOCKENHEIM 14/4	NURBURGRING 12/5	ESTORIL 26/5	HELSINKI 9/6	NORISRING 23/6	DIEPHOLZ 7/7	SILVERSTONE 18/8	NURBURGRING 1/9	MAGNY COURS 15/9	MUGELLO 29/9	HOCKENHEIM 13/10	SAN PAOLO 21/10	SUZUKA 10/11	TOTALE PUNTI
1. Reuter	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	1° 2°	198
2. Schneider	10 15	10 6	- -	- -	2 6	20 20	- 8	15 15	- 3	15 20	- -	- -	- -	165
3. Franchitti	12 10	15 3	2 1	- -	8 -	15 15	- -	12 12	6 10	10 15	- 4	- -	- -	150
4. Nannini	1 -	- -	20 20	- 10	- -	6 -	- -	20 20	20 20	- -	6 -	- -	- -	143
5. Lehto	- -	8 15	- -	8 12	10 12	4 -	8 15	4 8	8 12	2 -	8 3	- -	- -	137
6. Ludwig	- -	- -	12 -	12 -	20 20	- -	20 -	- -	2 8	- -	20 15	- -	- -	129
7. Alzen	3 6	- 10	8 15	- -	15 15	- 1	- -	6 10	- 4	12 12	- -	- -	- -	117
8. Fisichella	4 1	- -	15 8	- 8	- -	12 -	- 1	8 10	12 15	15 12	- 5	- -	- -	114
9. Stuck	8 4	6 -	- 4	20 20	4 10	8 10	- -	- -	4 -	- 8	- 2	- -	- -	108
10. Van Ommen	- 2	20 -	4 10	2 -	3 4	- 8	- -	2 3	3 2	- 3	3 12	- -	- -	81

11. Magnussen punti 68; 12. Larini 63; 13. Tarquini 60; 14. Modena 56; 15. Wurz 43; 16. Dalmas 28; 17. Thiim 22; 18. Danner e Watt 17; 19. Bartels, Gavin e Grau 16; 23. Maylaender 10; 24. Lohr 7.



Supersprint

SCARICHI SPORTIVI



CAMPIONI DTM - ITC

PNEUMATICI DA POLE POSITION

FORMULA
3000

HOCKENHEIM

Müller re nel giallo

Il tedesco va ko colpito da Brack, ma conquista il titolo perché il rivale viene escluso. Tinseau vince la gara

CARLO MARZETTI

HOCKENHEIM- Jörg Müller ha riportato in Germania il titolo di F.3000 undici anni dopo Christian Danner. Doveva essere un'apoteosi sulla pista di casa, e il pilota renano aveva cominciato bene conquistando la pole davanti al rivale svedese Brack e guidando la corsa. Ma tutto si è deciso nel peggiore dei modi, quando i duellanti sono passati alle vie di fatto, mentre erano primo e secondo, prendendosi a ruotate alla terza variante. Müller è

stato subito eliminato, Brack ha continuato beccandosi una bandiera nera che non ha rispettato scatenando un finimondo cui dovrà mettere la parola fine la corte d'appello Fia di Parigi. L'incidente è partito dall'attacco di Brack, che ha spinto con decisione Müller verso l'erba. Obbligato a vincere per recuperare i tre punti che lo separavano dal rivale, in quella fase di gara lo svedese aveva una vettura leggermente più veloce che giustificava le sue ambizioni e poteva approfittare di un doppiaggio, ma lo

stile del suo attacco è stato tutt'altro che limpido. E Müller gli ha risposto con una manovra altrettanto poco sportiva buttandosi verso il rivale, trovandosi poi a volare sopra la vettura dello svedese e terminando contro il guard-rail. Brack ha invece potuto continuare controllando il vantaggio sul più immediato inseguitore, ma per lui sembrava ovvia una misura disciplinare, poi correndo in casa... E forse proprio per essere in casa del rivale Brack ha deciso di non osservare la bandiera nera, contando su un recupero in sede di appello della situazione. Nel frattempo, però, lui e il suo boss David Sears, che gli ha fatto i complimenti, appena sceso dalla macchina, per la decisione, in ogni caso a Brack è stata inflitta una multa di 50.000 dollari ed è stato deferito alla Fia. Come era logico Brack e la SuperNova hanno interposto appello e ora Müller, che peraltro ha già celebrato con il team Marko il titolo in modo piuttosto colorito, per essere certo della corona continentale dovrà pazientare ancora qualche settimana. Un peccato che la sfida tra due piloti di talento e carica umana

sia finita in modo così poco sportivo. Il bailamme extrasportivo ha finito per penalizzare il risultato di Christophe Tinseau, che col suo primo successo, ottenuto puntando sulla regolarità, ha salvato la stagione della Apomatox e riscattato la reputazione di tutti i transalpini, un tempo dominatori della categoria e in ombra nel '96. Il podio per Gueiros è un brodino in una stagione da cui si attendeva molto di più, mentre per l'austriaco Tichy, in gran forma, era possibile un risultato clamoroso, se non avesse peccato di precipitazione e inesperienza.

CRONACA. Una sola vettura Durango al via: quella di Gollin dopo un incidente il venerdì mattina viene rimessa sul bilioco. Si parte con i due contendenti Müller e Brack affiancati in prima fila: lo svedese è più reattivo alla prima curva e infila il rivale sfilando al primo passaggio davanti a lui, a Tinseau, Kristensen, Gueiros, Redon, Pescatori, Tuero, Julian e Zonta. Solo 16.esimo Biagi, afflitto da problemi di scorrevolezza in prova, guai che non lo hanno abbandonato in corsa.



fotografie PHOTO4



Fin dal via Müller e Brack combattono in testa ruota a ruota. Dopo la toccata che ha mandato fuori Müller, a Brack viene esposta la bandiera nera che viene però ignorata dallo svedese, sotto. Il campionato va al tedesco che festeggia con il team Marko, nell'altra pagina. Con l'esclusione di Brack, il successo se lo aggiudica Tinseau, in basso a destra



Müller rompe gli indugi e scavalca all'esterno il rivale all'ingresso del Motodrom, alla fine del terzo giro. Tinseau è già a 2" dal duo di testa. Zonta, pressato da Tichy, si accoda a Tuero, i due sudamericani si toccano anche, ma Zonta passa, come pure Tichy. L'austriaco continua la rimonta superando prima Zonta e poi Pescatori. Il bresciano ha problemi all'avantreno, che lo spingono al ritiro pochi giri dopo aver dovuto cedere la posizione a Zonta. Il brasiliano della Draco supera Redon al 13. giro, mentre Tichy si avvicina a Gueiros. Ma l'austriaco sciupa una rimonta fino ad allora stupenda finendo sull'erba mentre attacca ed è infilato da Zonta e

Redon. Si scatena una sfida brasiliana con Zonta e Gueiros che si superano e risuperano, ma Zonta comincia ad accusare problemi al cambio e a poco a poco perde il ritmo. Tichy supera Redon per la seconda volta. A dieci giri dalla fine c'è il contatto decisivo in testa tra Müller e Brack, e va al comando Tinseau. Kristensen alle sue spalle ha problemi col ponte posteriore che resta libero in frenata, così che nelle staccate si deve affidare ai soli freni anteriori. Subisce la riscossa di Gueiros, e a tre giri dalla fine finisce nella sabbia quando i freni hanno ormai perso ogni efficacia. Approfittando delle disgrazie altrui entrano quindi nei punti Julian e Sauvage. ■



HOCKENHEIM

Hockenheim, 12 ottobre 1996
10. e ultima prova del Campionato F. 3000

COSÌ (IN 24) AL VIA E (IN 16) AL TRAGUARDO

Jörg Müller 1'59"402	Kenny Brack 1'59"873	1. Christophe Tinseau 29 giri in 59'24"317 alla media di 202,14 km/h
Tom Kristensen 2'00"149	Cristophe Tinseau 2'00"265	2. Marcos Gueiros a 9"724
Christiano DeMatta 2'00"379	Marcos Gueiros 2'00"422	3. Oliver Tichy a 16"264
Laurent Redon 1'40"716	Marc Goossens 1'40"764	4. Laurent Redon a 20"407
Patrick Lemarie 2'00"744	Christian Pescatori 2'00"761	5. Elton Julian a 27"246
Oliver Tichy 2'00"784	Ricardo Luiz Zonta 2'00"787	6. Cyrille Sauvage a 29"448
Elton Julian 2'00"999	Jean-Philippe Belloc 2'00"123	7. Thomas Biagi a 35"482
Esteban Tuero 2'01"147	Thomas Biagi 2'01"258	8. Patrick Lemarie a 39"615
Pedro Couceiro 2'01"390	Akira Iida 2'01"428	9. Akira Iida a 41"172
Cyrille Sauvage 2'01"959	Gaston Mazzacane 2'02"273	10. Stephen Watson a 48"202
Stephen Watson 2'02"345	Carl Rosenblad 2'03"094	11. Ricardo Luiz Zonta a 1'23"293
Marc Rostan 2'04"981	James Taylor 2'05"186	12. Carl Rosenblad a 1'32"385
		13. Tom Kristensen a 3 giri
		14. Jean-Philippe Belloc a 3 giri
		15. Esteban Tuero a 4 giri
		16. James Taylor a 5 giri

Tutti su Lola T96/50-Zytek.

Giro più veloce:
Jörg Müller
2'00"413



LA CLASSIFICA FINALE

	NURBURGRING 11/5	PAU 27/5	PERGUSA 21/7	HOCKENHEIM 27/7	SILVERSTONE 17/8	SPA 24/8	MAGNY-COURS 14/9	ESTORIL 21/9	MUGELLO 28/9	HOCKENHEIM 12/10	TOTALE PUNTI
1. J. Müller	6	9	6	6	-	9	4	6	6	-	52
2. Brack	9	6	-	9	9	2	6	4	4	-	49
3. Goossens	-	-	9	-	-	6	9	3	1	-	28
4. Zonta	-	4	-	1	4	-	-	9	9	-	27
5. Gueiros	4	-	3	4	3	-	-	-	-	6	20
6. Kristensen	3	-	-	2	6	4	-	-	3	-	18
Tinseau	-	-	4	3	1	1	-	-	-	9	18

8. Da Matta e Redon 7; 10. Pescatori e Tichy 5; 12. Biagi; 4; 13. Couceiro, Gollin Julian e Lemarie 2; 17. Rangoni e Sauvage 1.

Vertebra fratturata per Bassi

Conseguenze molto serie per l'incidente avvenuto nel Civt in N5. Carlo Bassi, la cui Peugeot 205 era stata centrata al Curvone dalla vettura gemella di Pietro Graziano, è finito all'ospedale con la frattura della seconda vertebra cervicale. Bassi dovrà portare per i prossimi tre mesi una pesante armatura metallica di ausilio alla colonna vertebrale. Da parte di Autosprint i migliori auguri di pronta guarigione.

● **TWR JR.** Il team che Walkinshaw ha schierato in F.3 britannica è in fase di smobilizzazione: la Twr ha intenzione di concentrare le sue energie in F.1.

● **ANGELELLI.** In occasione del Gp di Macao, Max Angelelli farà il suo ritorno in F.3 al volante di una Dallara del team di Bertram Schafer.

● **SUPERNOVA.** Il boss della SuperNova David Sears ha annunciato che farà provare le sue F.3000 a Ricardo Zonta, Cristiano Da Matta e Juan-Pablo Montoya.

● **DALY.** L'ex pilota di F.1 Derek Daly, oltre a proseguire la sua attività di giornalista, ha aperto di recente una scuola di pilotaggio presso il Las Vegas Motor Speedway.

● **MACAO.** Nella corsa di SuperT a Macao, dovrebbero essere almeno 3 le A4 in gara, affidate a Frank Biela, Christian Abt e Brad Jones.

L'A4 A DUE RUOTE MOTRICI CORRERÀ IL 27 OTTOBRE A JEREZ

L'Audi tutta avanti debutta in Spagna

L'Audi A4 trazione anteriore è pronta a debuttare nel Superturismo. Se il programma verrà confermato, l'esordio avverrà il 27 ottobre a Jerez de la Frontera, in occasione del sesto appuntamento del campionato spagnolo. «Sarebbe solo un esperimento - ha svelato Wolfgang Ullrich, boss dell'Audi Sport - effettuato disconnettendo i differenziali centrale e posteriore dell'attuale A4 da corsa e abbassandone il peso a 9-75

kg. Però sarà interessante comparare le prestazioni con quelle delle A4 integrali che corrono in Spagna, verificando così se esiste effettivamente il chiacchierato divario di prestazioni fra una 4x4 e una tutta-avanti». Per non enfatizzare l'ufficiosità dell'operazione, non sarà un pilota Audi Sport a condurre la vettura a Jerez, ma l'incarico toccherà a Vincent Vosse, che ha affiancato Hemroulle nelle ultime prove del campionato bel-

ga, o a Ralf Kalaschek, che si è ben comportato nell'Adac Cup tedesca con una A4 privata dello scorso anno. Ancora non è stato deciso se la A4 a due ruote motrici parteciperà anche alle ultime due prove della serie spagnola (Jarama e Barcellona), mentre è certo che in quelle due occasioni ci sarà Tamara Vidali, su una terza A4 integrale, a dar man forte a Gene e Vinyes.

Fabio Ravaoli



LA INDY 500 NON CHIUDERÀ IL CAMPIONATO Saranno 10 le gare Irl

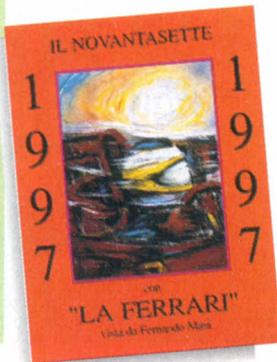
Novità nel calendario della Indy Racing League, la serie alternativa alla IndyCar lanciata quest'anno da Tony George. Contrariamente a quanto era stato annunciato in precedenza, il campionato '96-'97 non terminerà più in occasione della 500 Miglia di Indianapolis, ma proseguirà per

tutte le gare dell'anno '97. In sostanza il campionato in corso sarà formato dalle gare di Loudon e Las Vegas corse nel '96 e dalle prove del '97. In tutto saranno 10 le gare in programma. Nel '98 il campionato Irl sarà composto unicamente dalle gare in programma nello stesso anno solare.

UN «CLASSICO» DI MASI

Arte e motori in... calendario

E' in via d'ultimazione l'edizione '97 del calendario realizzato dal pittore Fernando Masi, capace come pochi di coniugare nelle sue tavole arte e passione per i motori. Chiunque volesse prenotare una copia può utilizzare il seguente numero di fax: 081-8243369.



A MAGNY-COURS CON LA F.3 DEL TEAM UFFICIALE

Anapoli convince nelle selezioni Renault

Al 23enne Giovanni Anapoli, uno dei protagonisti del campionato britannico '96 di F. Renault, potrebbero spalancarsi le porte della F.3. Convocato dalla Renault Sport insieme all'inglese David Henderson, un altro dei giovani interessanti proposti dalle monoposto promozionali della Casa francese, Anapoli (nella foto, mentre festeggia la vittoria a Oulton Park, lo scorso agosto) ha svolto un test a Magny-Cours, ai primi di ottobre. I due ragazzi hanno avuto la possibilità di compiere numerosi giri del circuito francese con la Dallara-Renault che il team ufficiale Renault schiera nel campionato britannico di F.3. Entrambi hanno provato in condizioni di pista bagnata e asciutta; in tutti e due i casi il migliore si è rivelato, e non soltanto quanto a tempi sul giro, Anapoli, mentre Henderson ha sprecato l'occasione compiendo un testa coda e due uscite di pista. Entro la fine di ottobre, la Renault convocherà per un provino altri due giovani: in palio, per uno dei quattro, c'è la possibilità di disputare il campionato britannico '97 di Formula 3 col team ufficiale Renault.



ALLA RAGAZZA TOSCANA IL TITOLO DAME DELLE CRONOSCALATE

Claudia Colò «europea»

Lo spagnolo Andreas Vilarino, tre volte vincitore del campionato europeo della Montagna, è tornato al successo in occasione della cronoscalata El Fito, ultima prova della serie continentale, disputatasi il 29 settembre nel nord della Spagna. Vilarino, che ha affrontato la gara con la biposto Norma-Bmw, ha preceduto di 4"800 Luis Martinez (Osella Pa9/90-Bmw) e di 19" Francis Dosières (Lucchini P3/94-

Bmw), primo del Gruppo Cn. Il titolo della seconda divisione è andato come noto all'italiano Fabio Danti, che, dopo aver battuto con una gara d'anticipo il suo acerrimo rivale Rudiger Faustmann, ha preferito disertare la salita spagnola. Nel Cevm mancava di attribuire il riconoscimento della prima divisione, finito al ceco Otakar Kramsky. Infine, la toscana Claudia Colò, nipote dell'indimenticabile e leggen-

dario campione dello sci italiano Zenò Colo, si è aggiudicata il titolo riservato alle Dame. La Colò ha disputato la stagione alternandosi al volante di due vetture Peugeot: la 309 Gti Gr. A e della 106 Gr. N. La ragazza toscana ha fatto parte della pattuglia azzurra che nel campionato europeo '96 è stata appoggiata dalla Ancai (Associazione nazionale conduttori automobilistici italiani) e della Csaì.

IL PILOTA ABRUZZESE QUASI CERTO DI TORNARE NEL BTCC

Tarquini conteso da Ford e Renault

E' quasi scontato, nel 1997 Gabriele Tarquini tornerà a correre nel Btcc. In Gran Bretagna il pilota italiano è molto amato dagli sportivi e molto stimato dai team manager, soprattutto grazie al titolo che vinse nel '94 con l'Alfa Romeo. Per questo motivo, il pilota di Giulianova, appiedato dal ritiro dell'Alfa dall'Itc, ha allacciato contatti con tre diversi Costruttori impegnati nella serie d'Oltremarica. La Ford gli fa una

corte spietata per affiancarlo a Paul Radisich, benché fra i pretendenti al volante della seconda Mondeo preparata dalla Reynard ci siano piloti di grande valore come Emanuele Naspetti e Nicola Larini. Ma l'opportunità più concreta e appetibile per Tarquini è quella della Williams-Renault. Pochi giorni fa Will Hoy, secondo pilota del team nel biennio '94-'95 ha firmato con l'Audi Sport Uk per affiancare Frank Biela, liberando il

posto di compagno del confermato Alain Menu. A ulteriore vantaggio di Tarquini, va l'uscita dalla squadra Williams del direttore sportivo Ian Harrison (per andare alla Vauxhall) che è sempre stato un convinto assertore della politica di avere un pilota di punta e un gregario. Senza Harrison spetterà a Frank Williams e Patrick Head decidere e loro, viceversa, in F.1 hanno sempre preferito avere due prime guide. (f.r.)

SUPERTURISMO

Terremoto in casa Opel: la Vectra verrà sviluppata a Russelsheim e non più da Mallock, che nel '97 curerà le Nissan in Gran Bretagna.

■ FABIO RAVAIOLI

C'è ancora fermento nel mondo del Superturismo internazionale. Dopo gli accordi Prodrive-Honda, Msd-Peugeot e Reynard-Ford, si è sciolta l'intesa che legava Ray Mallock alla Opel. Mentre era sul punto di firmare un rinnovo triennale del contratto, Mallock ha deviato verso la Nissan. Per i prossimi tre anni sarà la sua factory a sviluppare la nuova Primera in versione Superturismo e a farne correre due esemplari (uno dei quali certamente affidato ad Anthony Reid) nel Btcc. Nel 1997 le Primera «by Mallock Racing» saranno impiegate solo nella serie britannica, salvo poi essere disponibili a partire dal 1998 anche per i team delle altre filiali europee. Per questo motivo la Nissan iberica ha già deciso di non partecipare al campionato spagnolo del prossimo anno, mentre quella tedesca prenderà parte all'Adac Cup con due vetture

'96 evolute della Scuderia Italia. La separazione da Mallock ha creato una secessione all'interno della General Motors Europa. La Opel ha deciso di realizzare in casa le Vectra per il Superturismo, utilizzando la sede e gli uomini del reparto corso di Russelsheim precedentemente impegnato nell'Itc. Ma la filiale britannica si è dissociata e sta per creare un proprio reparto corse per il Btcc all'interno della fabbrica Vauxhall a Luton. Mentre in Germania la Opel Motorsport partirà da zero, riprogettando interamente la Vectra da corsa, la Vauxhall Motorsport si dedicherà a evolvere quella di Mallock, modificandola laddove ha evidenziato punti deboli. Resta da vedere a chi si rivolgeranno d'ora in avanti i team che gestiscono i programmi Opel negli altri campionati Superturismo (Spagna, Belgio, Sud Africa, Giappone e Thailandia). Certo è che la neo-costituita Vauxhall Motorsport è una vera e propria «lobby» dell'automobilismo d'Oltremarica, i suoi pezzi grossi sono infatti il direttore sportivo Ian Harrison (ex-Williams-Renault), il direttore tecnico John Gentry (ex-Twr e papà della Volvo 850 Btcc) e i piloti John Cleland e Derek Warwick. Il 42enne pilota inglese, che nel '95 aveva gareggiato al volante di un'Alfa 155 Ts tornerà così nel giro dei top team del Btcc.

in Inghilterra, Reid avrà la nuova Primera, mentre Warwick correrà in Vauxhall

Ecco la nuova Nissan Primera che verrà sviluppata in Inghilterra nella factory di Ray Mallock, reduce dalla rottura con la Opel. Uno dei piloti nel Btcc sarà Anthony Reid



Luca Rangoni obbiettivo Superformula

Dopo la sfortunata avventura in F.3000, Luca Rangoni debutterà in Superformula in a Vallelunga il 27 ottobre. Proprio mentre Autosprint va in edicola il bolognese svolgerà un test sul tracciato romano.

● **PEZZUTO.** Massimiliano Pezzuto, quest'anno impegnato nel SuperT, si è accordato col team manager Tony De Tommaso del team Nova Labor per disputare il prossimo europeo di F.Renault. Il pilota salentino svolgerà i primi test la prossima settimana sul tracciato di Varano.

● **LAMBORGHINI.** Il francese David Velay si è aggiudicato la gara di Nogaro del monarca Lamborghini Diabolo, precedendo Jean-Pierre Malcher e Jacques Tropenat.

● **THRUST.** Prosegue la preparazione del Thrust Ssc, il veicolo concepito dal 50enne Richard Noble per battere il record di velocità. La versione più evoluta ha girato presso l'aeroporto militare di Farnborough e il prossimo mese svolgerà una simulazione sul deserto della Giordania.

● **BRABHAM.** David Brabham, quest'anno impegnato nel campionato giapponese Gt con la Gtr del team Le Mans, prenderà parte alla gara di Zhuhai al volante di una McLaren F1 del team Gtc assieme a Pierre-Henri Raphanel e Lindsay Owen-Jones.

GP D'EUROPA ULTIMA GARA IL 26 OTTOBRE A JEREZ O ESTORIL

Nel 1997 la Formula 1 chiuderà in... inverno

IL 21 SETTEMBRE IN AUSTRIA

9 marzo	Australia	Melbourne
30 marzo	Brasile	Interlagos
13 aprile	Argentina	Buenos Aires
27 aprile	San Marino	Imola
14 maggio	Monaco	Montecarlo
25 maggio	Spagna	Barcellona
15 giugno	Canada	Montreal
29 giugno	Francia	Magny-Cours
27 luglio	Germania	Hockenheim
10 agosto	Ungheria	Hungaroring
24 agosto	Belgio	Spa
7 settembre	Italia	Monza
21 settembre	Austria	Zeltweg
5 ottobre	Giappone	Suzuka
26 ottobre	Europa	Estoril o Jerez

Diramata una prima bozza di calendario per il '97, con lo spostamento - previsto - del Gp di apertura dal 2 al 9 marzo, rimane da risolvere il problema dei test invernali. La proposta di provare una settimana a Phillip Island, il circuito che si trova su un'isola a sud di Melbourne, è stata bocciata: Phillip Island sarebbe stata una pista pericolosissima per le F.1, specie per via dell'ultima curva che è estremamente veloce e ha come via di fuga un terrapieno erboso. L'ideale per fare decollare senza controllo una monoposto. Non molto meno assurda sembra, al momento, l'ipotesi di provare in Brasile prima dell'avvio mondiale. Un aggravio di costi enorme è inutile. «Non c'è ancora niente di deciso - dice Bernie Ecclestone - e può anche darsi che si faccia qualcosa in Europa». Per quanto riguarda le altre gare in programma, va sottolineato l'inserimento del Gp d'Austria da disputarsi sull'A1 Ring il 21 settembre, mentre il campionato si chiuderà più tardi rispetto al '96, addirittura a inverno iniziato: per la gara finale prevista il 26 ottobre sono ancora in ballottaggio i circuiti di Estoril e Jerez.



Autosprint e Renault fanno 48!

L'iniziativa indetta da Autosprint in collaborazione con Renault Italia e Drumel Motorsport ha il carnet completo! I 48 posti disponibili per le selezioni di F.Campus indette nei giorni 30 novembre e 1. dicembre sul circuito di Vallelunga sono già stati assegnati, a testimonianza dell'interesse suscitato tra i più promettenti aspiranti-piloti. Da notare, sotto tale aspetto, la presenza di kartisti a 24 carati, quali, ad esempio, Max Colombo, Alessandro Piccolo, Massimiliano Russomando, Pablo De Stefanis, Ermes Baratella, Raffaele Giammaria, Luca Magri, Alessandro Mazzocchetti, Thomas Pichler, Enrico Toccacelo, Ennio Gandolfi e Giovanni Maira. Ricordiamo che al vincitore sarà offerta una monoposto coi colori Autosprint e tutta la stagione pagata.

Trulli campione in F.3 tedesca

Grazie a una doppietta nelle due gare disputate a Hockenheim, Jarno Trulli si è aggiudicato il titolo di campione tedesco di F.3. Il suo dominio è stato netto, dal via sino al traguardo e nulla ha potuto il suo rivale più pericoloso, Meier, che si è dovuto accontentare del secondo posto. Trulli, pilota del team Kms e da quest'anno uomo Benetton, ha 21 anni ed ha raggiunto il titolo alla sua seconda stagione nel campionato di Formula 3 tedesca.



PHOTO4

TROVAFINA al 2. round

Siamo al secondo round del concorso TrovaFina. Ecco, di seguito, i nomi dei vincitori che hanno compilato e spedito la cartolina pubblicata sul numero 36 di Autosprint.

Vincitori delle confezioni da 4 litri di Fina Excel: Rino Pennino, Napoli; Corrado Cosentino, Noto (SR); Massimiliano Landucci, Portoferraio (LI); Paolo Trabucchi, S. Angelo Lodigiano (MI); Roberto Veronese, Orgiano (VI); Giuseppe Donadio, Taranto; Giancarlo Alberani, Ferrara; Carlo Sileoni, Roma; Giovanni Gino, Venaria (TO); Roberto Scardala, Castel Madama (RM).

Vincitori della carta Fina Assistance: Dario Cavalieri, Corridonia (MC); Gianmario Raboleni, Milano; Giampaolo Bottigliani, Voghera (PV); Edoardo Callegaro-Pesce, Zelarino (VE); Stefano Casalini, S. Bartolomeo al Mare (IM); Umberto Zanetti, Mortara (PV); Fabrizio Sordello, Robilante (CN);

Pierluigi Gallo, Mottalciata (VC); Filippo Agazzi, Cremona; Beppino Frare, Conegliano (TV); Alessio Mor, Pralboino (BS); Silvano Petreni, Certaldo (FI); Rocco Castro, Campobello di Mazara (TP); Lanfranco Bonetta, Trieste; Denis Tonin, Brembate di Sopra (BG); Vanessa Buzzo, Mantellago (VE); Roberto Maran, Padova; Francesco Mazzocci, Montebelluna (TV); Roberto Terrari, S.P. Legnago (VR); Tiziana Osella Abate, Torino; Massimiliano Filippini, Jesi (AN); Mauro Zavarella, Montesilvano (PE); Claudio Marcelli, Roma; Ivano Bollati, Torino; Marco Bergantini, Arena Po (PV); Marco Nussio, Tarquinia (VT); Delfino Pontarelli, Sabbioneta (MN); Enrico Cantoni, Pavia.

Vincitori del bollino "Catalogo raccolta coi fiocchi"/cappellino: Giuseppe Guerrieri, Melfi (PZ); Mauro Giardino, Roma; Alessandro Mereu, Riva Trigoso (GE); Stefano Carrara, Serina per Valpiana (BG); Diego Ughetti, Perosa Argentina (TO); Luigi Ferro, Borgoricco (PD); Giulio Carabatta, Collefiorita di Guidonia (Roma); Roberto Clementini, Roma; Fabio Malizia, Recanati (MC); Stefano Carrara, Serina per Valpiana (BG); Cristian Corda, Alghero (SS); Eugenio Marri, Perugia; Giorgio Bravi, San Severino (MC); Ferruccio Godeas, Trieste; Carlo Mignanti, Civitavecchia (RM); Marcello Alfieri, Ricò di Farnovo (PR); Bruno Cartasegna, Garbagna (AL); Davide Bonora, Cairo Montenotte (SV); Ivano Monti, Cervesina (PV); Roberto Ferrari, S.P. Legnago (VR).

**CHALLENGE
FERRARI
GRAN FINALE**

PRO

cavalini di razza

TEAM
ETÀ
RESIDENZA
STATO CIVILE
DI COSA SI OCCUPA
HOBBY
LA SUA VITTORIA PIÙ BELLA

IL MOMENTO CHIAVE

MUGELLO - A FAVORE

MUGELLO - CONTRO

Il campionato tricolore riservato alle 355, che si concluderà al Mugello il 27 ottobre, vede tre piloti ancora in lizza per il titolo. Andiamo a scoprire chi sono e con quali possibilità affrontano la prova decisiva...

FABIO RAVAIOLI

E' la moda del momento. Dopo il Superturismo e la F1 anche il Ferrari Challenge si prepara a designare il campione all'ultima sfida. Per il primo titolo italiano del monomarca di Maranello sono ancora in lizza tre piloti: Costantino Bertuzzi,



TAGONISTI A CONFRONTO



Costantino Bertuzzi

punti 139 - possibilità 40%

Rossocorsa

28

Piacenza

celibe

immobili e finanza

sci, mountain-bike, motocross

il titolo Under 25 nel Civi '93

«Le due vittorie di Varano che mi hanno lanciato in vetta alla classifica».

«Il controllo che ho dell'auto e la mia costanza in gara».

«La messa a punto; non è facile trovare il bilanciamento della 355, più che seguire un metodo bisogna andare per intuizione».



Fabian Peroni

punti 130 - possibilità 40%

Brum's

22

Roma

celibe

scuola guida sicura Rover

jet-ski, bungee-jumping, rafting

le due dello scorso weekend a Vallelunga

«La doppietta di Vallelunga, che mi ha caricato al massimo».

«Sono in gran forma e il Mugello mi piace, li vinsi la mia prima corsa in F.2000 nel '94».

«Soffro la pressione, quindi immagino che sarò piuttosto nervoso».



Vittorio Colombo

punti 111 - possibilità 20%

Samocar

46

Bissone (Svizzera)

coniugato, due figli

pubblicità e immobili

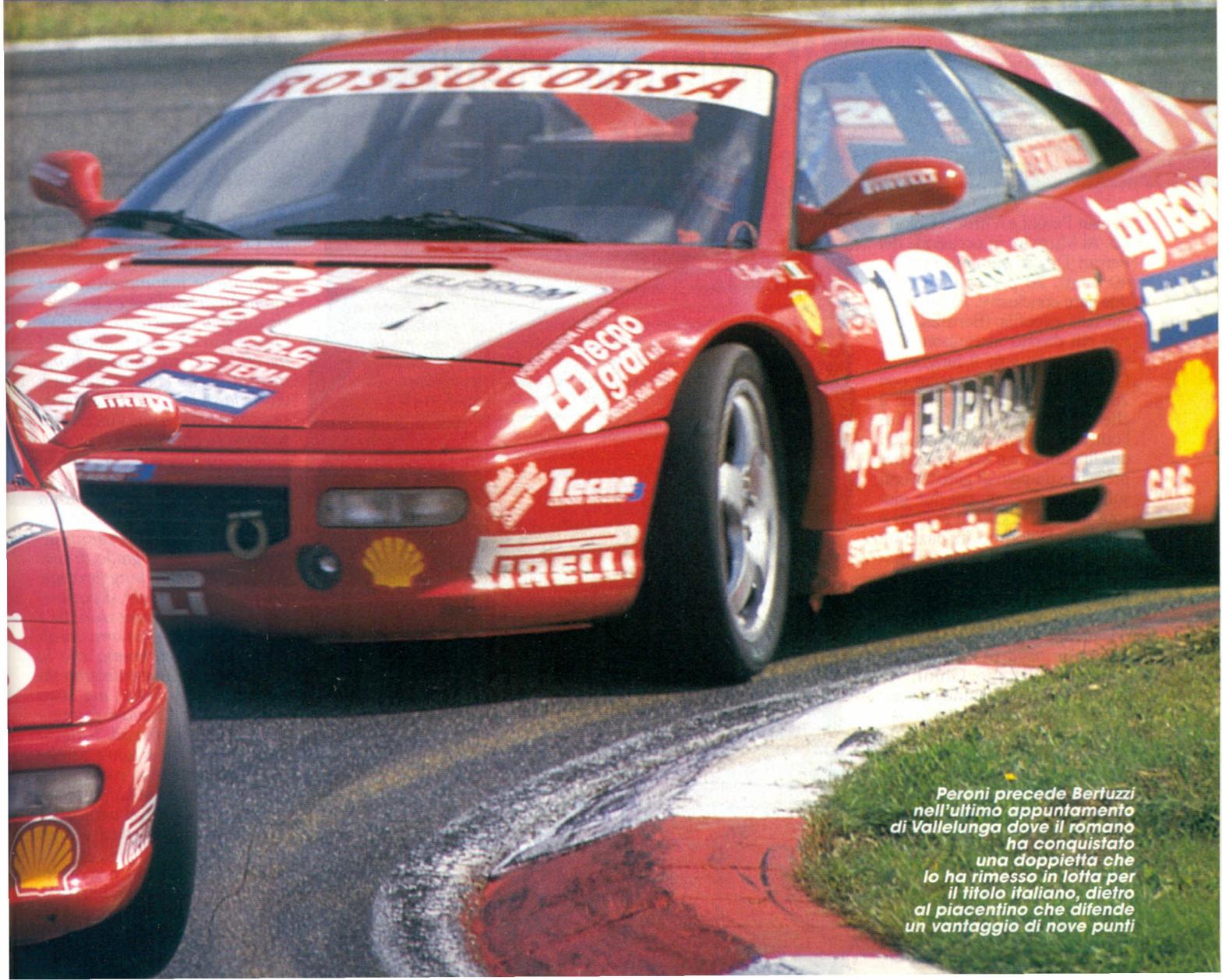
sci, viaggi in Africa

il titolo italiano Supercar G1 nel '94

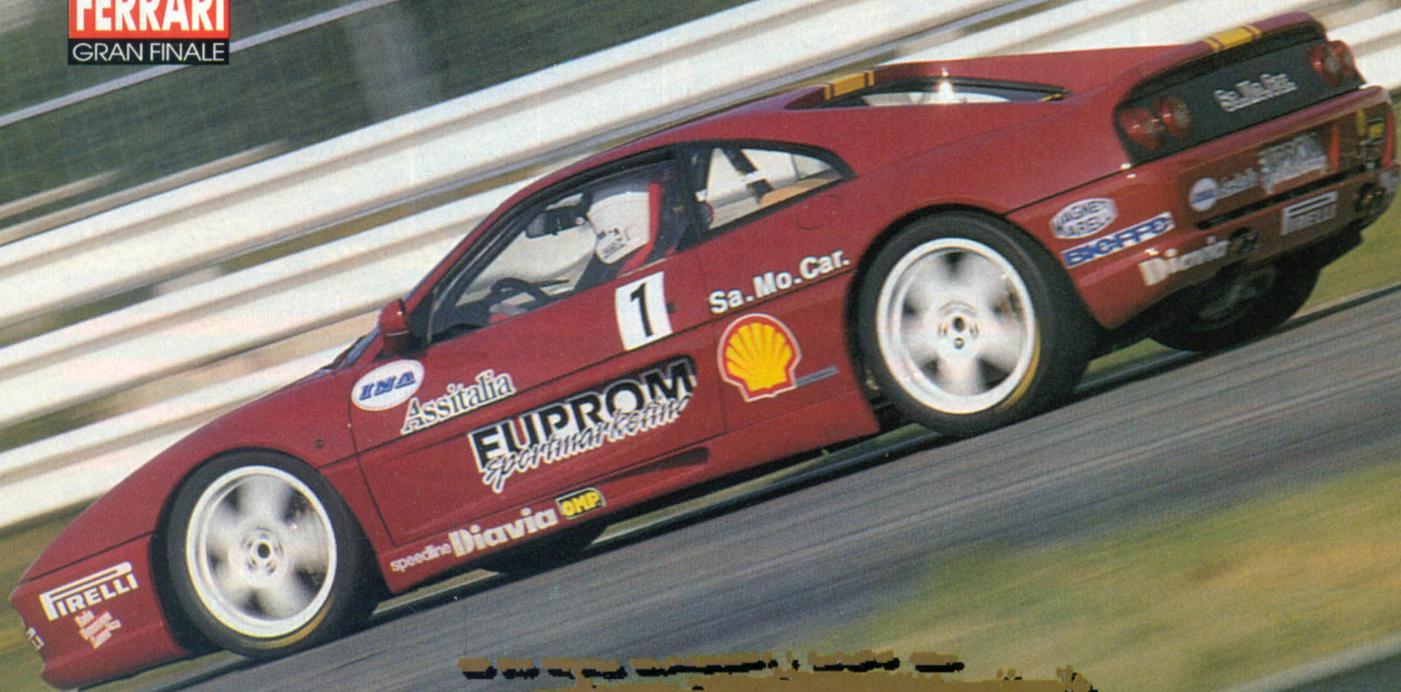
«L'astruzionismo che mi fecero i piloti del team Benetton a Pergusa e Varano. Mi hanno tolto punti, serenità e concentrazione».

«I rischi che dovranno prendere Bertuzzi e Peroni per vincere il titolo».

«Sono solo in squadra, mentre i miei avversari hanno dei compagni in grado di aiutarli».



Peroni precede Bertuzzi nell'ultimo appuntamento di Vallelunga dove il romano ha conquistato una doppietta che lo ha rimesso in lotta per il titolo italiano, dietro al piacentino che difende un vantaggio di nove punti



Vittorio Colombo, campione italiano Gt '94 con la F40, era partito come il grande favorito del Challenge Ferrari e ora deve inseguire sia Bertuzzi sia Peroni: pur affardato può far valere il bagaglio di esperienza

Non siamo i parenti poveri del Superturismo

Fabian Peroni e Vittorio Colombo. Al Mugello, in occasione del Ferrari Day, ci saranno in palio 40 punti, 20 per ognuna delle due gare conclusive. Ebbene, fra l'attuale capofila (Bertuzzi) e il suo più diretto inseguitore (Peroni) ci sono solo 9 lunghezze. Quanto a Colombo è terzo con 28 punti di ritardo dal leader; il che fa inevitabilmente di lui l'outsider, il terzo incomodo fra i due litiganti. Ce n'è d'avanzo per presagire un paio di gare roventi sulla pista toscana, coi due giovani leoni a giocare d'attacco e l'esperto Colombo in paziente attesa dell'occasione da sfruttare. Il finale pirotecnico conferma la grande competitività che il Challenge ha espresso quest'anno. «In effetti lo spettacolo che si è visto in pista a Vallelunga – conviene Antonio Ghini, responsabile della comunicazione Ferrari – è stato di alto livello, per qualità e correttezza». È un bilancio positivo quello che si può trarre su questo primo campionato tricolore del monarca del Cavallino Rampante, nonostante nel corso della stagione vi siano stati alcuni momenti delicati.

«Era inevitabile che accadesse – spiega Ghini – perché la titolazione e il cambio di contesto dal-

C'è maretta nel Challenge Ferrari. A Vallelunga, dando corpo ai mugugni che da tempo circolavano nel paddock, diversi piloti hanno sollevato il problema del trattamento loro riservato nell'ambito delle manifestazioni organizzate dalla Salerno Corse. «Ci trattano come i parenti poveri – sostiene Beppe Schenetti – in tutti i sensi. Dal punto di vista logistico veniamo sempre sistemati male, il programma serrato ci costringe a una sola sessione di qualifica, la stampa ci trascura. Quanto alla Tv ci dedica sì un po' di spazio, ma come riempitivo e se lo scotto da pagare per apparire qualche minuto è quello di essere oggetto di servizi poco curati e commentati in modo superficiale come quelli mandati in onda attualmente, allora tanto vale rinunciare. Io credo che una categoria capace di mettere in pista trenta Ferrari 355 meriti di meglio. Dopo tre stagioni il Challenge ha concluso il rodaggio e ora è in grado di farsi rispettare per le sue valenze spettacolari. Con ciò non voglio dire che si debba cambiare promotore a tutti i costi, ma che bisogna rivedere gli spazi, fisici e mediatici, perché siamo ghettizzati ingiustamente a vantaggio di un Superturismo che non se la passa poi tanto bene. In Italia la Ferrari può praticamente tutto e credo che sia in grado di venderci al miglior offerente in tema di promozione, organizzazione e copertura Tv».

C'è anche chi è schierato su posizioni meno oltranziste, come Gianluca Roda.

«Io corro dall'89 nelle manifestazioni della Salerno Corse e mi sono sempre trovato bene. Quanto alla Peroni Promotion, non sono in grado di giudicarla, perché non ho mai corso con loro. Il problema basilare, a mio avviso, è che, se il Challenge era la gara clou delle manifestazioni di Peroni, in quelle della Salerno Corse vive all'ombra del Superturismo. E se da una parte questo può essere lesivo del prestigio della serie Challenge, dall'altra le è valso una sia pur minima copertura televisiva che in precedenza non aveva mai avuto. Io vedo la questione da un punto di vista imprenditoriale: ora, con una spesa contenuta la Ferrari gode di qualche minuto in Tv. Se si vuole di più bisogna essere disposti a investire di più».

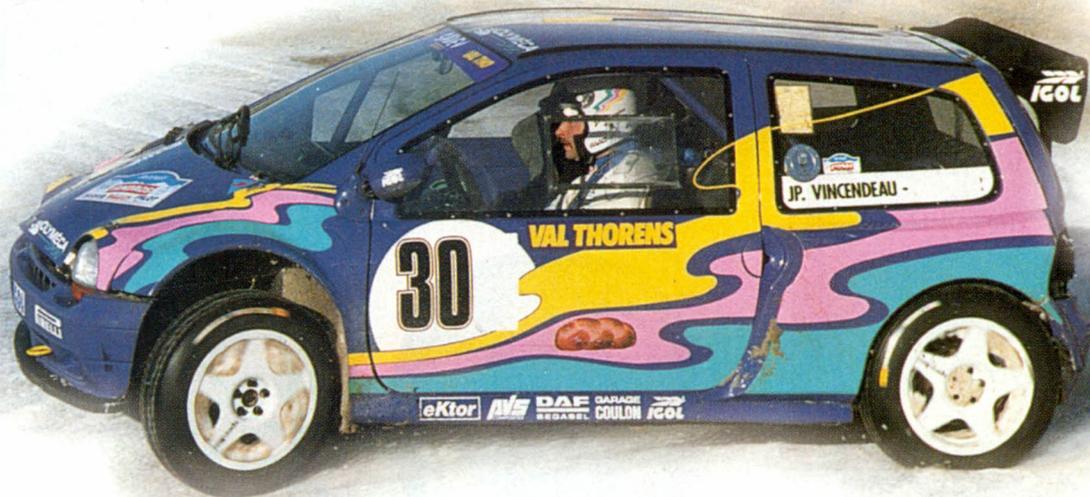
la Peroni Promotion alla Salerno Corse, hanno attirato molti piloti nuovi. Così non sono mancate le incomprensioni, i momenti di tensione e i sospetti, sia a livello tecnico che sportivo. Oggi posso dire con soddisfazione che quei turbamenti sono rientrati e che ci apprestiamo a vivere la sfida finale del Mugello senz'altri patemi che l'incertezza sportiva su chi vincerà il titolo». E per il futuro, ci sono cambiamenti in vista?

«Dalla riunione che abbiamo fatto a Vallelunga sono emersi alcuni problemi, che vanno affrontati e risolti. Il grado di soddisfazione della maggioranza dei piloti sull'attuale situazione organizzativo-promozionale è molto alto, pur senza arrivare all'entusiasmo. Ammetto che la convivenza col Superturismo sia stata un po' sofferta, ma sono convinto che l'attuale formula debba essere promossa. Tuttavia prenderemo in esame anche scelte alternative e comunque, se si deciderà di andare avanti con Salerno Corse, ci adopereremo per negoziare spazi e orari più consoni».

Nell'attesa andiamo a scoprire con quali possibilità Bertuzzi, Peroni e Colombo si presentano allo scontro decisivo.

COLOMBO

JORDI CAMP



LA PREPARA RENAULT SPORT CHE PENSA A UN 1600 16V

Arriva la Twingo «Kit»!

Sta ormai dilagando la tendenza delle Case europee ad allestire piccole bombe destinate ai privati sfruttando la regolamentazione «kit car». Dopo la Fiat Cinquecento Sporting, la Skoda Felicia e le due versioni della 106 Xsi (a quella attuale, come già anticipato da As, si aggiungerà nel '97 la nuova Maxi con motore 1.6 16V) toccherà alla Renault, cioè alla Casa che è stata la prima sostenitrice di questo tipo di regolamento. La notizia è succosa: alla Renault Sport stanno alacrememente lavorando sulla Twingo! Il progetto, che prima di fine anno dovrà ricevere il definitivo o.k. della dirigenza della Casa, pur essendo ai primi

passi ha già contorni ben chiari. La vettura sarà esteticamente molto aggressiva, addirittura ancor di più di quella vista nelle gare su ghiaccio francesi (nella foto), ma dovrà restare entro costi contenuti perché con la Twingo «kit» si dovrebbe aprire un nuovo capitolo nei trofei promozionali della Renault, a partire dal '98. Tutta da decidere la motorizzazione. Difficilmente resterà quella della Twingo di serie (1100 cc), come è difficile l'adozione del 2 litri della Mégane: più probabile che si tratti di un 1600 16V. Una scelta, questa, volta a contenere i costi della vettura.

Gianni Cogni

LIBURNA NELL'ASSOLUTO, CECCANO NEL 2 LITRI

I calendari tricolori '97

La Coppa Liburna su sterzo nel tricolore Assoluto; San Martino di Castrozza e Ceccano nel 2 Litri (dal quale esce, clamorosamente, il rally delle Palme); il Rally del Tronto nel Trofeo Tradizione Terra: ecco le novità dei calendari '97 dei

tre maggiori campionati nazionali decise dall'esecutivo della Csa riunitosi a Sanremo prima del via del rally mondiale. Le date, invece, verranno stabilite più avanti, con l'eccezione dell'Assoluto, che essendo costituito da corse valide an-

che per il campionato Europeo ha scadenze già stabilite. Discorso a parte per il neo-promosso Coppa Liburna che, con ogni probabilità, oltre ad essere la nuova entrata, ricoprirà anche il ruolo di prima gara, a febbraio. Altra variazione, il numero di risultati utili: sette, anche se la definizione ufficiale parla di «gare disputate meno tre». Qualche indicazione si ha anche per il tricolore 2 Litri. Le date restano sostanzialmente quelle del '96 per le gare già note: apertura a marzo al Gargano, San Martino di Castrozza a settembre e Ceccano come ultima prova. A lato, l'elenco delle validità e le date dell'Assoluto.

Gianni Cogni

● **CUNICO.** Due Ford Escort per Franco Cunico e per Enrica Munaretto: l'accordo fra Jolly Club e Ford Italia non è fatto, ma le parti sembrano vicine. In discussione è la parte di Cunico. Roberto Angiolini, «patron» del Jolly Club, spinge per dividere la stagione del vicentino fra tricolore e mondiale, senza puntare al titolo italiano. In Ford Italia, invece, vorrebbero ancora il tricolore in primo piano, più presenza a Montecarlo. Cunico potrebbe avere al Sanremo '97 la Escort Wrc.

● **SEAT.** Prima vittoria assoluta per la Seat Ibiza Kit, che con Antonio Rius si è aggiudicata il rally di Siviglia davanti alle Escort 4x4 di Aldecoa e Luzuriaga. In Spagna, penultimo appuntamento del mondiale Marche-2 Litri, la Seat difenderà le proprie chance affidandosi a Puras, Bardolet e allo stesso Rius (o Ventura). Al Rac, infine, la Seat avrà quattro Ibiza kit ed ha ingaggiato il finnico Harry Rovanner. Ci sono, per concludere, indiscrezioni secondo le quali il Jolly Club sarebbe in contatto con la Seat per gestirne l'attività '97.

● **FIOTTO ROSA.** Proprio mentre stava iniziando le ricognizioni del Sanremo, Piero Liatti ha ottenuto il risultato più importante. Giovedì 3 ottobre, Piero ha stretto con emozione tra le sue braccia la piccola Lucrezia, una stupenda femminuccia che sua moglie Anna aveva appena dato alla luce. A Piero, Anna e a Lucrezia le felicitazioni di Autosprint.

● **FARNOCCHIA.** Ad Antibes sarà Sauro Farnocchia ad affiancare Gianmarino Zenere sulla Renault Mégane dell'Husky.

CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO

06-09 marzo Ciocco	17-20 luglio Lana
04-06 aprile 1000 Miglia	12-14 settembre Messina
01-04 maggio Piancavallo	11-15 ottobre Sanremo
16-18 maggio Targa Florio	06-09 novembre S. Marino
13-15 giugno Salento	14-16 febbraio Liburna

CAMPIONATO ITALIANO 2 LITRI

Torino, Elba/Toscana, Valle d'Aosta, Saluzzo, Marca, Appennino Reggiano, Alpi Orientali, Gargano, San Martino, Ceccano.

TROFEO TRADIZIONE TERRA

Mobile, Livorno, Asinara, Castelfalfi, Sila, Aviano, Tronto.

Mancano comunicazioni ufficiali, ma pare ormai tutto deciso, e la presenza di un esponente della Citroen Italia alla riunione del pool costruttori che si è tenuta nelle ore precedenti il rally di Sanremo ne è una conferma. Dal prossimo anno, il monomarca per le Saxo Vtr a trazione anteriore non sarà limitato alla pista ma approderà anche nei rally! Niente è ancora stabilito, ma pare che la filiale italiana della Casa francese sia intenzionata a destinare un bel

PHOTO 4



L'HA PROVATA DAVID LAPWORTH SULLA PISTA PRIVATA MIRA

Primi passi per la Subaru «Wrc»

Sfruttando il circuito Mira, una pista di prova realizzata appositamente per consentire ai Costruttori di svolgere i collaudi di vetture stradali lontano da occhi indiscreti, la Prodrive ha fatto compiere, la scorsa settimana, i primi chilometri alla Subaru «World rally car», la cui presentazione è prevista in Spagna il 2 novembre, in occasione del rally mondiale di Catalunya. Con alla guida l'ingegnere David Lapworth, capo tecnico di Prodrive Engineering -

McRae, Eriksson e Liatti erano impegnati in Italia nelle ricognizioni del Sanremo - il prototipo della «Wrc» ha effettuato alcuni giri del tracciato Mira. La prova, comunque, non ha rappresentato il primo test di sviluppo ma soltanto la verifica che l'esemplare-laboratorio, ultimato nei

giorni precedenti, funzionasse. La fase di sviluppo comincerà immediatamente dopo il rally di Catalunya. Progettata dalla Prodrive Engineering e dalla Subaru Tecnica International, che hanno affidato lo studio della parte aerodinamica all'ingegnere Peter Steves, lo stesso che aveva

realizzato la silhouette della McLaren Gran Turismo, la Subaru «World rally car» deriva da un modello (nella foto) a due porte. Tra le novità della vettura è da segnalare la presenza di una vistosa feritoia in plexiglas sul cofano, che lascia vedere buona parte del propulsore. (m.rav.)



Super Golf per clienti

E' attesa per il 1. novembre l'omologazione della Volkswagen Golf Gti in versione «kit-car» che la Casa tedesca ha preparato su richiesta della sua filiale britannica, impegnata da tempo nella serie nazionale dove dal prossimo anno anche questa categoria di vetture potrà lottare per il titolo. Poche le differenze rispetto alla versione Gruppo A, con un alettone posteriore, il cambio sequenziale a 6 marce, l'aspirazione realizzata sfruttando le libertà concesse dal regolamento «kit». Costruita per i clienti sportivi e le varie filiali nazionali, tale vettura dovrebbe costare intorno ai 220.000 marchi. Questa settimana si svolge in Gran Bretagna il primo test.

Thomas Voigt

UN MONOMARCA. E C'E' LA «KIT»

Ecco la Saxo

montepremi (a quanto ci risulta dovrebbe essere sull'ordine dei 750 milioni) per il monomarca rally con le Saxo. Che dovrebbero costare intorno ai 35 milioni. Si presume che saranno una trentina le vetture impegnate e che le gare valide saranno otto, scelte fra quelle dei vari

campionati, compresa una tappa del Sanremo. Come già accade per la pista, dovrebbe essere il Jolly Club a occuparsi dell'iniziativa. La Citroen ha presentato infine al salone di Parigi una versione «kit-car» della Saxo (nella foto) attesa all'omologazione fra breve.



POTRANNO ESSERE SCHIERATE NELLA MASSIMA SERIE

World Rally Car in Italia!

Tra le tante novità emerse dalla riunione del comitato esecutivo della Csa riunitosi a Sanremo c'è che le vetture «Wrc» saranno ammesse nel tricolore Assoluto! Anche se formalmente la cosa potrebbe risultare ininfluente, vista la scarsità prevista di queste auto per il '97 in un campionato nazionale, in realtà promette di essere una scelta determinante per il futuro del tricolore: non a caso il Jolly Club ipotizza già di schierare una prima di fine anno... Un'altra novità tecnica è che alla scadenza dell'omologazione Fia le vetture godranno automaticamente in Italia di altri tre anni di omologazione nazionale. Ovviamente, queste vetture non saranno ammesse nelle gare a qualifica internazionale. (g.c.)

SCOPPIA LA POLEMICA ALLA VIGILIA DEL SANREMO

Rottura Dallavilla-Grifone

Terremoto a sorpresa alla vigilia del rally di Sanremo: Andrea Dallavilla si dichiara insoddisfatto del trattamento ricevuto dalla Grifone e annuncia il divorzio a fine anno! In casa Grifone, viceversa, superata la sorpresa ribattono al pilota e attendono un chiarimento diretto. Senza trascurare però che il bresciano piace al Jolly Club...

LE ACCUSE DI DALLAVILLA. «Non sono messo in condizione di fare al meglio. Per entrare nel giro mondiale è indispensabile far bella figura a Sanremo, non vincere il campionato italiano. E io a Sanremo non ho avuto la macchina migliore. Inoltre, sono rimasto senza muletto e per finire le prove ho dovuto farmelo prestare da Manarino. Fabrizio Tabaton, infine, non mi

ha fatto fare i test di gomme. A fine anno lascerò la Grifone!».

LA RISPOSTA DI LUIGI TABATON.

«Con noi Dallavilla non si è lamentato. Ogni nostro pilota aveva un muletto: Dallavilla ha incidentato il suo alla fine delle ricognizioni sulla terra ed aveva comunque a disposizione una Celica Gt4 stradale per l'asfalto. Non ha avuto nulla da ridire sulla macchina da gara: chiaro che nelle prove del tricolore lui è sempre stato privilegiato e lo sarà in futuro, ma Sanremo è un mondiale e quindi tutti i nostri piloti sono stati messi alla pari. Il divorzio? Speriamo di no, noi in Dallavilla crediamo da tempo. Probabilmente Andrea è solo un po' stressato». A seguire...

RALLY MONDIALI

LA PROPOSTA

«Gibo» Pianezzola in «volo» con la Toyota Celica della Grifone al rally dell'Acropoli, dove è giunto in ottava posizione. Se fosse esistita una Coppa Fia scuderie, probabilmente la squadra italiana l'avrebbe vinta

KLEIN



VOLERE

è volare



Una Coppa riservata ai team e basata in gran parte sulle prove europee del mondiale. E' quanto hanno invocato, spinte dal bisogno di trovare programmi interessanti per gli sponsor, Ras e Grifone. E' questione di sopravvivenza per i privati, la Fia non può fare orecchie da mercante...

■ **SERGIO REMONDINO**

Una richiesta che è quasi un grido di dolore, l'urlo di chi sa bene che sopravvivere è sempre più difficile, di chi non ha paura di volare ma teme di non riuscire a trovare... le ali. Due squadre italiane, la Grifone e la Ras, hanno proposto agli uomini della Fia di istituire un campionato, all'interno del mondiale, riservato ai team. Perché? Perché è ormai difficilissimo trovare sponsor per alimentare un'attività di alto livello, e andare da un potenziale finanziatore prospettandogli l'eventualità di abbinare il proprio marchio a quello di una scuderia che lotta per il quinto o il sesto posto (nella migliore delle ipotesi) fa sorridere, questo lo capiscono anche i bambini. Da qui l'idea di chiedere l'istituzione di un campionato riservato ai team privati, in modo da poter partecipare per vincere: sarebbe «solo» una Coppa, ma pur sempre di vittoria si tratterebbe. La situazione in cui versa il mondiale, con il Gruppo N sempre meno seguito per via dei costi e con l'impegno delle Case sempre più incerto, rende subito evidente come questa non sia un'opportunità da sprecare. E la Fia, infatti, ci sta lavorando, con il presidente della Commissione Rally, il francese Guy Goutard, incaricato da Max Mosley di studiare una bozza di regolamento che dovrà essere presentata per l'approvazione al Consiglio Mondiale che si riunirà a dicembre. Ad ottobre, tuttavia, si riunirà anche la Commissione Costruttori della Fia e fra le tante cose da discutere dovrebbe esserci anche questa. I problemi sul tappeto sono molti e non è per nulla certo che il progetto vada in porto già per il prossimo anno, ma saltare una stagione potrebbe voler dire tagliare definitivamente le gambe ai team privati. Dunque, questa vicenda servirà anche per capire se la Fia ha davvero a cuore il futuro dei rally e quanto. Le Case impegnate nel mondiale non sono contrarie, almeno in linea di principio, alla istituzione della Coppa Fia Team (o mondiale Junior che dir si voglia) ma temono che intorno alla questione si crei confusione, e non hanno tutti i torti. I rally soffrono già di eccessiva frammentazione, con coppe, titoli, categorie, sottocategorie, mondiale per vetture 4x4, 2 Litri e via dicendo, con regolamenti per vetture «Wrc», Gruppo A e «kit»: un guazzabuglio. Però, come si sa, dal prossimo anno scomparirà il mondiale Marche-2 Litri, con le «F.2» che perderanno dunque ulteriore seguito. Se a questo aggiungiamo che, come si diceva, il Gruppo N non attrae più molto, ecco che lo spazio per una Coppa Team può esserci. E può essere vitale avere delle scuderie che schierano piloti



Patrick Bernardini con la Ford Escort della Ras. Il corso ha vinto quest'anno a Montecarlo ed è stato protagonista in Corsica, valide per il campionato Marche-2 Litri e quindi disertate dalle Case impegnate nel mondiale. In alto la Subaru di Medeghini e la Ford di Rovannerà alle verifiche del 1000 Laghi

KLEIN

emergenti o privati di lusso. Gente come Loix, Madeira, Demevius, Kytölehto, Trelles, Recalde, Baroni, Loubet, Navarra, Dallavilla, Medeghini, Pianezzola, Bertone, tanto per citarne alcuni, potrebbe trovare gli aiuti decisivi per continuare a correre. Malcolm Wilson, l'ex pilota britannico che col suo team è particolarmente vicino a Boreham e cura le Escort di diversi piloti di notevole livello, da Cunico a Kytölehto ad esempio, è entusiasta della possibilità che venga istituito il mondiale Junior. «E' un progetto molto interessante - dice Wilson - e spero che vada in porto. Secondo me otto gare sono la misura giusta e i piloti devono essere nominati a inizio stagione, in modo da garantire serietà all'operazione. Eviterei di porre limiti di età e, infine, lascerei che le otto corse fossero a scelta di chi partecipa: otto risultati, dunque, ottenibili partecipando anche a tutte le prove del mondiale '97».

PROPOSTE. Le idee e le proposte al riguardo sono molteplici, ma il punto fisso è che tale Coppa dovrebbe essere basata sulle gare europee del mondiale, più una partecipazione extra europea. Proprio il fatto che si tratterebbe di un campionato «europacentrico» conduce a una considerazione. Il campionato Europeo vive da anni in un limbo fatto di una caterva di gare valide ma con solamente quelle a massimo coefficiente di reale interesse per chi voglia eventualmente puntare al titolo. Una formula che va bene per accontentare gli organizzatori ma che, come dimostra la realtà, non interessa a nessuno. Perché, allora, non dare a questa ipotetica Coppa Fia Team lo status di Campionato Europeo? Questo sì che sarebbe un modo per prendere due piccioni con una fava: dare uno sbocco mondiale ai team privati e ridare lustro alla serie continentale, un campionato che negli anni '70 contava davvero e vedeva impe-

gnate Case prestigiose quali Alpine Renault, Fiat, Lancia, Porsche, Opel, con campioni del calibro di Aaltonen, Elford, Toivonen, Andruet, Pinto, Munari, Verini, Rohrl, Darniche, tanto per citare alcuni dei piloti scritti nell'albo d'oro.

ANTEPRIMA. E' presto per dire come potrebbe essere la Coppa Fia Team, ma da varie indicazioni si può già provare a tratteggiare la sua configurazione. Che potrebbe essere questa: divieto di partecipazione alle Case, obbligo per i team impegnati di partecipare a tutte le gare a calendario (con penalità di 150.000 dollari in caso di defezione), almeno 7 gare a calendario con almeno una fuori dall'Europa, obbligo per i partecipanti di iscrivere a tutte le prove almeno due equipaggi con la medesima licenza di concorrente, punteggio secondo la consueta scaletta (20,15,12,10 punti e via a scalare), almeno tre team iscritti entro il primo gennaio

'97. I problemi principali sono che non si vuole fare un campionato degli affittamacchine (e per questo dovrebbero essere introdotti dei limiti di età per i piloti che vi possono partecipare) ma soprattutto la Fia vuol arrivare a una definizione ben precisa di scuderia per evitare che dietro a un team privato si celi una Casa. David Richards, da noi interpellato telefonicamente ha dichiarato «Prima bisogna avere un bel mondiale, con un impegno vero delle Case. Poi potremo pensare ai privati, dal '98 però, non prima» getta però qualche ombra sulla Coppa Fia Team. Proprio Richards, infatti, ha dato vita al Subaru All Star, cioè il suo «team B» che offre a piloti privati la possibilità di correre «chiavi in mano» (dietro «modica» spesa di oltre due miliardi), con le Impreza Gruppo A nelle gare europee del prossimo mondiale. Perché, allora, dice che è meglio aspettare ancora un anno per dare vita al mondiale Junior? ■

PHOTO RACING



I SUGGERIMENTI degli italiani

Scuderia GRIFONE

- **Età massima dei piloti pari a 30 anni. Se si schiera un "over 30" l'altro (o gli altri) pilota deve avere un'età tale che la media conduttori di un team sia, appunto, 30 anni.**
- **Limite di tre equipaggi per team**
- **Calendario di 8 gare: 7 in Europa più la Nuova Zelanda perché è quella che meglio si inserisce nel calendario delle prove continentali.**
- **Divieto di partecipare con le World Rally Car perché fanno salire i costi (il costo stimato per la partecipazione con due Gruppo A a otto gare è pari a 3 miliardi di lire).**

- **Almeno 5 prove europee del mondiale più una extraeuropea a libera scelta dei team.**

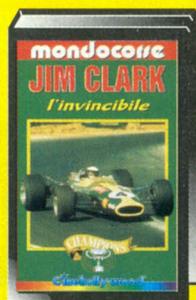
- **Età massima dei piloti pari a 30 anni**
- **Divieto di utilizzare l'elettronica più sofisticata, vale a dire antispin, differenziali e ripartitori di coppia a controllo elettronico.**

Scuderia RAS

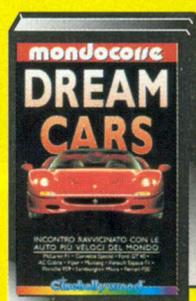
mondocorse VIDEO NEWS



● **FANGIO (CHV8316) - 75'**
La storia e le imprese del 5 volte campione del mondo di F1. Rare immagini di gara documentano gli anni eroici dell'automobilismo.



● **CLARK: l'invincibile (CHV8315) - 60'**
Il mito di Jim Clark rivive in questo video ricchissimo di immagini e di notizie. E' l'unico documento filmato sul grande campione scozzese.



● **ROSSO FERRARI (CHV8301) - 90'**
La storia delle auto da corsa italiane da Nuvolari a Villeneuve, con le grandi vittorie della Ferrari in Formula 1.

● **DREAM CARS (CHV8337) - 50'**
In un unico video, i profili delle più famose supercar di ieri e di oggi: McLaren F1, Corvette Special, Ford GT40, AC Cobra, Viper, Mustang, Espace F1, Porsche 959, Lamborghini Miura, Ferrari F50.



● **MONDIALE RALLY '95 (CHV8333) - 120'**
Documento ufficiale (2 ore!) con le immagini di ogni prova.

● **RALLY SUPERCARS: le fantastiche Gruppo B (CHV8304) - 60'**

La storia dell'Audi Quattro Sport, della Peugeot 205 T16, della Lancia 037 e della Delta S4, con spettacolari immagini di gara. Rivivono i mostri da 500 cavalli.

● **I GRANDI RALLY DEGLI ANNI '70 (CHV8131) - 90'**
● **I GRANDI RALLY DEGLI ANNI '80 (CHV8132) - 90'**

Queste 2 videocassette sono state giudicate le più ricche e documentate sulla storia dei rally. Eccezionali camera-car d'epoca, sequenze rare e spettacolari, immagini inedite.

● **SNOW RALLY camera car (CHV8164) - 60'**
Solo riprese on-board. In regalo con il video le note di McRae e Vatanen per seguire in diretta ogni speciale.

● **RALLY CRASH! (CHV8307) - 60'**
300 incidenti ripresi nelle foreste del nord. Esplosivo!

● **CRASH! 8 (CHV8309) - 60'**
La più spettacolare compilation di incidenti mai prodotta negli USA. 11 diverse categorie tra cui: Formula Indy, Dragster, Stock Car, Superbike, Prototipi ...

OFFERTA SPECIALE
A LIRE 23.900 anziché LIRE 29.900
Per i lettori di Autosprint una scelta di titoli Mondocorse con il 20% di sconto!

FORMULA 1 1993 (CHV8173) - 90'	Vincitore
MONDIALE RALLY 1994 (CHV8190) - 90'	PROST
CAMPIONATO ASSOLUTO RALLY '94 (CHV8191) - 90'	AURIOL
PROMOZIONE E T.T.T. '94 (CHV8192) - 50'	CUNICO
	RUSSO

L. 29.900* per video
* escluse le spese di spedizione

Ma attenzione!
ACQUISTANDO ALMENO 3 VIDEO NON SI PAGANO LE SPESE DI SPEDIZIONE

Come ordinare? Per telefono: 02/66104935. Via fax: 02/66103899. Per posta inviando il modulo d'ordine a: CINEHOLLYWOOD - Via Reguzzoni, 15 - 20125 Milano.
Se desiderate ricevere gratis e senza impegno d'acquisto il catalogo generale Mondocorse, con oltre 170 titoli motoristici, inviate il coupon barrando l'ultima casella.

----- ✂ -----

DESIDERO ACQUISTARE LE SEGUENTI VIDEOCASSETTE:

Nome e Cognome _____

Via _____ CAP _____

Località _____ Prov. _____

Pago anticipatamente l'importo di L. _____ + L. 5.000 per spese di spedizione
- allego assegno bancario intestato a Cinehollywood
- allego copia versamento su c/c postale n. 11397205 intestato a Cinehollywood

Pagherò al postino l'importo di L. _____ + L. 8.000 per spese di spedizione

DESIDERO RICEVERE GRATIS E SENZA IMPEGNO D'ACQUISTO IL CATALOGO MONDOCORSE E GLI AGGIORNAMENTI SU TUTTE LE NOVITA'

AUTOSPRINT offerta valida solo per l'Italia

RALLY SPECIALE

Lezioni di traiettoria su asfalto per un allievo della scuola federale Csaì, a fianco, e su terra, sotto a destra. Nell'altra pagina, in alto, il responsabile della scuola, Valerio Tucceri, e un istruttore molto speciale festeggiato per i suoi 64 anni: è Mario Mannucci, non dimenticato navigatore di Sandro Munari. Nell'altra pagina, altri tre «maestri»: Ballestrieri, Marini e Fiorio



La scuola ha preso 10

La struttura didattica della federazione italiana, che ha avuto tra gli allievi Tommi Makinen, festeggia la decima stagione di attività. Ecco con quali risultati e, soprattutto, con che prospettive per il futuro

GIANNI COGNI

Tutto iniziò nel 1958, dunque quasi quarant'anni fa, quando Luigi Musso cominciò ad organizzare corsi di pilotaggio a Vallelunga sotto l'egida della Csaì. Dell'iniziativa di allora restano la sede e lo spirito: aiutare i piloti ad imparare ad essere tali, trovare talenti ma anche indirizzarli, spingerli ad essere uomini e sportivi. Divenuta Scuola Federale Csaì nell'82, con corsi di alta specializzazione per lo più rivolti alla pista, dall'87 la struttura si è sdoppiata in scuola di velocità (guidata da Cristiano Del Balzo) e in scuola rally (diretta da Valerio Tucceri Cimini). Dieci anni di corsi con non poche soddisfazioni, ultima in ordine di tempo quella di vedere un allievo di Vallelunga diventare campione del mondo rally: Tommi Makinen, alunno del terzo corso della stagione 1991: «Sicuramente un titolo

che non è merito nostro - sorride Valerio Tucceri - ma sono altrettanto certo che quel corso a qualcosa gli è servito, come è servito a tutti i nostri allievi. Ne ho avuto tante prove. Ricordate i corsi specifici quando venne introdotto il Trofeo Cinquecento? Gli allievi si chiamavano Acerbis, Caldani, Luise, Ascheri, Maselli: la gran parte di quelli che hanno ottenuto i risultati i migliori. E a inizio anno abbiamo fatto un corso premio per i vincitori delle zone della Coppa Italia '95. Bene, alla fine tutti, anche i più esperti, ci hanno lasciato con quello che è il più bel riconoscimento per noi: non credevamo di avere ancora tanto da imparare». Una bella soddisfazione, davvero. Un successo che appare evidente scorrendo l'elenco degli allievi di questi dieci anni (da Aghini a Dallavilla, da Travaglia

a Manfrinato e così via), ma anche logico visti i nomi degli insegnanti. «Sin dall'inizio - continua Tucceri - abbiamo cercato di far tesoro delle capacità dei nostri piloti e navigatori migliori: all'inizio furono Pregliasco, Pinto e Mannucci. Oggi, accanto all'ancora presente Mannucci, ci sono Ballestrieri, Fiorio, Travaglia, Perissinot, Tabaton e tanti altri campioni, più o meno stabilmente impegnati». Le scuole di pilotaggio ora sono tante: che cosa distingue quella federale dalle altre? «Lo scopo innanzitutto: solo quello di trovare talenti ed aiutarli a esprimersi al meglio. E' un investimento fatto dalla Csaì senza fini di lucro, anzi». Quali sono i problemi? «Vista la premessa è ovvio che il problema principale è quello economico, cioè avere i mezzi per far funzionare la scuola senza pesare troppo né sulla fede-



TUTTI GLI STAGE

CORSI DI ALTA SPECIALIZZAZIONE PER PILOTI

Durata: 5 giorni full immersion
Partecipanti: massimo 8 allievi
Costo: 3 milioni + Iva.

Argomenti teorici: tecnica e posizione di guida, traiettorie, note, medicina dello sport, alimentazione, preparazione fisica, caratteristiche e scelta dei pneumatici, regolamenti, spirito dei reclami, rapporti con gli sponsor, consigli su come comportarsi nel noleggio di un'auto da corsa, interventi di emergenza in gara, tecniche di pronto soccorso.

Attività pratica: applicazione della teoria, con percorrenza di 650 km di prove per allievo su tutti i tipi di percorso (asfalto e sterrato) e di condizioni (diurne, notturne, su asciutto, su bagnato). Minirally quale esame conclusivo.

CORSO PROPEDEUTICO PILOTI

Durata: 3 giorni full immersion
Partecipanti: massimo 8 allievi
Costo: 2,5 milioni + Iva.

CORSO NAVIGATORI

Durata: 3 giorni full immersion
Partecipanti: massimo 10 allievi
Costo: 1 milione + Iva.

TEST ABILITAZIONE VETTURE A6

Oggetto di non poche polemiche alla loro istituzione, i test di abilitazione per condurre vetture della A6 sembrano aver trovato una formula adeguata alla realtà. Ad essi, infatti, sono chiamati solo i piloti e i navigatori privi dell'esperienza necessaria. Inoltre, la Scuola Federale, per ridurre il disagio e i costi (a carico di piloti e navigatori), organizza questi test anche in sedi diverse da Vallelunga, in base al numero di interessati.

ISTRUTTORI D.O.C.

AMILCARE BALLESTRIERI. Uno dei migliori piloti italiani degli anni '70 (ha vinto il titolo tricolore '75), ha gareggiato con le squadre ufficiali di Lancia, Alfa Romeo e Opel.

RENATO TRAVAGLIA. Il campione d'Italia della categoria 2 Litri (nel '95 e quest'anno) è ora istruttore federale. Dopo aver iniziato la carriera da allievo della scuola...

ALEX FIORIO. Già vicecampione del mondo rally, è tuttora uno dei migliori piloti italiani in attività.

MARIO MANNUCCI. Navigatore di Sandro Munari, è l'istruttore di più lunga milizia nei quadri della scuola.

MAURIZIO PERISSINOT. Ex navigatore Lancia e Fiat, soprat-

tutto al fianco di Attilio Bettega, è ora anche organizzatore di rally a Piancavallo e al Ciocco.

MAX SGHEDONI. Navigatore e «diesse» ancora in servizio effettivo con l'Husky Team, ha corso con Gianmarino Zenere: undici titoli tricolori nel suo palmarés.

Accanto a questi sei, che sono i più assidui insegnanti della scuola, ci sono anche Fabrizio Tabaton, Dario Cerrato, Steve Evangelisti, Popi Amati, «Rudy» Dalpozzo, Andrea Aghini, Piero Liatti, Piero Longhi, Nico Caldarola, Giovanni Galleni, Pigi Deilo, Lorenzo Marini, Sandro Barchiesi e Domenico Folgore.



razione né sui costi dei corsi».

Ma servono veramente i corsi di pilotaggio? «Spesso e volentieri ci troviamo di fronte piloti che sanno ben poco di regolamenti, di tecnica. Alcuni non sanno addirittura come cambiare una ruota. Ma è anche logico che il tesoro di esperienza dei nostri istruttori sia utilissimo». Una scuola non solo per italiani, visto l'esempio di Makinen... «Una scuola soprattutto per i piloti italiani, ma ci sono le eccezioni. Come Makinen appunto, o in base alle richieste di federazioni straniere: ne abbiamo fatti per svizzeri, paraguayani, peruviani...». Quest'anno la scuola federale festeggia il decimo anno di attività. Una scadenza particolare, che Tuccheri e i suoi salutano con un auspicio... «Quello di trovare fra i nostri allievi il Tommi Makinen italiano!».

LA PAGELLA

Alla fine di ogni corso, per ciascun allievo viene stilata una pagella comprendente i seguenti elementi:

- Condotta
- Capacità di apprendimento
- Costanza di apprendimento
- Sensibilità di guida
- Traiettorie
- Uso del cambio
- Rispetto della vettura
- Velocità
- Presenza e capacità di «p.r.»
- Giudizio globale

Tranne il giudizio globale, espresso in numeri da 1 a 10, i giudizi di dettaglio sono espressi con una qualifica che va da insufficiente a ottimo.

pro.ge.spo.

esclusivista del marchio

GAL²³

SPORT

azienda leader in abbigliamento sportivo

per il lancio di nuove linee
di abbigliamento
promozionale personalizzato
seleziona
venditori/venditrici
massimo 35enni
monomandatari,
automuniti.

offre:

- training iniziale
- supporto continuo
- trattamento provvigionale ai massimi livelli
- lavoro in zona di residenza
- possibilità di carriera

Gli interessati possono rivolgersi, in orari di ufficio, a:

pro.ge.spo. Tel. 0434/551740
553740
34993
Fax 0434/550685
553744

Un antifurto per l'auto e per la casa



In un'epoca, come la nostra, sempre più dominata da strumenti a banda magnetica, come le carte di credito, anche le nuove frontiere della sicurezza sono orientate in questa direzione. Recentemente la Texas Instruments ha infatti messo a punto un sistema capace di proteggere al tempo stesso sia la casa che l'auto. In pratica, all'interno dell'auto, viene posto un lettore che, finché non riconosce la scheda di identificazione del proprietario della vettura, non abilita il motore. Questo sistema è dotato anche della funzione anti-rapina: se infatti il guidatore viene spinto fuori dall'auto (così che il lettore del sistema non abbia più il contatto con la scheda del proprietario), con il motore in moto, il sistema antifurto interpreta la situazione come un'emergenza e lancia un allarme attraverso le luci e la sirena di sicurezza. La stessa scheda può inoltre servire per aprire la porta di casa, anch'essa protetta dallo stesso sistema di sicurezza.

ARRIVA SUL MERCATO LA BELLA CONVERTIBILE INGLESE

E la Jaguar si... converte

Debutta in questi giorni sul mercato italiano l'ultima «scoperta» della Jaguar, la Xk8 Convertibile. Si tratta di una vettura in puro stile inglese, contraddistinta da un'elevato livello di allestimento, fin nei piccoli particolari. Le forme della carrozzeria sono morbide e tondeggianti, oltre che molto eleganti. Sul piano tecnico va anno-

tato l'impiego di un nuovo motore, siglato Aj-V8, appunto 8 cilindri a V con una cubatura di 4 litri. Il nuovo propulsore ha la distribuzione con due alberi a camme per ogni ban-

cata di cilindri e quattro valvole per cilindro. In linea con le più moderne soluzioni, è

stato inoltre adottato un sistema di fasatura variabile, così da ottenere una grande fluidità di funzionamento. La conferma arriva infatti

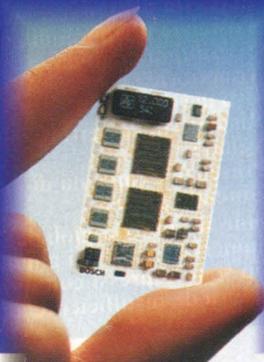


BOSCH UN COLOSSO ANCHE NE

Dire che le auto moderne sono dotate di una notevole quantità di apparecchiature elettroniche è quasi scontato. Dietro a questa proliferazione, che ha permesso di migliorare affidabilità, prestazioni, consumi, confort e sicurezza, sta un'enorme ricerca.

MINIATURIZZAZIONE. Se negli anni non fossero stati ridotti peso e ingombri dei vari apparati elettronici, oggi sarebbe impensabile alloggiare nelle vetture la maggior parte degli accessori utili agli automobilisti. Ad esempio si può ricordare che la centralina Bosch dell'Abs nel 1980 era formata da 140 componenti e pesava 800 grammi. Dieci anni dopo,

Sotto, quella che la Bosch definisce la più piccola centralina Abs del mondo. A destra, due sensori di frequenza giri: evidente la differenza di ingombro tra l'elettromeccanico e il micromeccanico. Nell'altra pagina, la sede di Reutlingen, che sarà ampliata, e le dimensioni delle Motronic negli anni



il peso si era ridotto di 2/3 e con sole 40 componenti non si faceva fronte alle stesse funzioni, ma si garantiva anche una maggior efficacia. Se poi si passa ad esaminare le centraline di gestione

motore, il progresso si rivela ancor maggiore. La centralina Motronic, nel 1979, era costituita da due circuiti integrati, prevedeva 290 componenti, pesava 1140 grammi, e controllava le sole funzioni di iniezione e accensione. Già nel 1987, la centrali-



dalla curva di coppia: tra 1400 e 6400 giri si può disporre di 30,5 kgm, ovvero l'80% del valore massimo, che è di 38,2 kgm a 4250 giri. Qualche perplessità la desta, invece, il cambio. La Xk8 è infatti equipaggiata di serie con una trasmissione automatica a cinque rapporti, che prevede anche la possibilità di selezionare manualmente i vari rapporti. Questa opportunità ha però alcune limitazioni legate alle "protezioni" adottate sulla gestione del cam-

bio e studiate per evitare che il guidatore compia scalate errate. Ad esempio la seconda, a fronte di una velocità massima raggiungibile di 135 kmh, in scalata si riesce ad innestare solo se si viaggia al di sotto dei 100 kmh. È quindi evidente che l'uso sportivo della vettura ne esce in qualche modo limitato. In ogni caso, la Jaguar Xk8 si conferma un'autentica gran turismo che permette di viaggiare ad andatura sostenuta in tutta sicu-

rezza, ciò anche grazie all'ottima frenata garantita da quattro dischi ventilati, sempre efficaci. Lo sterzo assicura una buona direzionalità in ogni condizione, inoltre il servocomando, che è ad azione progressiva in funzione della velocità, evidenzia una risposta progressiva. Alla tenuta di strada molto buona, contribuiscono anche i pneumatici Pirelli P Zero, coperture realizzate specificamente dalla Casa milanese in collaborazione con i tecnici di Coventry per la Jaguar Xk8. Quando si viaggia a velocità molto sostenute, si avvertono alcuni fruscii, un fatto che si riscontra su numerose spider, e che comunque si mantiene a livelli del tutto accettabili. La capote, ad azionamento elettrico, dispone di una copertura in pelle da utilizzarsi quando si viaggia...aperti. Noblesse oblige.



ANCHE STATION LA WORLD-CAR FIAT

Weekend in Palio

Alla fine di questo mese di ottobre, la versione station-wagon della Palio, la prima «world car» della Fiat, debutterà in Brasile al Salone di San Paolo. La nuova vettura torinese, come la sorella a due volumi, deriva dal progetto «178» ed è stata disegnata dal Centro Stile Fiat in collaborazione con Idea Institute. Con la due volumi la Palio Weekend ha in comune il frontale, mentre la fiancata, ovviamente modificata, risulta caratterizzata da ampie superfici vetrate. Il portellone posteriore a sua

volta è di ampie dimensioni per facilitare le operazioni di carico. La Palio Weekend vanta un'ottima abitabilità interna, a fronte di ingombri esterni contenuti. La nuova station-wagon della Fiat è infatti lunga 4,13 metri, larga 1,63, con una capienza del bagagliaio che va da 460 a 1004 litri (a sedili posteriori abbattuti). Le motorizzazioni sono le medesime della versione a due volumi: 1.5 litri (75 cv) e 1.6 16V (106 cv). La commercializzazione partirà sul mercato brasiliano all'inizio del '97.

MONTA UN V8 NUOVO E CON TANTA COPPIA

Motore: anteriore, 8 cilindri a V; 3996 cc; alesaggio x corsa 86,0x86,0 mm; distribuzione un bialbero per bancata, quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica; potenza massima 281 cv a 6100 giri; coppia massima 38,22 kgm a 4250 giri.

Trasmissione: trazione posteriore; cambio automatico a cinque marce.

Autofelato: scocca portante; sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti; freni a disco ventilati, con Abs; sterzo a pignone e cremagliera servoassistito; cerchi in lega 8Jx17"; pneumatici 245/50 Zr 17.

Dimensioni: lunghezza 4760 mm; passo 2588 mm; peso 1705 kg.

Prestazioni: velocità max. 248 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 7".

Prezzo: 144.000.000 di lire (126.500.000 la coupé).

LA MINIATURIZZAZIONE

na Motronic disponeva di un solo circuito, i componenti erano scesi a 260 a fronte di un peso inferiore del 40%. Inoltre si erano aggiunte le funzioni di controllo della sonda lambda, del regime del minimo, dello sfiato del serbatoio del carburante e dell'apparato di diagnosi degli eventuali guasti. Nel 1996 è stata infine realizzata la prima centralina Motronic in tecnica microibrida. Conta soltanto su 82 componenti, con un peso di appena 250 grammi. Rispetto alla prima Motronic il numero dei componenti è sceso del 72% e il peso si è ridotto del 79%; per contro le funzioni hanno registrato

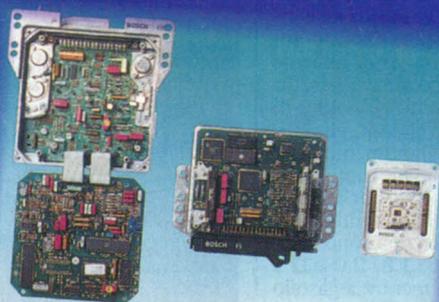
un'autentica espansione. È chiaro che per adempiere a tante funzioni occorrono tanti sensori, che dovendo venir sistemati nei punti nevralgici di un'auto necessitano di avere dimensioni contenute. Qui salta fuori la fondamentale importanza della miniaturizzazione dei vari apparati elettronici, senza la quale molto del lavoro di ricerca sulle funzioni finirebbe vanificato.

VELOCITÀ. Pochi sanno che in un secondo un centralina elabora alcuni milioni di informazioni. Ancora

meno sono coloro che sanno che una centralina, in soli sei millisecondi, è in grado di dosare, attraverso l'apertura degli iniettori, la giusta quantità di benzina e produrre l'accensione ottimale, con un margine d'errore di 0,03 millisecondi.

FUTURO. Alla Bosch la ricerca procede a ritmi davvero serrati. Rilevante è il lavoro relativo ai sistemi di controllo della stabilità, apparati che, operando attraverso l'Abs, frenano la ruota che sta perdendo

aderenza e ristabiliscono l'assetto del veicolo. Si tratta in ogni caso di sistemi riservati, per ora a auto costosissime. La ricerca consentirà di ridurre peso, ingombro e costo delle varie componenti e non è escluso che nel giro di pochi anni il sistema di controllo della stabilità diventi disponibile su vasta scala. Tra i traguardi futuri vi è anche un'autoradio interattiva, ovvero in possesso anche di funzioni simili a quelle del telefono e dei sistemi di navigazione



1979

1987

1996

Per la Bmw Z3 è in arrivo un 6 cilindri

Presentata sul mercato lo scorso marzo, la gamma della Bmw Z3 sta per arricchirsi di una nuova versione spinta da un motore 6 cilindri di 2.8 litri. Grazie a questa nuova unità gli appassionati potranno eventualmente contare su una motorizzazione decisamente più potente (193 cv) rispetto a quelle quattro cilindri (140 e 115 cv) disponibili attualmente. La Z3 con il 2.8 6 cilindri risulta in grado di raggiungere una velocità massima di 218 kmh, e di garantire, grazie all'ottima coppia motrice, una notevole guidabilità. Il propulsore 2.8 della Bmw assicura infatti una coppia massima di 28 kgm, 22,4 dei quali disponibili già a 1600 giri. La commercializzazione della Z3 2.8 partirà il prossimo marzo, assieme a quella della M roadster, ovvero la Z3 spinta dal motore 3.2 litri, da 321 cv, della M3. Quanto ai prezzi la Z3 2.8 dovrebbe essere messa in listino attorno ai 68 milioni contro i 110 almeno della M roadster



ORA ANCHE LA SUZUKI HA IL SUO MODELLO FAMILIARE

Essere «station» in un **BALENO**

Arriva dal Giappone la Suzuki Baleno in versione station wagon: la prima familiare di casa Suzuki. Rispetto alla berlina e alla due volumi, già sul nostro mercato dalla fine dell'anno scorso, è più lunga di 15 centimetri (totale 4,35 metri), tutti portati nello sbalzo posteriore. Grazie a questa soluzione il volume del bagagliaio passa a 577 litri con il sedile posteriore in posi-

zione normale, per arrivare a schienale abbassato a 1377 litri. Il pianale di carico a livello paraurti, favorisce le operazioni di carico e scarico, mentre lo schienale può essere reclinato per 1/3, 2/3 o totalmente. Questa versione della Baleno entra in un segmento in cui la concorrenza è particolarmente agguerrita, per esempio: Opel Astra, Ford Escort o Hyundai Lantra. Una

sola motorizzazione prevista, ma potente: l'1.6 16 valvole da 99 cv, contraddistinto da un albero a camme in testa e iniezione multipoint. La Baleno Sw è prodotta anche con motore 1.8 e 1.6 quattro ruote motrici, ma queste versioni non sono importate in Italia.

PRESTAZIONI. Raggiunge i 175 kmh e passa da 0 a 100 kmh in 11"08. Il consumo medio in caso di marcia ex-

traurbana stando alle indicazioni del Costruttore, sfiora i 16 km per ogni litro di carburante. Il prezzo d'entrata è stato fissato in 24.400.000 lire chiavi in mano, ma non comprende né i due airbag da 60 e da 120 litri (950.000 lire) l'Abs (1.800.000 lire) e il condizionatore (2.200.000 lire). Sono invece di serie: il servosterzo, l'azionamento elettrico dei vetri su tutte le quattro portiere, la chiusura centralizzata, i retrovisori regolabili elettricamente oltre all'immobilizer. Sarà commercializzata a fine ottobre.



RIVISTA ESTETICAMENTE E TECNICAMENTE TUTTA LA GAMMA

È cambiata la *Mondeo*

Inizia la commercializzazione della nuova versione della Ford Mondeo. La vettura vincitrice del premio Auto dell'anno '94 differisce dalla progenitrice per il nuovo frontale caratterizzato da fari stretti e lunghi oltre che da una mascherina ovale. Anche la parte posteriore è stata rivista.

All'interno troviamo sedili ridisegnati e più confortevoli. La ricerca di una migliore abitabilità, ha portato a un aumento dello spazio

per le gambe dei passeggeri posteriori. Sempre nell'abitacolo, salta all'occhio la nuova plancia. Passando all'esame più generale della vettura va detto che la rigidezza della scocca è aumentata. La cosa, assieme all'impiego di un assetto ulteriormente affinato e di cerchi più grandi, garantisce un miglioramento della guidabilità. Le motorizzazioni, evolute per ridurre emissioni inquinanti e consumi, a benzina sono sempre di 1.6, 1.8, 2.0 e 2.5 (V6) litri, mentre a gasolio

si continua con il classico 1.8 turbo. Tra gli optional da segnalare il sistema di navigazione, al debutto in casa Ford. I prezzi: non do-

vrebbero subire particolari ritocchi rispetto a quelli attuali che partono, per la berlina, da 36.300.000 (37.500.000 la station).



MERCEDES E LA CASA CHE PRODUCE GLI SWATCH SI SONO ASSOCIATE COSÌ...

smart scandisce il tempo futuro

C'è un nuovo marchio di automobili, pronto a portare sul mercato entro il marzo del '98 una biposto per uso cittadino battezzata Smart. Si tratta della Mcc Ag, una joint-venture con sede in Svizzera fra la Mercedes-Benz Ag (51%) e l'elvetica Smh, azienda che ricomprende anche il marchio di orologi Swatch, (al 49%). La Smart verrà realizzata Hambach in Lorena, dove è già stato realizzato un centro di produzione a cura della Mcc France, mentre il centro di ricerca e sviluppo è in Germania, a Renningen. Numerosi i partner multinazionali non solo noti, ma anche industrialmente forti come, ad esempio, la Bosch. La supercompatta Smart ha come imperativo quello di risultare divertente da guidare, esattamente come alcune vetturine di analoghe dimensioni tipiche degli Anni '50. La Smart, ovviamente, tiene conto ben più di allora di elementi quali: sicurezza, comfort, ecologia, senza trascurare il prezzo di vendita. La prima versione della Smart sarà equipaggiata con un motore a benzina, tre cilindri turbo, ma più avanti arriverà anche un propulsore diesel. Da dire che è stato anche previsto un modello aperto. Concepita per i single, ha dimensioni davvero contenute: 2,5 metri di lunghezza, 1,45 metri di larghezza e 1,55 metri d'altezza. Con un bagagliaio di 200 litri, può garantire un carico utile di 250 kg, a fronte di un peso complessivo della vettura di 650 kg. È previsto che non superi i 130 kmh, mentre è preannunciata una percorrenza di 20 km con un litro di benzina e di quasi 35 km con uno di gasolio. Il prezzo non dovrebbe superare,

stando alle indicazioni fornite, i 20.000 marchi (circa 20 milioni di lire). Non è nuova solo la vettura, ma anche il modo di produrla: 4 ore appena per l'assemblaggio. Vendita e assistenza saranno assicurati con appositi «Smart-center». Obiettivo: 200.000 unità vendute entro il 2001.



MOTORI A GASOLIO SOVRALIMENTATI PER FIAT BRAVO E BRAVA

Sulle ali del turbo

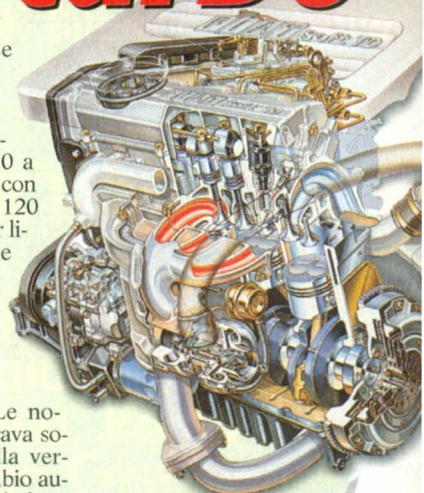
Per il loro primo anno le Bravo e Brava hanno ricevuto un paio di regali di compleanno molto interessanti. In primo luogo troviamo le nuove motorizzazioni turbodiesel e poi c'è il cambio automatico.

DIESEL. Fino ad ora le B&B della Fiat avevano utilizzato un'unità a gasolio aspirata da 65 cv, questo propulsore viene messo adesso da parte per ragioni legate al contenimento dell'inquinamento. La Casa torinese ha puntato su due motori, entrambi sovralimentati: uno da 75 cv e l'altro da 100 cv. Nella prova su strada, il propulsore più potente si è fatto apprezzare per le prestazioni davvero brillanti: sul tachimetro si arriva a leggere punte prossime ai 200 kmh. La Fiat del resto dichiara una velocità massima di 182 kmh. Nei percorsi misti, il buon rapporto peso-potenza rende sia Brava che Brava particolarmente agili in tutte le circostanze, anche se bisogna ricordarsi che il motore da

100 cv ai regimi più bassi è un po' pigro nella risposta. Va inoltre detto che quando si spinge a fondo risulta piuttosto rumoroso, mentre a velocità di crociera la silenziosità si dimostra buona: a 120 kmh nell'abitacolo, il livello sonoro è contenuto in 74 decibel. Per quello che riguarda la versione da 75 cv (spaccato a destra), va detto che, se le performance assolute risultano ovviamente meno elevate, si possono apprezzare per contro fluidità della risposta e progressione nell'erogazione, ampiamente migliori rispetto alla 100 cv.

PRESTAZIONI. Le Bravo da 100 cv vanta una velocità massima di 182 kmh e un tempo per passare da 0 a 100 kmh di 10"8, con una percorrenza a 120 kmh di 15,3 km per litro. La versione spinta dal propulsore da 75 cv è in grado di vantare punte velocistiche di 165 kmh.

AUTOMATICA. Le novità per Bravo e Brava sono completate dalla versione dotata di cambio automatico. La trasmissione adottata è Aisin, realizzata con una joint-venture con la Toyota. Il cambio automatico (spaccato a fianco) è stato riservato a Bravo e Brava spinte dal motore di 1.6 litri 16V da 105. La gestione di questa trasmissione prevede tre programmi per differenti tipi di



guida: normal, sport e ice, Quest'ultimo specifico per un uso su fondo viscido.

PREZZI. La gamma parte con la Bravo 75 S offerta a 27.050.000 lire, poi si prosegue con Bravo 75 Sx a 28.050.000, Bravo 100 Sx a 30.150.000, Bravo 100 Gt a 32.500.000, Brava 75 S a 26.950.000, Brava Sx 27.800.000, Brava 100 El a 30.100.000 e Brava 100 Elx a 31.700.000.



NOTIZIARIO CSAI

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

LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO FORMULA 3 - 1996

	Pilota	Vallelunga 23 marzo	Magione 8 aprile	Varano 28 aprile	Pergusa 2 giugno	Imola 16 giugno	Monza 23 giugno	Mugello 14 luglio	Binetto 1 settembre	Misano 22 settembre	Magione 6 ottobre	Totale punti	
CLASSE A	Andrea BOLDRINI	20	12	10	20	15	20	12	10	20	-	139	
	Joao BARBOSA	3	15	20	12	12	12	10	12	15	15	126	
	Michele GASPERINI	15	8	8	15	20	8	4	6	-	12	96	
	Paolo RUBERTI	6	10	6	8	4	10	-	15	12	10	81	
	Maurizio MEDIANI	4	20	12	-	10	-	6	20	-	8	80	
	Alberto SCILLA	12	3	-	10	-	15	15	8	6	-	69	
	André COUTO	-	-	-	-	6	-	20	-	-	20	-	46
	Davide CAMPANA	8	1	-	-	8	-	8	-	-	-	-	25
	Sebastian MORDILLO	-	2	15	2	1	-	1	-	-	4	-	25
	Alfredo MELANDRI	-	-	1	3	3	2	-	-	10	2	-	21
	Alessandro MANETTI	-	6	-	-	2	4	-	-	8	-	-	20
	Oliver MARTINI	1	-	4	-	-	-	3	3	-	6	-	17
	Esteban TUERO	10	-	2	4	-	-	-	-	-	-	-	16
	Tommy RUSTAD	2	4	-	-	-	6	2	-	-	-	-	14
	Dino MORELLI	-	-	-	6	-	3	-	-	-	-	-	9
	Roberto CARTA	-	-	-	-	-	-	-	4	3	-	-	7
	Nicola CADEI	-	-	-	-	-	1	-	1	1	3	-	6
	Nico NIKOLOUZOS	-	-	-	1	-	-	-	-	4	-	-	5
	Omar BETTIN	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Nikolaos STREMMENOS	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	3
Pietro ANTONELLI	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	
TROFEO FISA - CLASSE B	Andrea CAMMARONE	6	9	9	9	6	4	9	9	-	-	61	
	Gabriele GARDEL	-	6	2	3	4	6	4	4	6	9	44	
	Andrea PEDRINI	-	-	-	-	9	9	-	-	9	4	31	
	Dimitri DEVERIKOS	-	-	4	6	1	1	6	-	4	-	21	
	Michelangelo SEGATORI	3	4	-	4	-	-	2	-	-	-	13	
	Alberto MORELLI	-	3	1	-	-	3	-	-	-	6	13	
	Claudio NEPI	9	-	-	-	-	-	3	-	-	-	12	
	Dino LUSARDI	4	-	6	-	-	-	-	-	-	-	10	
	Roberto TAGLIATI	-	-	3	-	3	-	-	-	1	-	7	
	Massimo PEZZUTO	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	6	
	Alfredo SANTAMATO	-	-	-	-	-	-	-	2	-	3	5	
	Antonio AGRISANO	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	
	Luciano BALDAZZI	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	
	Michele SEGATORI	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	3	
	Piergiorgio BALDAN	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
	Emanuele GOZZO	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
	George KAMITSAKIS	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	
	Federico DUBBINI	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	
	Cristina BORGHESE	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	
	Walter MELONI	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	

GIUDICE SPORTIVO CSAI

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

Sentenza N. 5

Luca Sartori

CHALLENGE FERRARI 355/1996

(Mugello-Monza-Misano-Monza-Varano)

Giorni 90 di sospensione licenze sportive (decor. 2/10/96 per violazione norme di comportamento).

Sentenza n. 6

Angelo Palazzo

COPPA NISSENA 22/9/96

Giorni 30 di sospensione licenze sportive (decor. 23/9/96) per comportamento scorretto verso il Direttore di Gara.

Sentenza n. 7

Saverio Castellaneta

CHALLENGE FERRARI 355/1996

Giorni 90 di sospensione licenze sportive (decor. 2/10/96) per inosservanza delle segnalazioni.

AVVISO PER GLI ORGANIZZATORI LIGURIA, PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

La riunione di precalendario è fissata per sabato 19 ottobre 1996 in Alessandria presso Hotel San Michele - Via Casale n. 2 - con il seguente orario:

- ore 16,00: Regularità, Autostoriche, Slalom, Formula Challenge, Salita, Fuoristrada e Velocità su Terra;

- ore 17,30: Rally.

AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI 1996

RALLY

24 novembre Valsangone Promotion

(Fax 011/9349261): 9° Rallysprint Val Sangone (TO) - annullato

FUORISTRADA

Il 7/8 settembre scorso è stata annullato il XX Trofeo Club Amici del Fuoristrada Veglio, valido per il Campionato Italiano, i Trofei e le Coppe Csaì Velocità Fuoristrada.

Al fine di recuperare le validità indicate, la CSAI ha autorizzato l'inserimento a calendario della gara organizzata dallo Sport Club Maggiore (NO) per i giorni 2 e 3 novembre 1996, la quale sarà, perciò valida, a tutti gli effetti, per il Campionato Italiano, i Trofei e le Coppe CSAI Velocità Fuoristrada.

GRUPPO GIUDICI DI GARA

Corso ed esame/concorso per Commissari Regionali e corso per direttori di Gara.

Il Consiglio Direttivo GGG ha fissato le seguenti date:
- corso propedeutico per Commissari Regionali (Sportivi e Tecnici) il 19-20 ottobre 1996;
- esame/concorso per Commissari Regionali (Sportivi e Tecnici) il 9-10 novembre 1996;
- corsi ed esami si terranno presso il Centro Coni di Tirrenia. Per ulteriori notizie e precisazioni gli interessati potranno rivolgersi al proprio Fiduciario Zonale.

PROVVEDIMENTO DISCIPLINARE - Al Commissario Sportivo Giovanni Satta è stata inflitta la sanzione dell'ammonizione con diffida e pubblicazione per errata applicazione dell'art. 133, 7° comma del RNS.

IL CALENDARIO

20 ottobre

- **Pista S. Pancrazio**
Fraore (Pr)
60, 100, 125
2. prova Torneo delle Industrie
- **Pista Azzurra**
Jesolo (Ve)
50, 60, 100, 125, Senior
- **Pista Borgo Ticino**
Borgo Ticino (No)
60, 100, 125, Senior

27 ottobre

- **Pista S. Pancrazio**
Fraore (Pr)
3. prova Torneo delle Industrie
- **Pista Happy Valley**
Pinarella di Cervia (Fo)
50, 60, 100, 125, Senior
- **Pista Duemila**
Ampugnano (Si)
60, 100, 125, Senior
5. prova campionato regionale Toscana
- **Pista Winner**
gare Club
- **Pista Palomba**
Matera
50, 60, 100, 125, Senior
5. prova campionato regionale Basilicata
- **Pista Volturmo**
Caiazzo (Ce)
50, 60, 100, 125, Senior
- **Pista S. Venera**
Acireale (Ct)
50, 60, 100, 125, Senior

● **PUGLIA.** Il calendario dell'attività in Puglia ha subito alcune variazioni. Le gare (annullate) in programma a Fasano e a Torricella saranno recuperate il 10 novembre alla pista Jonica di Mottola, il 17 e il 24 novembre alla pista salentina di Ugento.



Nei 7. giri della finale della F.A del Monaco Kart Cup, dopo il passaggio di Schumacher e Van der Ende che toccano leggermente le balle di paglia: in pista finisce un po' di paglia e dietro si innesca un incidente con un inestricabile groviglio di kart. A quel punto la gara viene sospesa

TRIONFA NELLA GARA INTERNAZIONALE DI MONTECARLO

Schumacher è sempre lui!

MONTECARLO - La seconda edizione del Monaco Kart Cup verrà sicuramente ricordata per l'eccezionale performance dell'iridato di F.1, Michael Schumacher, ma anche per l'incredibile groviglio di piloti registrato al primo giro della finale della gara di F.A, vinta poi dal pilota della Ferrari. Gli organizzatori dell'Automobile club di Monaco avevano allestito il percorso di gara utilizzando una porzione del tracciato del Gran Premio compresa tra le Piscine e la Rascasse; sui bordi del circuito erano state poste delle balle di paglia a protezione. Purtroppo le balle di paglia non erano ricoperte, come accade in impieghi analoghi, di materiale plastico per evitare che sulla pista si spargessero frammenti di paglia. Così quando, nella tornata iniziale della finale della F.A, i primi due piloti, Schumacher e Van der Ende, hanno appena sfiorato una balla di paglia, come documentano le foto pubblicate in questa pagina, sul tracciato si è sparsa un po'

di paglia sulla quale sono finiti in testacoda i più immediati inseguitori del duo di testa, bloccando poi tutta la gara.

FORMULA A. Schumacher, alla guida del telaio Extreme, scocca appena omologata dalla Tony per il prossimo triennio e portata al debutto a Montecarlo, spicca il miglior tempo in prova precedendo l'olandese Van der Ende e lo svedese Dahlgreen. L'iridato di F.1 fa così subito capire ai rivali che avranno ben poche chance, del resto Schumacher si è preparato molto bene a questo appuntamento con una serie di test sulla pista di Lonato assieme alla Tony la settimana precedente. Nelle manche, l'alfiere della Ferrari coglie due successi, uno davanti a Dahlgreen e l'altro precedendo il francese Jouvé. La terza manche se l'aggiudica Van der Ende battendo Jouvé. La prefinale registra un'altra vittoria di Schumacher, alle sue spalle arrivano Van der Ende e Makowiecki, mai in grado



foto grafie **BENEDETTI**

MONACO KART CUP

Montecarlo (Mc), 6 ottobre 1996

2. Monaco Kart Cup

Formula A: 1. Schumacher (Tony-Vortex-Bridgestone) 25 giri in 26'20"467; 2. Marra (Rakama-Parilla-Dunlop) a 3"609; 3. Ravier (Tony-Vortex-Bridgestone) a 3"649; 4. Toninelli (Haase-Titan-Dunlop) a 7"358; 5. Makowiecki (Tony-Vortex-Bridgestone) a 10"602; 6. Saarinen (Crg-Pcr-Bridgestone) a 29"817; 7. Cardelli (Altkart-Italsistem-Bridgestone) a 37"927; 8. Viglino (Tecno-Parilla-Vepa) a 42"830; 9. Engels (Alpha-Rolax-Bridgestone) a 3 giri; 10. Pichler (Crg-Crg-Dunlop) a 4 giri.

Formula C: 1. Beggio (Biesse-Tm-Bridgestone) 25 giri in 25'39"535; 2. Varano (Birel-Tm-Vega) a 5"991; 3. Comman (Tony-Pavesi-Vega) a 6"866; 4. Di Paolo (Tony-Pavesi-Bridgestone) a 8"075; 5. Lippitsch (Birel-Tm-Bridgestone) a 8"404; 6. Ruffa (Brm-Tm-Vega) a 8"646; 7. Gerbaulet (Jolly-Tm-Vega) a 11"621; 8. Barilli (Crg-Tm-Bridgestone) a 16"407; 9. Matrullo (Birel-Pavesi-Dunlop) a 3 giri; 10. Fauvre (Pcr-Tm-Dunlop) a 5 giri.

Junior: 1. Van Der Pol (Tony-Vortex-Bridgestone) 16 giri in 19'16"171; 2. Campos (Top-Corner-Bridgestone) a 0"591; 3. Zwolsman (Crg-Crg-Bridgestone) a 10"691; 4. Den Tandt (Tony-Vortex-Bridgestone) a 11"005; 5. Premat (Tony-Vortex-Bridgestone) a 12"877; 6. Hines (Top-Corner-Bridgestone) a 16"854; 7. Furlbauer (Birel-Rolax-Vega) a 18"023; 8. Oberer (Rakama-Parilla-Vega) a 19"005; 9. Mourant (Birel-Italsistem-Bridgestone) a 19"361; 10. Nadin (Fullerton-Vortex-Bridgestone) a 20"603.

di impensierirlo. Il primo start della finale registra l'incidente descritto sopra. Al secondo via, Schumacher prende di nuovo il largo e giro dopo giro stacca progressivamente i rivali. A Marra e Ravier non resta che combattere, accanitamente, per la piazza d'onore. Sul traguardo l'italiano precede di strettissima misura il francese.

INTERCONTINENTALE C.

Piccini segna il miglior tempo nelle prove di qualificazione davanti a Pantano, Baldissonne e Beggio. Nella manche di qualificazione Piccini ribadisce la propria leadership bat-

tendo Pantano, Beggio e l'ungherese Bakos. Piccini si ripete nella prefinale precedendo Pantano, poi escluso dalla classifica, Beggio e Bakos. Nella finale Piccini fa ancora corsa a sé, ma ottiene un'inutile vittoria. A fine gara, il quattro volte iridato viene escluso perché nel serbatoio del suo kart vi non vi sono i 3 litri di carburante per le analisi. Va però aggiunto che la Crg, una volta rientrata in sede ha verificato la capienza di uno dei contenitori dei prelievi rilevando una capienza superiore al litro, pertanto Piccini ha chiesto all'autorità una verifica della

Le gare

Damioli vince la Cinquecento ufficiale per il Rally di Montecarlo

È stato il bresciano Giuseppe Damioli, vincitore della 125 Internazionale al Trofeo Cinquecento della Pista Winner e primo assoluto, ad aggiudicarsi la partecipazione gratuita al prossimo Rally di Montecarlo su una Fiat Cinquecento ufficiale, che era il primo premio del trofeo disputato sulla pista di Nizza Monferrato. Alessandro Scarafioti, primo nella 100 Nazionale, Erminio Bozzoni, vincitore nella 125 Nazionale, e Vittorio Stafieri, secondo nella 125 Internazionale, si sono aggiudicati la partecipazione gratuita a una gara del campionato italiano della Montagna, o a una prova del Superslalom, sempre alla guida di una Fiat Cinquecento Trofeo. A conclusione del trofeo il più contento di tutti pareva Giorgio Pianta. Il responsabile delle attività sportive del Gruppo Fiat si è infatti mostrato soddisfatto di avere messo in palio la partecipazione gratuita al prossimo Rally di Montecarlo, oltre alla disponibilità della piccola sportiva torinese per gare del Tricolore della Montagna. Pianta alla premiazione ha infatti aggiunto che il prossimo anno l'iniziativa del Trofeo Cinquecento, con premi analoghi se non maggiori, verrà ripetuta, tutto ciò perché crede fermamente nella capacità del kart di mettere in luce i talenti.

quantità del carburante prelevato. Il successo, nel dopo gara, passa a Beggio.

JUNIOR. Gli olandesi Van de Waker e Van der Pol sono in testa dopo i tempi. Nella manche sono al vertice Benjamini e Van der Pol. Nella prefinale si impone Van der Pol dopo un serrato duello con Hines che in un contatto si ritrova con la catena ko ed è costretto al ritiro. Nella finale, Van der Pole e Benjamini danno vita a un serrato duello, poi Benjamini finisce fuori nel tentativo di superare Van der Pol che va così a vincere.

PISTA WINNER

Nizza Monferrato (Al), 6 ottobre 1996

5. prova Trofeo Cinquecento

Classe 60 Minikart: 1. Rogna (Dap) 8 giri in 7'45"85 alla media di 66,77 kmh; 2. Gaggianesi (Cmp) in 7'47"73; 3. Filippi (Top) in 7'50"78; 4. Stocco (Top) in 7'55"63; 5. Freddi (Top) in 8'04"67; 6. Alessio (Top) in 8'10"74; 7. Moroni (Top) in 8'12"67; 8. Fusaro (Birel) in 8'13"55; 9. Basso (Tony) in 8'14"73; 10. Morardo (Gold) a 1 giro (Tutti i motori sono Comer).

La classifica finale del Trofeo: 1. Gaggianesi 214 punti; 2. Filippi 207; 3. Stocco 190; 4. Ricci 180; 5. Freddi 176; 6. Rogna 174; 7. Alessio 165; 8. Moroni 163; 9. Morardo 156; 10. Basso 154.

Classe 100 Junior: 1. Migliore (Tony-Tame) 10 giri in 7'55"28 alla media di 84,80 kmh; 2. Balestrero (Tony-Vortex) in 8'08"48; 3. Galleano (Tony-Parilla) in 8'09"52; 4. Torlasco (Panana-Tame) in 8'10"94; 5. Mortara (Mari-Italsistem) in 8'27"76; 6. Pianta (Rakama-lame) in 8'37"82; 7. Alessi (Pcr-Pcr) a 1 giro; 8. Scaglione (Tony-Vortex) a 1 giro; 9. Filippo Repetto (Tony-Vortex) a 1 giro.

La classifica finale del Trofeo: 1. Scaglione 208 punti; 2. Migliore 202; 3. Galleano 188; 4. Filippo Repetto 186; 5. Torlasco 174; 6. Balestrero e Alessi 169; 8. Salvorani 159; 9. Serale 139; 10. Pugliese 86.

Classe 100 Nazionale: 1. Alfieri (Pcr-Pcr) 15 giri in 11'21"81 alla media di 85,54 kmh; 2. Laudani (Crg-Atomik) in 11'22"30; 3. Bianchi (Dap-Dap) in 11'22"70; 4. Viser (Pcr-Pcr) in 11'23"14; 5. Scarafioti (Tecno-lame) in 11'23"55; 6. Morardo (Tony-Rotax) in 11'29"08; 7. Visini (Gold-Jako) in 11'29"69; 8. Fornara (Tony-Vortex) in 11'31"04; 9. Francia (Pcr-Pcr) in 11'31"40; 10. Ferrari (Rakama-Italsistem) in 11'31"78.

La classifica finale del Trofeo: 1. Scarafioti 209 punti; 2. Morardo 190; 3. Viser 183; 4. Alfieri 179; 5. Visini 172; 6. Davite 143; 7. Beccuti 140; 8. Famelli 138; 9. Riccardone 135; 10. Righini 133.

Classe 125 Europa: 1. Ribaldone (First) 10 giri in 7'51"32 alla media di 82,49 kmh; 2. Galimberti (First) in 7'52"37; 3. Morelli (First) in 7'53"01; 4. Brocato (Top) in 8'02"90; 5. Di Cristofaro (Birel) in 8'04"58; 6. Lavazza (Italia Motori) in 8'10"04 (Tutti i motori sono Gile- ra).

La classifica finale del Trofeo: 1. Morelli 162 punti; 2. Galimberti 154; 3. Ribaldone 153; 4. Pesce 149; 5. Brocato 144; 6. Delle Fave 140; 7. Di Cristofaro 131; 8. Lavazza 127.

Classe 125 Nazionale: 1. Erminio Bozzoni (Tony-Pavesi) 10 giri in 7'46"01 alla media di 83,43; 2. Pinelli (Kali-Tm) in 7'46"47; 3. Sac-

chi (Kali-Tm) in 7'48"44; 4. Scolari (Tony-Pavesi) in 7'49"58; 5. Garzena (Tony-Pavesi) in 7'50"87; 6. Cesio (Tony-Pavesi) in 7'53"42; 7. Grandi (Tony-Tm) in 7'57"56; 8. Raffaele Repetto (Tony-Pavesi) in 7'57"88; 9. Bargetto (Crg-Tm) in 8'00"78; 10. Grillo (Tony-Tm) in 8'16"62.

La classifica finale del Trofeo: 1. Erminio Bozzoni 220 punti; 2. Pinelli 210; 3. Scolari 199; 4. Garzena 191; 5. Grillo 180; 6. Sacchi 179; 7. Raffaele Repetto 172; 8. Bargetto 166; 9. Grandi 163; 10. Cesio 79.

Classe 125 Internazionale: 1. Damioli (Kali-Tm) 10 giri in 7'13"84 alla media di 89,62 kmh; 2. Stafieri (Tony-Pavesi) in 7'15"51; 3. Lercari (Dap-Pavesi) in 7'19"98; 4. Verdesse (Dap-Pavesi) in 7'36"98; 5. Ciliberti (Kali-Tm) a 1 giro.

La classifica finale del Trofeo: 1. Damioli 230 punti; 2. Stafieri e Tassisto 194; 4. Verdesse 164; 5. Burelli 61; 6. Lercari 52; 7. Ciliberti 47.

Classe 125 Senior: 1. Bar (Gold-Tm) 10 giri in 7'44"01 alla media di 83,79 kmh; 2. Santin (Gold-Tm) in 7'45"07; 3. Franzoni (Kali-Pavesi) in 7'48"53; 4. Miloni (Crg-Pavesi) in 7'51"39; 5. Barcellini (Tony-Pavesi) in 7'51"89; 6. Leone (Kali-Tm) in 7'52"71; 7. Fotta (Kali-Tm) in 7'53"04; 8. Perini (Kali-Tm) in 7'56"71; 9. Ossola (Gold-Tm) in 8'19"21.

Nota: La classe 125 Senior non era inserita nel trofeo Cinquecento.

PISTA JONICA

Mottola (Ta), 6 ottobre 1996

Classe 50 Minikart: 1. Nicola Ratti (Top-Comer) 5 giri in 6'23"35.

Classe 60 Minikart: 1. Vincenzo Pezzolla 10 giri; 2. Cocciozzi 10; 3. De Lauro 10; 4. De Carlo 10; 5. Leogrande 10; 6. Tari 10; 7. Vasco 10; 8. Petrone 10; 9. G. Ratti 10; 10. Campana 10.

Classe 100 Junior: 1. Petrerà 20 giri in 17'22"95 alla media di 72,486 kmh.

Classe 100 Nazionale: 1. Basile 20 giri in 16'58"23 alla media di 74,246 kmh; 2. Reale a 18'59; 3. Scardamaglia a 22'57; 4. Carlucci a 1 giro.

Classe 100 Internazionale: 1. Guidotti 20 giri in 17'21"98 alla media di 72,554 kmh; 2. Buonfrate a 1"32; 3. Schirone a 1 giro.

Classe 125 Internazionale: 1. De Mita 20 giri in 16'21"76 alla media di 77,005 kmh; 2. Reale a 15"20; 3. Schena a 33"75; 4. Cofano a 1 giro; 5. Domenico Pezzolla a 3 giri.

Classe 100 Senior: 1. Martino Camassa 20 giri in 17'44"13 alla media di 71,044 kmh; 2. Cisterna a 1"48; 3. Scatigna a 6"45; 4. Vasco a 6"77; 5. Arvinzigno a 11"31; 6. Giovanni Camassa a 12"14; 7. Di Santo a 26"52; 8. Vittore a 53"82; 9. Ferrarese a 1 giro; 10. Pichichero a 2 giri.

Classe 100 Club: 1. Pulito 15 giri in 12'55"77 alla media di 73,089 kmh; 2. Conte a 0"24; 3. Perrucci a 9"66; 4. Di Comite a 10"47; 5. Conte a 28"62; 6. Musci a 32"04; 7. Cozzi a 32"25; 8. Basile a 38"83; 9. Arcuri a 44"44; 10. Pavoncelli a 44"44.



Erminio Bozzoni, primo nella 125 N alla pista Winner, in azione davanti a Scolari. Guidotti, in basso, ha fatto sua la 125 N nella gara Uisp disputata a Mantova. Pulito, in basso a sinistra, vincitore della 100 Club alla pista Jonica

BONGIOVANNI

Classe 125 Club: 1. Spinelli 15 giri in 12'46"91 alla media di 73,933 kmh; 2. Valletta a 10"38; 3. Guarini a 11"40; 4. De Carlo a 11"68; 5. Mingolla a 12"27; 6. Zigrino a 17"07; 7. Boccia a 18"51; 8. Annoscia a 30"91; 9. Carriere a 31"90; 10. Papanice a 46"30.

PISTA HAPPY VALLEY

Pinarella di Cervia (Fo), 6 ottobre 1996

Classe 50 Minikart: 1. Turchi 9 penalità; 2. Di Sabatino 8; 3. F. Rossi 13; 4. Stacchini 17; 5. Faccioni 18; 6. Ricciuti; 7. Mancinelli.

Classe 100 Junior: 1. P. Montanari 22 giri in 15'24"767 alla media di 85,643 kmh; 2. Zanfini a 0"344; 3. Zani a 2"289; 4. A. Montanari a 4"114; 5. Pasquasi a 4"500; 6. De Pasquale a 13"766; 7. Rasi a 34"844.

Classe 100 Nazionale: 1. D'Ambrosio 22 giri in 14'57"625; 2. Garutti a 4"757; 3. Benelli a 7"378; 4. Pianta a 13"250; 5. Conti a 15"171; 6. Chierregati a 19"398; 7. Lanci a 24"946; 8. Paganani a 25"347; 9. Lanci a 25"736; 10. Berti a 26"909.

Classe 100 Internazionale: 1. D. Zebri 22 giri in 15'00"207 alla media di 87,980 kmh; 2. Uffini a

9"698; 3. Gattelli a 10"047; 4. Bonavita a 11"582; 5. Marangoni a 11"957; 6. Foschi a 12"632; 7. Spinaci a 20"693; 8. A. Zebri a 21"725; 9. Morsiani a 28"209; 10. Nepa a 41"521.

Classe 125 Nazionale: 1. Bellini 21 giri in 14'02"950 alla media di 89,685 kmh; 2. Giacobbi a 1"418; 3. Faè a 9"266; 4. Babin a 9"701; 5. Martini a 28"197; 6. Lullo a 37"077; 7. Lazzarini a 1 giro; 8. Pizzi a 1 giro; 9. Fabbretti a 1 giro.

Classe 125 Internazionale: 1. Paolucci 21 giri in 14'03"682 alla media di 89,607 kmh; 2. Lucchi a 2"929; 3. Morigi a 3"607; 4. Carlini a 4"065; 5. Degli Innocenti a 36"774.

Classe 100 Senior: 1. Collini 22 giri in 15'46"430 alla media di 83,683 kmh; 2. Guardigli a 0"286; 3. Comandini a 0"630; 4. Venturini a 1"340; 5. Bombi a 7"123; 6. Colella a 12"051; 7. Garuffi a 15"759; 8. Patrucci a 18"423; 9. Pecci a 25"896; 10. Cenni a 42"739.

Classe 125 Senior: 1. Valentini 22 giri alla media di 87,218 kmh; 2. Sanchini a 0"046; 3. Silvagni a 1"792; 4. Giardini a 4"845; 5. Gamberini a 15"099; 6. Magnani a 18"646; 7. Sirri a 18"709; 8. Succi a 22"492; 9. Corbari a 23"851; 10. Garbi a 24"611.



PISTA NUVOLARI

Curtatone (Mn), 6 ottobre 1996

gara Uisp

Classe 60 Minikart: 1. Pagan 8 giri in 7'31"7 alla media di 56,872 kmh; 2. Fantini a 2"4; 3. Cavallari a 15"1.

Classe 100 Nazionale: 1. Guimares 18 giri in 14'39"5 alla media di 65,716 kmh; 2. Bordina a 0"2; 3. Corbo a 7"9; 4. Capelli a 26"9; 5. Vaccari a 32"8; 6. Bosio a 45"6; 7. Raimondi a 1 giro; 8. Bolzoni a 2 giri.

Classe 100 Internazionale: 1. Sedoni 18 giri in 14'49"2 alla media di 64,954 kmh; 2. Tosatti a 7"8; 3. Bonazzi a 9"1; 4. Pancaldi a 10"3; 5. Folloni a 27"1; 6. Boni a 31"2; 7. Baraldi a 33"4; 8. Bellentani a 4 giri; 9. Bonaccorsi a 5 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Guidotti 18 giri in 14'43"2 alla media di 65,440 kmh; 2. Veronesi a 6"5; 3. Bernucci a 7"2; 4. Pezzugli a 8"2; 5. Ferraroni a 10"3; 6. Cattellani a 18"7; 7. Venturi a 19"2; 8. Pogliani a 26"7; 9. Rebecchi a 35"6; 10. Sibani a 5 giri.

Classe 125 Internazionale: 1. R. Montagnani 18 giri in 15'07"3 alla media di 63,983 kmh; 2. Bernucci a 2"0; 3. L. Rossi a 11"6; 4. Romagnoli a 12"0; 5. Minozzi a 16"8; 6. Neri a 19"9.



CUNA

Barnini e i «siluri» da record dell'Abarth



Sembrano siluri piuttosto che automobili e più ancora di altre, peraltro mitiche, vetture, hanno contribuito a far grande il marchio Abarth. Stiamo parlando dei veicoli da record Alfa Abarth 1100 Enduro Pininfarina (di colore rosso, sopra) e Fiat Abarth 1000 Bialbero Pininfarina (di colore argento in alto). Li ha riprodotti, in kit in resina e nella solita scala 1/43, Valerio Barnini. All'avanguardia sia a livello aerodinamico (erano studiate nella galleria del vento) ma anche per quanto riguarda varie soluzioni telaistiche, questi veicoli erano concepiti per stabilire record di velocità di durata. Era la fine degli anni '50 e Carlo Abarth lavorava tenacemente alla costruzione del suo mito.

Barnini: Via Volterrana 16, 50020 Cerbaia (Firenze). Tel. 055-825217.

Bella come ieri la 365 Gtb4 della Bbr

La Bbr si sta sempre più specializzando nella riproduzione di modelli della Ferrari e, pur se attentissima alle novità, non trascura i gloriosi Cavallini del passato. Come questa stupenda Ferrari 365 Gtb4 in versione stradale (poi denominata



Daytona). Quasi tutti i modellisti si sono dedicati soprattutto alle varie configurazioni da corsa, mentre la Bbr ha voluto offrire agli appassionati la possibilità di avere una super riproduzione, in scala 1/43, della 365 Gtb4. Venduto solo già montata e disponibile nei colori rosso, giallo, blu metallizzato, questo modello costa 300.000.

Bbr: Via Grieg 53b, 21047 Saronno (Varese).

Progetto K e la Ferrari in giallo

Particolarmente prolifica e attiva in questo periodo, la Progetto K ha pronte varie novità e fra queste la Ferrari 250 MM Pininfarina stradale del 1955. Si tratta di un modello, in metallo pressofuso e in scala 1/43, realizzato in serie limitata di 1000 esemplari, dunque dal sicuro valore a livello collezionistico. Anche perché si tratta di una Ferrari e questo, come sa bene chi raccoglie modelli, è un sicuro «valore aggiunto». Tra le novità in arrivo segnaliamo Fiat 1100/103 e Alfa 75.

Progetto K: Pego Italia, Via Pontelungo 1 Sesto Fiorentino (Fi). Tel. 055-4218679.

Matra Ms80 ovvero la Grandeur in F.1

Era la fine degli anni '70 e la Grandeur francese si misurava anche dai tentativi dei francesi di eccellere in Formula 1. Nacquero così delle bellissime monoposto, le Matra Ms80, che per mano di Jackie Stewart arrivarono al titolo mondiale nel 1969. Le «voitures bleu» erano affidate anche a Beltoise, Pescarolo e Servoz Gavin. La riproduzione di quelle monoposto permette ai nostalgici di rivivere un periodo indubbiamente interessante della F.1. Sono della Quartzo, in metallo pressofuso e in scala 1/43, e costano 43.500 lire l'una.

Quartzo: La Mini Miniera, Via Fenoglio 30, 12100 Cuneo. Tel. 0171-344420.



DALLA RACING 43 DUE VERSIONI DELLA COUPE' FRANCESE

Quelle Mégane all'italiana

La Renault Mégane è stata sicuramente una delle novità più seguite nel panorama rallistico di questa stagione e anche i modellisti non sono rimasti insensibili all'indubbio fascino della coupé francese. Che in Italia Racing43 ha riprodotto in kit di montaggio nella solita scala 1/43. In metallo bianco, ricca di fotoincisioni e dettagli, con il bel roll-bar perfettamente riprodotto, il kit del produttore piemontese è disponibile, come si vede a lato, sia nella versione schierata in Italia per Andreucci dalla Autorel che in quella protagonista nel campionato francese, dove ha vinto finora

quattro gare con Philippe Bugalski. Appare particolarmente riuscita, nella sezione di coda. Tra le altre numerose e interessanti novità proposte da Racing43 vi sono poi le Toyo-

ta Celica della Grifone di Dallavilla e Grossi, una Lancia Fulvia Safari di Sandro Munari, la Toyota

(Duncan) e la Mitsubishi (Makinen, vincitore) del Safari'96 la Mitsubishi di Makinen, primo al 1000 Laghi '95. A livello di F.1 c'è infine da segnalare la Ferrari 312 T4.



PHOTO4



ESTRILDO

MINI

NEWS

Lagorce è re con la Spider

RENAULT SPIDER

Nogaro (Francia), 6/10/96

11. Prova del campionato

Classifica: 1. Lagorce 18 giri in 30'25"336; 2. Guibbert a 3'347; 3. Rustad a 7'329; 4. Bernoldi a 13'202; 5. Sund a 18'286; 6. Haouza a 18'817; 7. Degremont a 19'474; 8. Wallinder a 21'306; 9. Nilsson 21'531; 10. Druckenmuller a 25'445.

Gpv: Rustad in 1'40"189 alla media di 130,649 kmh.

Campionato: 1. Lagorce 200 punti; 2. Rustad 129; 3. Nilsson 118; 4. Sund 104; 5. Wallinder 82; 6. Haouza 56; 7. Kloey 51; 8. Bleekemolen 44; 9. Guibbert 44; 10. Castagne 40.

Con Teodosio Draco al top

F.OPEL

A1-Ring, Zeltweg (Austria), 6 ottobre 1996

15. e 16. gara del campionato europeo

1. gara: 1. Kaffer 15 giri in 31'35"720 alla media di 123,720 kmh; 2. Teodosio 31'39"688; 3. Wagner a 31'49"057; 4. Simon 32'26"450; 5. Koster 32'29"876; 6. Stanton 32'32"923; 7. Montanari 32'38"497; 8. Hainbach 32'44"135; 9. Friederich 32'49"293; 10. Leinders 33'18"505.
Gpv: Montanari in 2'03"895 alla media di 127,356 kmh.
2. gara: 1. Teodosio 15 giri in 29'17"898 alla media di 135,888; 2. Kaffer 29'30"169; 3. Thimmier 29'37"355; 4. Masuda 29'40"655; 5. Stanton 29'43"884; 6. Koster 30'11"025; 7. Coronel 30'13"527; 8. Montanari 30'17"141; 9. Leinders 30'18"407; 10. Gomes 30'49"268.
Gpv: Teodosio in 1'54"421 alla media di 135,887 kmh.
Campionato: 1. Leinders 224 punti; 2. Gomes 136; 3. Simon 124; 4. Teodosio 113; 5. Coronel 99; 6. Nadeau 79.

STOCK CAR GRAZIE ALLA VITTORIA DI CHARLOTTE...

LABONTE bracca Gordon!

CHARLOTTE - Terry Labonte ha ottenuto la sua seconda vittoria stagionale aggiudicandosi la prestigiosa «Quality 500» disputata sull'ovale di Charlotte. Il 40enne pilota texano ha così ridotto a un solo punticino il distacco dal capoclassifica Jeff Gordon, suo compagno di squadra in seno al team di Rick Hendrick. Stavolta il campione in carica della Winston Cup ha navigato costantemente nelle retrovie per problemi di riscaldamento della sua Chevrolet, e s'è dovuto accontentare della 31. posizione. Evidentemente la presenza sugli spalti della nota tennista Monica Seles, sua accanita fan, non gli ha portato troppa fortuna... Terry Labonte ha tenuto costantemente sotto controllo la corsa, alternandosi al comando con suo fratello Bobby, Mark Martin, Dale Earnhardt e Ricky Craven, andando poi letteralmente in fuga negli ultimi 26 giri fino alla bandiera a scacchi. Dei 334 giri totali, 37 sono stati caratterizzati dalle luci gialle, accese in 5 occasioni. L'incidente più spettacolare ha visto prota-

gonista Ernie Irvan (si, proprio lui, il «miracoloso» tornato quest'anno alle corse dopo il gravissimo incidente dell'agosto '94), che ha picchiato contro il muro al 208. giro ed è poi stato colpito dal rookie Robby Gordon e ancor più violentemente da John Andretti. Irvan è stato poi ricoverato in ospedale per una serie di controlli.

NASCAR

Charlotte (North Carolina), 6 ottobre 1996

28. gara della Winston Cup

Classifica: 1. T. Labonte (Chevrolet Monte Carlo) 334 giri in 3.30'00" alla media di 230,317 kmh; 2. Martin (Ford Thunderbird) a 3'84; 3. Jarrett (Ford Thunderbird); 4. Marlin (Chevrolet Monte Carlo); 5. Craven (Chevrolet Monte Carlo); 6. Earnhardt (Chevrolet Monte Carlo); 7. Burton (Pontiac Grand Prix); 8. R. Wallace (Ford Thunderbird); 9. M. Waltrip (Ford Thunderbird); 10. Elliott (Ford Thunderbird)

Campionato: 1. J. Gordon 4163; 2. T. Labonte 4162; 3. Jarrett 4071; 4. Earnhardt 3892; 5. Martin 3801; 6. Rudd 3402; 7. R. Wallace 3398; 8. Marlin 3358; 9. Schrader 3315; 10. Irvan 3261.

INTERSERIE CON LA FONDOMETAL A ZELTWEG

Randaccio strepitoso

ZELTWEG - Grande giornata per Ranieri Randaccio, che si è rivelato il pilota più performante sul nuovo A1-Ring, vincendo la 1. gara e cogliendo un secondo posto nell'altra frazione, entrambe le volte sotto la pioggia battente, dopo essersi avviato dalla corsia box per problemi alla frizione.

INTERSERIE

A1-Ring (Zeltweg), 6 ottobre 1996.

7. e 8. prova del campionato

1. gara: 1. Randaccio (Fondmetal) 12 giri in 22'57"299 alla media di 135,467 kmh; 2. Hasenbichler (Penske-Buick) 24'06"006; 3. Grobl (Porsche Rs/Gi2) a 1 giro; 4. Lechner (Lola-Audi) a 1 giro; 5. Fritscher (Lola) a 1 giro; 6. «Federico Careca» (Penske-Buick) a 1 giro; 7. Ryschka (Lola-Audi) a 1 giro; 8. Catlow (Lola-Ford Cosworth) a 1 giro; 9. Alber (March-Bmw) a 2 giri; 10. Guldi (March-Audi) a 2 giri. **Gpv:** Randaccio in 1'52"252 alla media di 138,513 kmh. **2. gara:** 1. Stirling

(Lola-Judd V10) 12 giri in 21'18"425 alla media di 145,944; 2. Randaccio 21'42"972; 3. «Federico Careca» 22'12"261; 4. Becker (Minardi-Cosworth) 22'20"643; 5. Ryschka 22'33"415; 6. Grobl 23'09"921; 7. Binder (Argo-Chevrolet) a 1 giro; 8. Griessner (Lola-Audi) a 1 giro; 9. Guldi a 1 giro; 10. Fritscher a 2 giri. **Gpv:** Randaccio in 1'43"654 alla media di 150,002 kmh.
Campionato: 1. Lechner 57,5 punti; 2. Stirling 56; 3. «Federico Careca» 53; 4. Randaccio 32,5; 5. Ryschka 31; 6. Hasenbichler 27; 7. Guldi 22,5; 8. Binder 22; 9. Bross 19; 10. Adamek 17,5.

NOGARO - E sette! Il brasiliano Enrique Bernoldi ha dominato anche a Nogaro, rendendo ancora più schiacciante la sua supremazia nell'Europeo di F. Renault: quest'anno gli sono sfuggite soltanto due gare delle 9 disputate sinora... Partito dalla pole, il pilota della Tatuus ha progressivamente staccato i suoi avversari, andando a vincere davanti a Saelens (Mygale), Degremont (Mygale) e Galfi (Tatuus), migliore degli italiani al traguardo. Da rimarcare la stupenda rimonta di Cook, che è risalito dal 20. al 7. posto.

GT GIAPPONESE A SUGO ASSIEME A HATTORI

Schummy Jr.

Trionfa in McLaren

SUGO - Grande dimostrazione di superiorità della McLaren Gtr di Naoki Hattori e Ralf Schumacher, vincitori della 5. prova della serie Gt giapponese. La gara ha avuto una svolta al 2. degli 81 giri in programma, quando l'altra McLaren Gtr di John Nielsen e David Brabham, con quest'ultimo alla guida, è uscita di strada dovendosi poi ritirare. La corsa ha visto l'ingresso della safety car per 6 giri, ed è ripresa con Schummy jr. in testa. La Gtr superstita è stata in testa sino al pit-stop del 45. giro, quando è andata al comando la Skyline di Toshio Suzuki. La fase finale della gara ha visto Hattori impegnato in una strepitosa rimonta, coronata a 8 giri dalla fine con la riconquista del 1. posto. Solo 26. la Ferrari F40 di Larrauri-Reid, troppo penalizzata dal regolamento nipponico particolarmente restrittivo.

Tetsuya Tsuzuki



Schummy jr. e Hattori, vincitori a Sugo, nel 1. giro hanno seguito la McLaren «gemella» di Nielsen-Brabham. A Bathurst Murphy e Lowndes, sopra a destra, si sono imposti nella 1000 Km, mentre Tamara Vidali, è giunta 4. in una delle gare di Classe 2. A Charlotte, ha vinto Labonte, con la Chevy n.5, nell'altra pagina in lotta con Marlin

TSUZUKI

F.RENAULT DOMINANDO A NOGARO

Bernoldi cala il... «settebello»

F.RENAULT

Nogaro (Francia), 6 ottobre 1996

9. prova del campionato europeo

Classifica: 1. Bernoldi (Tatuus Rc 96) 17 giri in 25'41'986; 2. Saelens (Mygale Fr 96) a 4'416; 3. Degremont (Mygale Fr 96); 4. Galeffi (Tatuus Rc 96) a 8'561; 5. De Lorenzi (Tatuus Rc 96) a 9'214; 6. Van Hooydonk (Mygale Fr 96) a 10'723; 7. Cook (Tatuus Rc 96) a 13'784; 8. Sundberg (Tatuus Rc 96) a 18'417; 9. Alberto (Martini Mk 72) a 19'162; 10. Haberfeld (Van Diemen) a 20'069.

Gpv: De Castelli (Mygale Fr 96) in 1'29'503 alla media di 146,248 kmh.

Campionato: 1. Bernoldi 186 punti; 2. Saelens 120; 3. Haberfeld 88; 4. Galeffi 86; 5. De Lorenzi 80; 6. Cook 66; 7. De Castelli 48; 8. Cascio 45; 9. Van Hooydonk 44; 10. Degremont 42.

SUPER T VINCE COL VETERANO RICHARDS

Una Volvo «australiana»

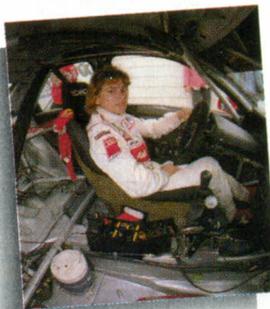
BATHURST - Come contorno della 1000 Km si sono disputate due gare SuperT: una il sabato, in due distinte frazioni, e una la domenica. Baird ha vinto le due frazioni, mentre Richards si è imposto con la Volvo nella gara di domenica disputata sul bagnato. La Vidali è giunta 4. e 5. nelle due frazioni sprint, e 6. nella gara della domenica. Alla fine Tamara si è detta soddisfatta: «Il circuito è una sorta di luna park. Bathurst è una pista molto difficile da imparare, ma molto appagante per chi ama emozioni forti!»

TURISMO AUSTRALIANO

Bathurst (Australia), 5 e 6 ottobre 1996

Gare internazionali

1. GARA - 1. Frazione: 1. Baird (Bmw 318i) 5 giri in 11'53'19; 2. Richards (Volvo 850) 11'54'51; 3. Jones (Audi A4) 11'55'70; 4.



Morris (Bmw 318i) 12'05'86; 5. Vidali (Audi A4) 12'07'99; 6. Aderton (Peugeot 405 Mi 16) 12'08'81; 7. G. Brabham (Bmw 318i) 12'09'68; 8. Voigt (Bmw M3) 12'31'82; 9. Tweedie (Bmw 318i) 12'39'04; 10. Matthews (Bmw 318i) 12'39'45. **Gpv:** Richards in 2'20'577. **2. Frazione:** 1. Baird 5 giri in 11'50'25; 2. Richards 11'50'44; 3. Brabham 11'53'86; 4. Vidali 11'54'50; 5. Voigt 12'34'67; 6. Tweedie 12'37'22; 7. Matthews 12'59'96; 8. Kratzmann (Ford Sierra) 13'00'61; 9. Holden (Bmw E30) 13'58'43; 10. Jones 12'23'76. **Gpv:** G. Brabham in 2'20'964.

2. GARA: 1. Richards 8 giri in 21'19'85; 2. Jones 21'20'22; 3. Morris 21'39'17; 4. Baird 21'41'97; 5. G. Brabham 21'44'88; 6. Vidali 22'22'97; 7. Full (Peugeot 405 Mi 16) 22'25'81; 8. Matthews 23'13'48; 9. Tweedie 23'13'76; 10. Kratzmann 22'03'01. **Gpv:** Jones in 2'34'977

FRONTLINE

ENDURANCE IN COPPIA CON MURPHY

Lowndes a Bathurst

BATHURST - A quanto pare in Australia è nata una stella. Stiamo parlando del pilota locale Craig Lowndes. Il 22enne pilota in coppia col neozelandese Greg Murphy, che di primavera ne ha viste 24, si è aggiudicato la 1000 Km di Bathurst al volante di una Holden Commodore. I due hanno messo al sicuro la vittoria con un irresistibile forcing portato al termine dell'acquazzone che ha caratterizzato la prima fase della corsa. Lowndes, già laureatosi campione turismo, un mese fa si era aggiudicato anche l'altra gara endurance australiana, la Sandown 500.

Carlo Irlitti

BATHURST 1000

Bathurst (Australia), 6 ottobre 1996

Gara endurance

Classifica: 1. Lowndes-Murphy (Holden Commodore Vr) 161 giri in 7.09'28'35; 2. Johnson-Bowe (Ford Falcon Ef) a 19'20; 3. Longhurst-Ellery (Ford Falcon Ef) a 55'97; 4. Gardner-Crompton (Holden Commodore Vr) a 1 giro; 5. Brock-Mezera (Holden Commodore Vr) a 1 giro; 6. Perkins-Ingall (Holden Commodore Vr) a 1 giro; 7. Skaife-Clelland (Holden Commodore Vr) a 2 giri; 8. Johnson-Kendall (Ford Falcon Ef) a 3 giri; 9. Waldon-Noske (Holden Commodore Vr) a 3 giri; 10. Niedzwiedz-Douglas (Ford Falcon Eb) a 4 giri.

... e per 10 anni sarà alla Twr!

Il futuro del giovane Craig Lowndes poggia su basi quantomai concrete. Dopo l'annata trionfale nel turismo australiano, il pilota della Holden è stato contattato nientemeno che da Tom Walkinshaw, che gli ha fatto firmare un contratto della durata di 10 anni! Entro il mese prossimo Lowndes sarà in Inghilterra per provare una delle Dallara F3 del team Twr Junior e sembra possibile un suo debutto nella prossima edizione del campionato Internazionale di F3000.

FRONTLINE

AUTO SPORT 95

DOVE SI CORRE

a cura di **MARISA IMBROGNO**

WEEK END

VELOCITÀ

20 ottobre

MAGNY COURTS (F)

Finali Renault
F. Campus
Sport Spider

LE CASTELLET (F)

Camp. francese F.3

FUJI (J)

Camp. giapp. F.3
Camp. giapp. F. Nippon

ROCKINGHAM (USA)

Nascar

RALLY

18-19 ottobre

SUD AFRICA

Total International Rally
Camp. africano

18-20 ottobre

VERONA

Rally 500 Minuti Historic
Trofeo Csaì
Tel. 045/509400

19-25 ottobre

HONG KONG

Hong Kong- Pechino
Camp. Asia Pacifico

20 ottobre

VERONA

6 Ore per Autostoriche
Regolarità
Tel. 045/509400

UDINE

Rally della Carnia
Coppa Italia 3. zona
Tel. 0432/668823

MIRADOLE (PV)

Rallysprint Terme
di Miradolo
Tel. 02/26146160

SAVIGNANO (FO)

Rallysprint San Crispino
Tel. 0541/946257

25-26 ottobre

SVIZZERA

Rally del Vallese
Camp. Svizzero

25-26 OTTOBRE

GERMANIA

Rally Tre Città
Camp. Eur. Coeff. 2

25-27 ottobre

ANTIBES (F)

Rally d'Azur Antibes
Camp. europ. coeff. 20

ALTRE SPECIALITÀ

18-20 ottobre

PUCCIANELLO (CE)

Slalom
Tel. 0823/444704

JUDICA (CT)

Slalom
Tel. 091/344533

ALASSIO (SV)

Slalom
Tel. 0182/20388

LUINO (VA)

Slalom Luino-Montenegrino
Tel. 0332/235643

CEPARANA (SP)

Slalom Ceparana-Bolano
Tel. 019/703569

SONDRIO

F. Challenge
TEL. 0342/212213-4

MAGIONE (PG)

F. Challenge
Tel. 075/840303

FOSSANO

F. Challenge

MAGGIORA (NO)

Vst
Campionato Italiano
Tel. 0322/87364

FERRARA

Coppa dei sette lidi
Tel. 0532/209060

L'AUDIENCE IN TV dal 30 settembre al 6 ottobre

TRASMISSIONE	RETE	DATA	ASCOLTO MEDIO	SHARE
Grand Prix	Italia 1	6/10	1.273.000	7.20%
Rally Rai	Rai 3	5/10	530.000	8.29%
SuperTurismo (gara)	Tmc	6/10	431.000	2.98%
Rally	Italia 1	30/9	368.000	7.88%
Crono	Tmc	6/10	324.000	1.47%
Rally (replica)	Italia 1	5/10	263.000	11.11%
Tmc Race	Tmc	6/10	243.000	1.91%
Sportmotori	Italia 1	2/10	142.000	14.35%
SuperTurismo (prove)	Tmc	5/10	121.000	1.48%
SuperTurismo (prove)	Tmc	5/10	36.000	1.44%

I dati di ascolto si riferiscono alle trasmissioni mandate in onda dalle sole emittenti che si avvalgono del servizio di rilevamento ufficiale Auditel

COLOMBO



A Magny-Cours, Busnelli e Pignataro, a fianco, si giocano un campionato in una gara: sono infatti in testa a pari punti nel monomarca F. Renault Campus prima del gran finale. I due leader dovranno però guardarsi anche da Calcagni e De Marco...

SETTE GIORNI IN TV

Martedì 15 ottobre

- 03.00 CLASSIC CARS (Dsf)
- 08.30 GP GIAPPONE (Eurosport) replica
- 10.00 SPEEDWORLD (Eurosport)
- 13.00 F.3 (Tele+2) la gara di Magione
- 16.40 SPECIALE SANREMO (Rai 3)
- 17.00 TRUCK RACING (Eurosport)
- 18.30 22.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 20.15 MOTORMAGAZIN (Dsf) le gare Itc a Hockenheim, Coppa Clio e F. Renault al Nurburgring

Mercoledì 16 ottobre

- 01.00 CRONO (Tmc) replica
- 01.30 CLASSIC CARS (Dsf)
- 07.15 DREAM CARS (Dsf)
- 14.00 e 23.00 MOTORSPORTMAGAZIN (Dsf)
- 17.00 MOTORS (Eurosport) Finali di Renault Spider, F. Renault, Coppa Clio francese, SuperT spagnolo, F. Ford e F. Fiesta a Donington, Rallycross francese
- 13.00 F.1 (Tele+2) la gara di Magione
- 13.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 16.20 SPECIALE SANREMO (Rai 3)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 21.00 FOUR WHEELS (Eurosport)
- 21.15 MOTORVISION (Dsf)
- 21.30 FORMULA 1 MAGAZINE (Eurosport)
- 22.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 23.00 TRUCK RACING (Eurosport)
- 23.05 ABS (Odeon)

Giovedì 17 ottobre

- 00.05 RACING TIME (Odeon)
- 00.30 RUBRICA MOTORI (Italia 1)
- 01.00 CRONO (Tmc)
- 01.30 DRAG RACING (Dsf)
- 04.00 e 07.15 DREAM CARS (Dsf)
- 11.00 MOTORS (Eurosport)
- 12.00 FORMULA 1 (Eurosport)
- 15.00 SPECIALE SANREMO (Rai 1)
- 17.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 19.25 TG MOTORI (Odeon)
- 23.00 FORMULA 1 (Eurosport)

Venerdì 18 ottobre

- 01.30 05.00 DREAM CARS (Dsf)
- 04.00 DRAG RACING (Dsf)
- 10.00 INDYCAR (Eurosport)
- 17.00 INTERNATIONAL MOTORSPORT REPORT (Eurosport)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 21.00 OFFROAD (Eurosport)
- 22.30 TELESPORT (Italia 9)
- 22.30 SUPERSIX SPORT (Supersix)

Sabato 19 ottobre

- 04.00 DRAG RACING (Dsf)
- 06.00 CLASSIC CARS (Dsf)
- 07.45 DREAM CARS (Dsf)
- 10.30 e 11.30 TRUCK RACING (Eurosport)
- 13.00 FOUR WHEELS (Eurosport)
- 13.00 ABS (Odeon)
- 13.30 KARTING (Dsf)
- 16.30 RALLY RAI (Rai 3)
- 19.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 22.30 A TUTTO GAS (Italia 7)
- 23.00 MOTOR LAND (Italia 7-Sesta Rete)

Domenica 20 ottobre

- 04.45 DREAM CARS (Dsf)
- 11.30 FORMULA 1 (Eurosport)
- 13.15 GRAND PRIX (Italia 1)
- 13.25 TG2 MOTORI (Rai 2)
- 14.00 TRUCK RACING (Eurosport)
- 18.00 TMC RACE (Tmc)
- 19.55 CRONO (Tmc)

Lunedì 21 ottobre

- 00.45 MOTOR LAND (Italia 7-Sesta Rete)
- 01.15 CLASSIC CARS (Dsf)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 19.30 SPEEDWORLD (Eurosport)
- 23.00 TMC RACE (Tmc 2)

Martedì 22 ottobre

- 00.00 RALLY (Italia 1)
- 04.00 e 01.30 DRAG RACING (Dsf)
- 05.00 KARTING (Dsf)
- 11.00 SPEEDWORLD (Eurosport)
- 18.30 22.30 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 20.15 MOTORS (Dsf) documentario su Juan Manuel Fangio

Mercoledì 23 ottobre

- 04.00 e 01.30 CLASSIC CARS (Dsf)
- 07.15 DREAM CARS (Dsf)
- 12.00 TRACTOR PULLING (Eurosport)
- 12.45 RALLY DI SANREMO (Tele+2)
- 13.15 PIÙ MOTORI (Tele+2)
- 14.00 MOTORS (Dsf) documentario su Juan Manuel Fangio
- 19.25 e 23.00 TG MOTORI (Odeon)
- 19.30 MOTORS (Eurosport) F.3, SuperTurismo, Nissan Cup, Porsche Cup e Citroen Saxo al Paul Ricard; F. Renault e Renault Spider a Brands Hatch
- 22.30 SPORTDOCUMENTATION (Dsf)
- 23.00 TRUCK RACING (Eurosport)
- 23.05 ABS (Odeon)
- 23.30 KARTING (Dsf)

Precisiamo che tutti i servizi televisivi trasmessi dopo le 23,59 vengono inclusi nella programmazione del giorno successivo