

PARLA ROSBERG POTREI
TORNARE IN F.1! pag. 10

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **35**

Anno XXX - 28 agosto-3 settembre 1990
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.000

DA CONSERVARE

I MAGNIFICI
ANNI '60



FORMULA 1
AUTO
SPRI
NT

IL PRIMO FASCICOLO
SUI MAGNIFICI ANNI '60

132
PAGINE!

GP BELGIO

**NEL WEEK-END
DEGLI INGAGGI
MILIARDARI
PROST BATTUTO
SUL CAMPO
E SUI ...SOLDI**

**AYRTON 63
ALAIN 50
IL MONDIALE
SI DECIDE
A MONZA?**

SENNÀ FA 13

1000 LAGHI SAINZ BATTE ANCHE I FINLANDESI!

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
ROBERTO GUGLIELMI

CAPISERVIZIO
ROBERTO BOCCAFOGLI
FRANCO NUGNES

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

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

SERVIZI SPECIALI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA
ALESSANDRO STEFANINI

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
STEFANO BARATTI
GIORDANO CAPELLI
FRANCO ROSSI

SEGRETERIA DI REDAZIONE
MARISA IMBROGNO

SEGRETERIA ESTERI
F. GIGI RUECKERT

ARCHIVO:
MIRCO LAZZARI

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

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

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

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

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

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

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

CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ADOLFO GALLEAZZI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

10 ROSBERG. L'ex campione del mondo di F.1 torna alle corse in Gr. C con la Peugeot ma non nasconde che il suo obiettivo è rientrare nei Gran Premi. Ecco perché ha tolto il casco dal chiodo



36 GP DEL BELGIO. Non sono mancate le sorprese sul circuito prima delle prove: l'O'nyx-Monteverdi ha annunciato il suo ritiro dal Circus per mancanza di fondi sufficienti per continuare



16 SPORT PROTOTIPI. La Mercedes ha conquistato un'altra doppietta nel mondiale di Gruppo C. Vincendo al Nürburgring Baldi e Schlesler si proiettano al comando della graduatoria

- 4** Occhio Sprint
- 6** Lettere
- 9** Cosa succede in...
- 10** Il personaggio: Rosberg
- 15** Tutte Mini
- 16** Sport Prototipi al Ring
- 27** Il circuito di Sydney
- 28** F. 3000 a Brands Hatch
- 35** Domenica Notte
- 62** Tutte Velocità
- 65** Domenica Sprint
- 66** F. Indy a Denver
- 72** Tutterally
- 74** Mondiale rally: 1000 Laghi
- 84** Rally: Pre-Piancavallo
- 88** F. 2000: Minutolo campione
- 94** F. Alfa Boxer: come cambia
- 98** Tutte Prodotto
- 100** L'altra Domenica
- 105** Notiziario Csaì
- 106** Tutte Estero
- 108** Tutte Karting
- 110** Compravendita
- 113** Calendario
- 114** Questa settimana nel...

74 1000 LAGHI. In Finlandia, nella gara risolutiva della stagione, i lancisti — assente Bision — hanno dato l'ultimo assalto alla Toyota di Sainz per il titolo mondiale piloti. Ecco come è andata



CHI ACCELERERA



9 MICHAEL SCHUMACHER — È giovane e non si accontenta il nuovo idolo della scuola tedesca. Schumacher, già dominatore della F.3, teutonica, due settimane fa al Nürburgring ha vinto la gara delle monoposto per poi, nella corsa Gr.C, restare a lungo in testa con la Mercedes di Mass. 9 per la costanza.

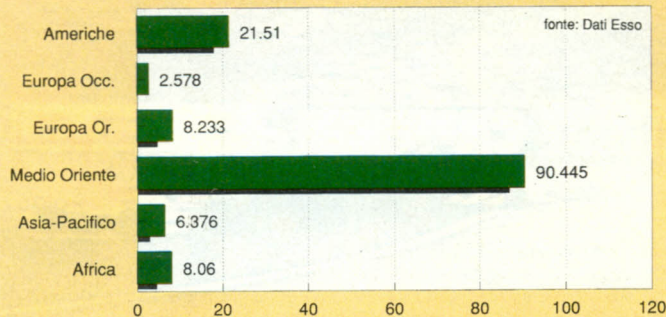


9 KYALAMI — In Sudafrica sbollisce (leggermente) la tensione sociale e subito gli organizzatori di Kyalami colgono la palla al balzo: hanno un nuovo circuito pronto, già approvato dalla Fisa, e chiedono una data iridata per il '92. E, ciò che è più importante, assicurano una media sul giro di 211 kmh! Complimenti.



8 GEOFF BRABHAM — Elkhart Lake, 12. gara Imsa. Si mette a piovere e tutti si precipitano ai box per montare gomme rain. Tutti ma non Geoff Brabham, che rischia grosso e preferisce tenere le slick. Risultato: smette di piovere e sulla pista asciutta Geoff vince alla grande. 8 per il coraggio.

RISERVE ACCERTATE DI PETROLIO GREGGIO (in milioni di tonnellate)



DIAMO I NUMERI

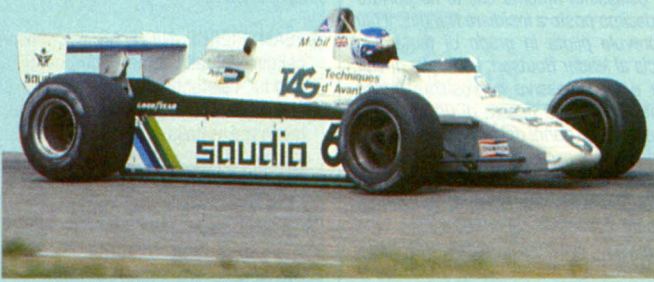
1 Il numero dei Gp vinti da Rosberg nel 1982, anno del suo unico titolo iridato. È il record negativo: Keke lo divide con Hawthorn che nel 1958, anno del suo titolo vinse solo una delle 11 gare iridate.

8 Sono i Gp vinti da Senna nel 1988, anno della sua vittoria iridata. È il record positivo a cui Ayrton affiancò quell'anno anche 13 pole position e 3 giri più veloci.

75 In percentuale, i Gp vinti da Alberto Ascari nell'anno del suo titolo iridato 1952 (6 vittorie su 8 gare). Si tratta del valore più elevato della storia della F.1.

2 Il numero dei campioni del mondo F.1 ad avere centrato il titolo senza neppure una pole position. Si tratta di Denis Hulme nel 1967 e di Niki Lauda nell'84.

3 I campioni del mondo coronati senza neppure un giro più veloce in tutta la stagione. Sono Graham Hill nel 1968, Emerson Fittipaldi (1972 e '74) e Rosberg nell'82.



LA MIGLIORE DELLA SETTIMANA

I DUBBI DI AURIOL

«I piloti finlandesi trovano pericoloso il Tour de Corse. Ma in Corsica, se vai fuori strada, te la puoi anche cavare. Qui al Mille Laghi finisci tra gli alberi...»

Didier Auriol su L'Equipe del 22/8

CHI FRENA



5 ERIK COMAS — Partito alla grandissima, Comas sembrava avere già in tasca il titolo '90 di Formula 3000. Ma da Pergusa è in crisi nera: nessun risultato nelle ultime tre gare, due delle quali vinte dal suo compagno McNish. Lui assicura che la riscossa riprenderà da Birmingham: 5 di incoraggiamento.



4 PETER MONTEVERDI — Onyx ritirata dal mondiale F.1. La ragione? 400.000 dollari da pagare in anticipo alla Goodyear, altrimenti niente gomme. Queste le argomentazioni di Monteverdi, «costretto» ora a liquidare il team Onyx in Inghilterra nonché a rischierarsi nel '91 con un team svizzero. 4 per la sincerità.



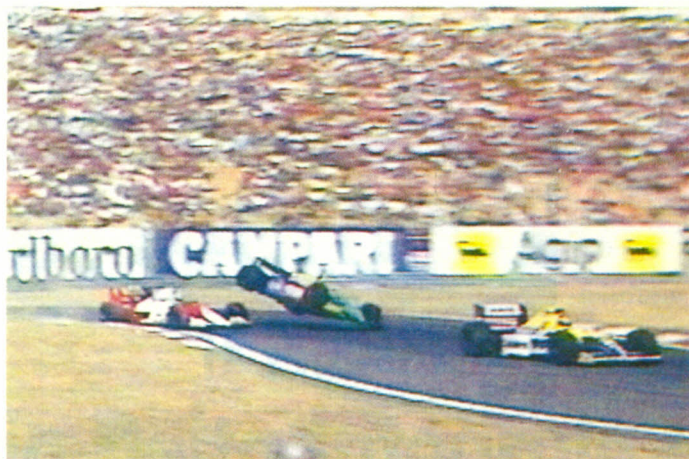
3 NISSAN G.R.C. — Qualifiche con problemi per la Nissan al Nürburgring. Tanto difficili che il team si «dimentica» di fare provare anche Bailey, il quale così non può gareggiare con il risultato che il suo compagno Blundell deve guidare per tutti i 480 km della gara, che conclude finito. Senza parole.

EUROMONTAGNA IN CRISI INSANABILE

SEGUO il mondo delle corse in salita e devo dire che il quadro che se ne raccoglie non è poi così divertente. Le cose vanno abbastanza bene in Italia dove c'è una presenza molto massiccia di vetture sport competitive e una generazione di piloti molto competitiva, ma in Europa la situazione a mio parere sta precipitando. Anche gli italiani più rappresentativi come Mauro Nesti hanno abbandonato la serie continentale che ora versa in una grave crisi di identità. Il titolo che Andres Vilariño ha conquistato quest'anno con largo anticipo sta passando nell'assoluto silenzio. Nessuno ne parla, nessuno segue il campionato che un tempo sapeva raccogliere intorno a se squadre ufficiali e piloti di gran lignaggio. È finito quel tempo? Le corse in salita sono proprio da considerarsi le gare del paese e nulla più? Io non lo credo, ma credo di essere uno dei pochi rimasti. Purtroppo...

Giancenco Massimali - Palermo

LA SITUAZIONE non è allegra: il campionato europeo sta vivendo la crisi più grave dacché è stato istituito. C'è addirittura chi ne propone la profonda trasformazione o la cancellazione. La Federazione Internazionale in effetti non ha fatto nulla per evitare che la caduta fosse verticale: gli organizzatori svizzeri (la gestione dell'EuroMontagna è affidata all'Ac Bernese) non hanno mai incentivato i premi che sono rimasti gli stessi di una decina di anni fa. Ora non servono nemmeno a pagare le spese minori e vengono anzi considerati un affronto dai campioni più rappresentativi. Ma le corse in salita che richiamano grandi folle sui percorsi (forse perché non si paga il biglietto) non trovano spazi sui media e in televisione se non in casi molto particolari. E così diventa molto difficile trovare gli sponsor disposti a coprire i costi di una stagione ad alto livello che non sono molto contenuti. Attualmente non ci sono grossi segnali di ripresa, purtroppo. C'è il rischio, insomma che il campionato europeo che un tempo chiamava a raccolta i costruttori come Porsche e Ferrari oggi finisca davvero nell'oblio, dimenticato da tutti. Sarebbe un vero peccato perché anche questa categoria potrebbe esprimere valori interessanti. In Italia manca una nuova generazione di piloti: alle spalle dei Nesti, dei Baribbi e degli Scola non stanno nascendo nuove leve. Eppure non ci vorrebbe molto per ridare linfa a una disciplina storica delle quattro ruote da corsa. Tanto più che se per un momento si escludono le regine delle salite, vale a dire le vetture Sport, si scopre che esiste un sottobosco di vetture turismo estremamente interessanti e ben preparate. Non vorremmo che perdendo d'importanza il campionato per le vetture da assoluto, si perda anche quello che si può definire lo «zoccolo duro» delle cronoscalate. Peccato che non esista un Bernie Ecclestone che sappia rivalizzare una serie che avrebbe ancora molto da dire.



TIFOSI DIVISI SUGLI INCIDENTI UNGHERESI

SONO un tifoso ferrarista e da più anni seguo assiduamente la Formula 1. Il Gp d'Ungheria è stato sicuramente fra i più brutti anche dal punto di vista dello spettacolo che ho visto. Il fatto, o meglio, i fatti che hanno mutato in peggio la competizione, già iniziata in sordina, sono quelli avvenuti verso fine gara: Senna e Berger hanno provocato l'uscita di strada rispettivamente di Nannini e Mansell. Da quanto si è visto in Tv i colpevoli di questi incidenti sono stati i due conduttori della McLaren. Non voglio accusare l'austriaco, colpito più tardi dalla giustizia divina che lo ha costretto al ritiro, ma Senna che non è nuovo a questo tipo di incidenti e che vanta un bagaglio di esperienza maggiore di Gerhard. Il comportamento del brasiliano andava punito con la squalifica (visto che la divina provvidenza non l'ha punito). La gara di Senna era iniziata non troppo bene, ma poi si era ripreso dando vita a una bellissima rimonta che lo ha portato dal decimo posto a insidiare Nannini, il più autorevole pilota in grado di tentare la caccia al leader Boutsen. La voglia di vincere e un eccessivo nervosismo hanno spinto Senna alla ricerca di un sorpasso impossibile ai danni del povero Nannini. Ci ha rimesso il senese che avrebbe potuto vincere il suo Gp. Si parla di un arrivo nel '92 di Senna alla Ferrari: ne sarei contento, però adesso lo condanno.

Giuliano Berti - Rovello Porro (Como)

SIAMO due appassionati di F.1 e tifosisime dei due piloti della McLaren: Berger e Senna. Prima di tutto vogliamo prendere le difese dei due conduttori, visto che sono molti quelli che osano spesso offenderli, per l'invidia. Ci riferiamo al Gran Premio di Ungheria dove le McLaren, come hanno scritto molti giornali, dovevano fare a spintoni per vincerci! Su un tracciato come quello dell'Hungaroring i sorpassi sono molto difficili da effettuarsi per cui i contatti sono possibili. Se gli stessi episodi si fossero verificati con due conduttori

meno famosi non ci sarebbe stata tanta polemica. Tutto questo non è giusto. Che si corra su dei circuiti dove non si deve rischiare lo sponeramento è una follia, ma poi non incolpiamo i piloti!

Michela Cinotti - Vernio (Firenze)



SONO una ragazza di Roma e mi chiamo

Eugenia. Da molto tempo, seguo la F.1 e di sportellate e voli fuori pista, ne ho visti fin troppi. Ho seguito il Gp d'Ungheria e vorrei permettermi, di esprimere alcune mie opinioni, su ciò che è successo. Prima di tutto, vorrei sottolineare che il circuito dove si è corso il Gp è una pista dove i sorpassi erano praticamente impossibili. I direttori sportivi delle scuderie coinvolte nelle uscite di pista dovrebbero, invece di alimentare assurde polemiche tra i rispettivi piloti, cercare di ottenere una sede più idonea per disputare la prova in questione. Riguardo a Senna, stavolta ha veramente esagerato; certo vincere il campionato è importante ma, qualche volta, bisogna usare anche il cervello. Mi dispiace per il nostro Nannini che (Boutsen permettendo), avrebbe potuto sicuramente vincere. Per quanto riguarda Berger e Mansell, due piloti che stimo moltissimo, vorrei, che la loro rivalità che fino a ora ha animato corse talvolta noiose, non diventasse esasperata come lo diventò tra Pironi e Villeneuve. Sono due bravi piloti tutti e due con una gran voglia di vincere dettata, probabilmente, dai ruoli di rincalzo che le loro rispettive scuderie gli hanno affidato. Nella F.1 le «sportellate» ci sono sempre

È NICOLAS IL «DUMBO» DEI RALLY

CARO AUTOSPRINT sono un giovane appassionato di rally, vorrei approfittare della Vostra gentilezza per veder pubblicata una foto di un pilota di cui ho sempre sentito parlare. Mi riferisco al francese Jean Pierre Nicolas.

Marco Gentiloni - Pomarance (Pi)

JEAN PIERRE NICOLAS è conosciuto nel giro dei rally come «Dumbo». Sì, proprio lui, l'elefantino di Walt Disney. L'ultima volta che lo si è visto in giro; perlomeno qui in Italia, è stato il luglio a Biella in occasione del Rally della Lana. Aveva il compito «ufficiale» di tenere sotto controllo il pupillo della squadra Peugeot Italia, Andrea Aghini, forse in vista di un suo impiego nei mondiali in Gruppo N il prossimo anno. Anche se ora Nicolas è un manager e collabora col team Peugeot la sua carriera di pilota da rally è ricca di risultati eclatanti. Jean-Pierre viene al mondo a Marsiglia il 22 gennaio del 1945. Disputa le prime gare nel '64 introdotto nell'ambiente delle corse del padre Georges, già pilota della Renault nell'immediato dopoguerra. Già nel 1965 al volante di una Renault Gordini 8, conquista la vittoria nel Rally del Mistral. L'anno successivo ottiene il suo primo ingaggio ufficiale alla Renault. La carriera si arricchisce di vittorie e piazzamenti di tutto rilievo. Nel 1971 raggiunge il 4.

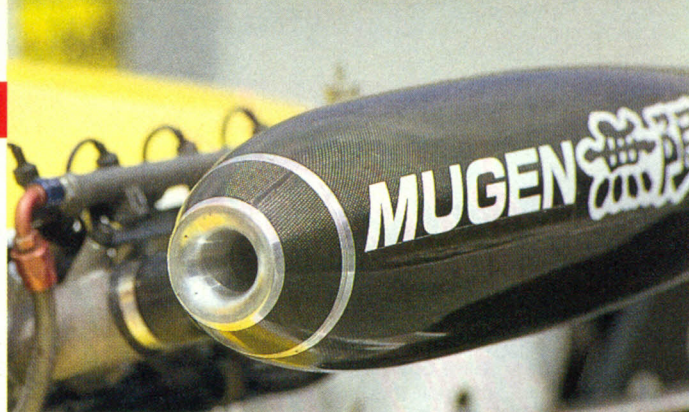


posto assoluto nella graduatoria continentale. Nel 1973 è primo in Corsica, terzo a Montecarlo, Acropoli e Sanremo. Senza ombra di dubbio la sua stagione migliore e più redditizia è quella del 1978. Inizia vincendo il Montecarlo alla guida di una Porsche Carrera privata, è ancora primo al Safari e successivamente al Bandama; terzo in Portogallo e settimo in Corsica. Poi nel 1982 decide di interrompere l'attività agonistica. Apre

state e fanno parte del gioco. Perciò spero che Berger e Mansell, non si lascino condizionare dalle polemiche che imbastiranno i loro DS e i tifosi, continuando a correre senza pensare a una «vendetta» che non farebbe onore né a loro, né alla F.1. Spero che questa lettera non passi inosservata perché molti tifosi credo come me, sono stufo di continue polemiche senza fondamento.

Eugenia Franceschi - Roma

QUESTE non sono che alcune testimonianze fra le decine di lettere che sono arrivate in redazione in seguito agli incidenti che hanno caratterizzato la fase finale del Gran Premio d'Ungheria. Come si vede l'opinione dei tifosi è divisa: c'è chi attacca senza remissione il duo McLaren e chi invece gli trova delle giustificazioni asserendo che una pista come quella dell'Hungaroring non è degna di far parte del mondiale (non dimentichiamoci che Ecclestone ha rinnovato l'accordo con i magiari per cinque anni...). Un aspetto positivo che va rilevato è lo «sbollimento» che si è registrato fra i piloti nei giorni successivi: le rappresaglie promesse, quanto meno, non dovrebbero trovare sbocco.



LA FORMULA 3

APRIRÀ

LA STROZZATURA

AMICI di Autosprint, leggo il giornale da dieci anni e seguo con particolare attenzione la Formula 3 oltre ai vari campionati di vertice. In questi ultimi tempi con le prestazioni sempre più equilibrate fra i motori diversi (Alfa Romeo Twin Spark, Volkswagen Spiess, Mugen e chi più ne ha più ne metta...) si sta riparlato dell'opportunità di riaprire la strozzatura all'alimentazione che è di 24 mm. Si tratta di un'idea che voi avete già proposto varie volte, ma che per il momento non ha trovato appoggi concreti. Nel mini Circus del-

la Formula 3 tricolore, però, l'argomento è tornato di attualità. Sapete dirmi su quali basi?

Federico Pelostri - Roma

HA SINTETIZZATO bene: non ci sono voci ufficiali, però ne parlano tutti o quasi. Dalle indicazioni raccolte sembra che sia la Fisa stessa a voler percorrere questa strada a partire dal 1992, nel tentativo di rendere un po' più selettiva una categoria da corsa che ha raggiunto un livellamento che non ha pari in nessun'altra serie internazionale. Fra la pole e l'ultimo dello schieramento, infatti, ci sono solo pochi decimetri: i telai attuali ormai sono nettamente più evoluti di quanto non fossero qualche anno fa. Hanno raggiunto valori di rigidità tali da rendere fin troppo facile la guida anche a un pilota non propriamente fortissimo. I motori, al contrario, dovendo fare i conti con il «buco» all'alimentazione strozzato non hanno avuto un incremento di cavalli pari all'evoluzione delle scocche. Certo, nell'erogazione della potenza e nella ripresa si sono fatti degli enormi passi avanti, ma non ai limiti. È nata, quindi, l'esigenza di cambiare in qualche modo gli equilibri. La conferma che qualcosa si sta muovendo sott'acqua viene dai motoristi: la Novamotor, per esempio, che cura i propulsori Alfa Romeo Twin Spark sta sperimentando il 16 valvole della Tipo che per le sue caratteristiche potrebbe adattarsi meglio a una crescita di potenza. La stessa Opel sta sviluppando il suo quattro cilindri in quel senso. Le novità non tarderanno a venire. Anche ufficialmente.

COS'È

L'ANTISQUAT

E L'ANTIDIVE

SONO un giovane di 17 anni grande appassionato di automobilismo ma non ancora sufficientemente addentro alle questioni tecniche per capire il gergo che viene usato dai progettisti e dagli uomini del Circus. Sono rimasto incuriosito da due parole di cui non ho ancora trovato il significato: cosa vogliono dire antisquat e antidive?

Gianluigi Dominoni - Caravaggio (Bergamo)

ANDIAMO con ordine: Si chiama antisquat il sistema di sospensione che permette di evitare l'innalzamento del muso di una vettura in fase di accelerazione: Si definisce antidive, invece, il sistema che permette di annullare o ridurre l'affondamento dell'avantreno in frenata. In Formula 1 vengono ormai utilizzati entrambi.

FERMOPOSTA

ARIANNA LEALI - Guidizzolo (Mantova) — Mauro Martini, il pilota romagnolo che non è nemmeno parente con Pierluigi, il conduttore della Minardi, divide la sua stagione fra la Formula 3000 giapponese e la Formula 3 italiana. Bisogna dire che le cose non gli sono poi andate troppo male in quanto in F. 3000 nipponica ha vinto l'appuntamento di Sugo disputato in luglio, mentre in F.3 ha centrato il successo al Lotteria di Monza.

CLAUDIO ANSUINI - Fano (Pesaro) — Lei ci chiede veramente troppo: i piloti italiani che oggi animano la Formula 1 sono cresciuti passando attraverso le varie formule addestrative. Nannini ha cominciato con i rally per poi passare alla F. Fiat Abarth, alla F. 2 con Minardi e al mondiale di durata. Quindi è approdato in F. 1 con la Minardi. Capelli e Modena, invece, sono due kartisti che sono approdati alla F. 3 e poi hanno fatto la loro scalata al Circus passando con successo in F. 3000.

LUCIANO BEFFI - Firenze — Nelle corse in salita le vetture a ruote scoperte erano state riammesse, ma visto che sono state ignorate si sta pensando di cancellarle nuovamente. Le apparizioni infatti sono state sporadiche e poco significative a differenza che all'estero dove sono protagoniste in grado di lottare per i successi assoluti.

CORRADO ROSSI - Milano — Come vede la rubrica di Mauro Mori non è stata affatto soppressa. Se poi è sua intenzione guardare altri giornali è liberissimo di farlo. Il servizio sulle autostrade è stato fatto pensando a chi andava in vacanza: forse non sa che nel periodo estivo il tratto San Lazzaro-Rimini è quello che vanta il primato della maggiore densità di traffico. È solo per quello che abbiamo scelto quel campione per il nostro servizio.

MATTEO LO PIANO - Verona — Non siamo autorizzati a fornire gli indirizzi privati dei piloti: scriva direttamente alla Ferrari indirizzando in via Alberto Ascari, Maranello.

VALENTINO CALLEGARI - Padova — Le consigliamo di mettersi in contatto con la Libreria dell'Automobile che ha sede in Corso Venezia 42 a Milano. Loro dovrebbero darle i ragguagli di cui ha bisogno.

ENZA ZORDAN - Valdagno (Vicenza) — La nostra lettrice vorrebbe corrispondere con delle ragazze amanti della Formula 1. Chi fosse interessata può scriverle in via Libia 2 a Valdagno.

GIACOMO LUZI - Macerata — Si metta in contatto con la Federazione Italiana Karting che ha sede a Roma in via Sommacampagna. Riguardo al costo di un kart 100 internazionale non si è lontani da una cifra di 2.200.000 lire.

MARCELLO VANELLI - Trento — La Formula Alfa Boxer adatterà il cambio a cinque rapporti, come è già stato detto. Proprio in questo numero troverà un servizio esauriente in materia. La durata della categoria è assicurata fino alla fine del 1991. Poi dovrebbe subentrare una serie nuova che avrà lo stesso motore Alfa 16V boxer ma con telaio diverso (libero?).



una concessionaria Renault a Marsiglia ma ben presto si fa sentire la «crisi di astinenza». Fortunatamente per lui Jean Todt lo chiama al nascente progetto Peugeot 205 Turbo 16. Progetto che vedrà appunto Dumbo impegnato come pilota collaudatore per circa 1 anno e mezzo. Agonisticamente alla guida di quella vettura otterrà il 14. posto assoluto nel campionato del mondo piloti del 1984 ottenendo 18 punti, grazie al 4. posto al

Tour de Corse e al 5. al Sanremo. Da allora Nicolas svolge l'impegnativo lavoro di collaudatore all'interno dell'organizzazione Peugeot. Ma nella carriera di questo pilota non ci sono stati solo i rally. C'è stata pure una parentesi «pistaiola». Infatti i biografi di Nicolas lo ricordano come vincitore di classe in coppia con Andruet (altro pilota famosissimo nel mondo dei rally) in una «24 ore» di Le Mans.

FRANCIA LE... VERITA' DI TODT E ROSBERG

PARIGI — L'avvenimento del mese oltralpe è stato sicuramente l'annuncio dell'ingaggio di Keke Rosberg da parte delle Peugeot per difendere i colori della marca del Leone nel campionato del mondo Sport Prototipi. Da tempo ormai giornali e televisori s'erano sbizzarriti nel cercare di pronosticare il nome del pilota destinato ad affiancare Jabouille in vista del debutto in gara della 905, previsto per la fine della stagione. Piquet, Schlesser... di nomi se n'erano fatti tanti. Lo stesso quotidiano sportivo «L'Equipe» aveva preannunciato Al Unser Jr. nell'edizione in edicola il giorno stesso dell'annuncio dell'accordo con Rosberg. Quest'ultimo, però, non sembrava godere di molti favori presso la stampa. Fatto strano vista la notoria passione di Jean Todt per i piloti finlandesi. Una passione tanto plateale che se mai la Peugeot dovesse accedere un giorno alla F.1, si può star certi che scegliere i suoi piloti tra una rosa composta da Lehto, Salo e Hakkinen... Di certo Todt e Rosberg sembrano sin d'ora fatti per intendersi, per lo meno nell'arte di poter raccontare qualsiasi cosa ai giornalisti, anche la più sfrontata menzogna, senza il minimo pudore. Cosa si può pensare altrimenti delle dichiarazioni rilasciate dal finlandese al settimanale «Auto hebdo» in un'intervista (pubblicata il giorno precedente alla firma del contratto che lo lega alla casa francese) in cui non solo negava ogni suo interesse nei confronti del Gruppo C, ma minimizzava anche il livello di interesse che la categoria stessa può suscitare. «L'unica categoria che conta è la

F.1!» ha sentenziato Rosberg. I casi sono due: o Rosberg è veramente la faccia di bronzo che molti avevano gradito veder uscire dalla F.1, oppure l'assegno che la Peugeot gli ha staccato ha una bella sfilza di zeri... Se la prima ipotesi è quella vera, bisogna dire che il suo team manager ha fatto un'analoga «sparata» dichiarando recentemente: «Non sono assolutamente interessato ai "pensionati" della F.1. I piloti che voglio io sono gente come Senna, Prost o Mansell».

SENZA SCRUPOLI. Il mondo delle corse, si sa, è composto essenzialmente da due categorie: gli appassionati della velocità e della competizione da una parte, e gli appassionati dei guadagni facili dall'altra. Questa seconda categoria annovera per lo più preparatori o proprietari di squadre senza scrupoli che gravitano in tutte le categorie dalla base fino ai vertici, F.1 compresa. Bernard Bouhler è un preparatore apprezzatissimo in Francia nel mondo dei rally, la sua ditta, la Bouhier Engineering, cura tra l'altro da quest'anno la preparazione delle Alfa Romeo ufficiali. A inizio anno aveva annunciato la creazione della Scuderia Galaxy, per la quale era in programma una stagione di F.3000 con due vetture, ed ha anche intascato una cospicua somma da parte degli sponsor dei suoi due piloti. Dopo un inizio stagione disastroso, costellato d'errori madorna-

li, che potevano essere giustificati soltanto dalla totale inesperienza delle corse in pista, a partire da Pergusa la squadra non si è più presentata. Apparentemente, i — tanti — soldi sarebbero già finiti (anche grazie al salatissimo prezzo della manodopera che la Bouhier Engineering ha fatturato alla Galaxy) e il proprietario della squadra avrebbero preteso un considerevole incremento di fondi da parte dei piloti. Questi hanno, giustamente, rifiutato, e intendono adire alle vie legali per difendere i loro interessi. Purtroppo, in questo mondo di furbi ci saranno sempre dei «polli» da spennare per team-manager avidi.

RALT O NIENTE. In Gran Bretagna, ormai da molte gare, tutti i principali protagonisti del campionato nazionale di F.3 hanno acquistato vetture Ralt, gettando in più d'un caso alle ortiche delle Reynard nuove di zecca. In Francia, Laurent Aiello, il vincitore a sorpresa del Gp di Monaco di F.3 (al volante di una Dallara prestatagli per l'occasione) ha convinto la sua squadra ad accantonare i telai Reynard per acquistarne uno Ralt, da allora ha vinto entrambe le gare che si sono disputate rilanciandosi in campionato. Viene da chiedersi che accadrebbe nella F.3 in Italia, in un campionato che non trova un dominatore, se qualcuno prendesse una simile iniziativa. □



La Peugeot 905, sotto (Sipa), con Jabouille. La squadra Galaxy di F.3000, a lato (Aleza), quando andava ancora in pista. Aiello con la Ralt al Ricard, sopra (Studio '83)







**IL PERSONAGGIO
RITORNA KEKE**

SE SON ROSBERG

**Si dice aggressivo e velocissimo
come ai bei tempi. Guiderà
la Peugeot 905 nel mondiale
Gr.C. E non nega possibili
sviluppi: nemmeno la Formula 1**

MONTECARLO - Un dato è certo: la grinta è quella di sempre. Il Keke Rosberg approdato alla Peugeot per il mondiale prototipi 1991 non è la copia sbiadita del "finlandese volante" che otto anni fa conquistò il titolo iridato di F.1. E' lo stesso "selvaggio" delle piste, tutto piede e istinto e zero tattica, che quattro anni fa, a metà stagione, annunciò l'addio ai Gran Premi, schifato dai turbo da mille cavalli, dall'incubo-

carburante che rendeva i finali di gara simili a Economy Run e forse stufo anche di un team McLaren che gli aveva negato ogni spazio riservandolo tutto a Prost. "Sono stato chiamato a Parigi a metà luglio - spiega senza nascondere l'entusiasmo - e Jean Todt mi ha proposto un programma di test con la 905, due

Roberto Boccafogli





gare iridate Gr. C da disputare alla fine di quest'anno a tutta la stagione '91. Ho risposto subito di sì: è stata una decisione presa sulla spinta emotiva, senza perdere troppo tempo a razionalizzare i particolari dell'impegno. Di Todt e della Peugeot non sapevo nulla. ho subito apprezzato l'atteggiamento professionale, senza debolezze, mirato a una sola cosa: vincere. Ora Jabouille e io abbiamo di fronte un gran lavoro di sviluppo della vettura e sono certo che siamo perfettamente in grado di portarlo a termine. Ne sono contento: non avrei mai voluto troppi piloti impegnati insieme in questo programma. A parte i test, io ho un contratto per gareggiare nelle ultime due corse iridate di quest'anno, Montréal e Città del Messico, e per fare tutto il mondiale '91. Per quanto ne so, per ora sono l'unico pilota ufficiale Peugeot. Poi vedremo... So che da più parti si è criticata la scelta di due ex-piloti, ma

non sono d'accordo. Jean-Pierre era già vicino alla Peugeot, è francese, pronto a fare i test; c'era da scegliere un altro pilota esperto e sono arrivato io. Per le ultime due gare, solo noi conosceremo la 905 a sufficienza per portarla in corsa. Non capisco questa presa di posizione contraria a questa scelta».

— Ci si chiede dove sia finita la stanchezza per la quale Rosberg lasciò l'automobilismo a fine 1986...

«Non è un mistero — ribatte deciso Keke — e posso spiegarlo. Se già dall'87 si fosse iniziato ad abbandonare il turbo, cancellando quindi i problemi di autonomia con il carburante, probabilmente avrei continuato. E infatti, non avrei mai accettato di correre in Gruppo C coi regolamenti attuali che penalizzano i motori turbo. Noi, con il nostro 10 cilindri aspirato non avremo di questi problemi, e questo mi basta. Penso che i nuovi regolamenti cambieran-



È stato Jean Todt (a lato, fotoSipa), gran capo del reparto corse Peugeot-Talbot, a volere Rosberg (sopra, nella 905 accanto a Jabouille) quale pilota ufficiale per il Gr. C nel '91



TODT HA APERTO LA CACCIA PER IL '91 TRE PILOTI CON ROSBERG

Jean Todt è sempre calmo, ma le sue parole pacate tradiscono l'entusiasmo e la fretta per un progetto che fra meno di un mese, il 23 settembre a Montréal, porterà in gara la Peugeot 905 Gr. C. Non si scalda neppure quando gli si chiede perché, con tanti promettenti piloti giovani, abbia finora firmato con due «ex» come Jabouille e Rosberg. «È semplice — risponde — servivano piloti liberi da contratti e questi non sono poi con tanti. Con Jabouille avevo rapporti da tanto tempo ed era il pilota ideale, esperto e veloce, per i test. Me ne serviva un altro: per i test ma anche da fare correre alla fine di quest'anno e per la prossima stagione. Mi serviva una star, anche per soddisfare un importante aspetto promozionale, di immagine. Rosberg era perfetto: viene dalla F. 1 che l'ha anche laureato campione mondiale, la gente lo conosce, era un pilota velocissimo, aveva voglia di tornare in pista. Mi sembra sufficiente. Per il mondiale '91, oltre a Keke, servo-

no almeno altri tre piloti». Centoventi uomini a formare la sua organizzazione, con André de Cortanze — il papà della 205 Turbo 16 Gr. B che stradominò nel mondiale rally — capo del dipartimento tecnico e anche l'ingegnere Budy a capo della sezione motori. La Peugeot per il Gr. C è già una grande struttura che punta ad andare subito forte in un campionato mondiale che Todt ritiene attualmente molto migliorabile, ma che promette spazio per fare il salto di qualità. «Non sarà mai la F. 1 — puntualizza — ma secondo me può molto crescere. I punti deboli sono attualmente la scarsa competizione in gara, la mancanza di piloti di altissimo livello, la carenza regolamentare, le vetture troppo pesanti, ingombranti. Con la nostra 905 abbiamo già iniziato a progredire per questo ultimo aspetto. Abbiamo in mente tante proposte, tante iniziative. Saremo in Gr. C, spero, almeno per tre stagioni. Per ora, abbiamo solo molto da lavorare».



Sopra, Rosberg con la McLaren mentre sorpassa Senna sulla Lotus. È il 1986, ultimo anno in F.1 del finlandese che aveva come compagno di squadra Prost (a lato, i due insieme al tecnico Tim Wright, fotoGiovannelli) e verso il quale, secondo Keke, c'erano troppe attenzioni. In prova Rosberg si era sempre dimostrato molto veloce: a Hockenheim, sotto, ha detenuto il record del tracciato fino a quest'anno (fotoOrsi)



no totalmente le gare di Gr. C. In meglio». — Ma di Rosberg rientrante in F. 1 si era già parlato, più di una volta. Nell'89, dopo l'incidente di Berger a Imola, venne addirittura il tuo nome come pilota di ripiego con la Ferrari. Ciò aumentava la tua nostalgia per le corse?

«Posso dire una cosa: nessuno della Ferrari mi ha mai contattato. Se ciò fosse successo, avrei senza dubbio accettato. Negli ultimi tre anni ho avuto tre diverse proposte per rientrare nei Gran Premi, ma nessuna era interessante. Per accettare avrei dovuto ricevere una chiamata da uno dei tre o quattro top team: McLaren, Ferrari, Williams e forse Benetton. Ciò non è mai successo. Sentivo nostalgia, sì. Soprattutto la mancanza del senso della competizione, ma ciò non bastava a farmi accettare una realtà più complessa e con tanti punti a sfavore».

— Il Gruppo C non è la Formula 1. Quale problema principale ti aspetti di incontrare nelle gare per i Prototipi?

«Non ho dubbi: il mio problema maggiore sarà avere fiducia nell'altro pilota che a turno guiderà con me la stessa vettura. Anche andando benissimo, non potrò mai vincere le gare se il mio compagno rovinerà il mio lavoro. Basta un'uscita di strada...».

— Quali certezze hai di tornare il Rosberg di una volta?

«Ho già guidato la 905 spingendo al massimo: dopo cinque giri ho avuto la prova di essere veloce come ero prima del ritiro. La mia forma fisica non è perfetta: sono ritornato al peso ideale ma il collo mi fa ancora male, i muscoli non sono del tutto allenati. Ma queste caratteristiche si perfezionano soltanto guidando e sono certo che già per le ultime due gare di Gr. C di quest'anno sarò al mio meglio. E poi ho scoperto di provare enorme piacere al volante: il divertimento fa miracoli».

— La caratteristica di Rosberg in F. 1 era l'estrema velocità, la grinta, la tendenza all'attacco. Queste prerogative saranno positive anche in gare di durata?

«Beh, ho lasciato la Formula 1 quattro anni fa, con monoposto spinte da motori da mille cavalli, piccole e nervose, scattanti, difficili da controllare. Le vetture per il Gruppo C sono totalmente diverse: più pesanti, più ingombranti. Ma io ho avuto la fortuna di guidare prima di moltissimi altri una Gr. C della prossima generazione: la 905 è piccola, estremamente maneggevole, facile da guidare. Ovviamente, gare di quattro o sei ore imporranno una tattica diversa da quella richiesta nei Gran Premi, ma penso comunque che le doti del pilota saranno ugualmente preziose. Sarà forse questione di adattare leggermente la guida, forse bisognerà viaggiare un po' più puliti, ma questo non mi pone alcun problema. In fine dei conti, sarà il binomio pilota-vettura più veloce a vincere».

— C'è chi spera in un Gruppo C allo stesso livello di popolarità della Formula 1.



Sei d'accordo?

«No. Non penso che il Gruppo C potrà mai raggiungere la popolarità della Formula 1. Sarebbe sbagliato illudersi del contrario. Spero che il mondiale prototipi migliori decisamente rispetto al passato. E comunque, se devo essere onesto, non è questo il mio problema: io voglio correre, divertirmi e possibilmente vincere. Tocca ad altri sviluppare la categoria».

— Perché tanta decisione nel dire che mai il Gr. C sarà al livello top dei Gran Premi? «Perché non ci sono le stelle. Chi sono le stelle nell'automobilismo? I piloti di Formula 1: sono loro ad affascinare la gente, il pubblico specialmente televisivo».

— La Peugeot si è costruita un impero nei rally e nelle maratone africane. Ma è nuova all'impegno in pista...

«È vero, e per questo non bisogna farsi illusioni. Anche se il nostro potenziale è eccellente, non abbiamo l'esperienza che hanno Jaguar, Nissan, Mercedes o Toyota. Potremo fare bene, faremo bene. non so quando, però prestissimo. Ma tutto richiede il suo tempo. E non bisogna dimenticare che gli



A lato, Rosberg sul podio del Gp di Svizzera a Digione nel 1982; è l'unica vittoria del finlandese nella stagione in cui si laurea campione del mondo.



Sotto, una spettacolare immagine di Keke a Montecarlo nello stesso anno. Al centro, Rosberg e Prost suo compagno di squadra nell'86 alla McLaren. Lontano dalle piste i due sembrano discutere su un eventuale rientro del finlandese nel Circus che il pilota della Peugeot non ha affatto smentito (Amaduzzi)



altri, al nostro arrivo, si saranno ulteriormente irrobustiti».

— Si parla di gare più corte per il Gr. C Jean Todt ha addirittura proposte gare divise in due batterie di un'ora ciascuna.

«Sarei d'accordo: penso che anche questa sia una strada per migliorare lo spettacolo. Ma nessuno chiederà la mia opinione...».

— Si sa anche che la 905 è progettata per ospitare soluzioni quali la trazione e la sterzata sulle quattro ruote. Cosa ne pensi?

«Penso che magari saranno anche idee ec-

cellenti — come sempre non ci pensa un attimo — ma non da adottare per un team tanto giovane come il nostro. L'obiettivo, adesso, è di fare andare bene gli aspetti tecnici fondamentali. Poi si vedrà».

— Un giudizio sulla Formula 1 di oggi?

«Bella, estremamente combattuta: l'arrivo della Ferrari allo stesso livello della McLaren-Honda è stato ciò che si aspettava dall'inizio degli Anni '80. Sfortunatamente non è sufficiente il controllo sui partecipanti ai Gran Premi: alcuni di loro non dovrebbero neppure essere ammessi in F. 1. E non

è questione di team piccoli o grandi: è questione di qualità».

— Quattro anni dopo il tuo ritiro, cosa ti dispiace di non essere riuscito a fare in tanti anni di Formula 1?

«Beh, penso che il mio dispiacere massimo sia di non avere mai corso per la Ferrari. In realtà, nell'83 ci fu un contatto. Parlai una volta con il mio amico Marco Piccini, ma a quei tempi la Ferrari pagava pochissimo: mi offrirono una somma inaccettabile, almeno tre volte inferiore di quanto allora pagavano squadre come McLaren o Williams. Ma mi dispiace moltissimo di non avere mai conosciuto di persona Enzo Ferrari».

— L'ultimo anno in F. 1, con la McLaren. Se ne sono dette tante: che Prost fu la tua bestia nera, che John Barnard ti boicottò...

«Non è proprio così. Con Alain ho avuto un rapporto perfetto, ma certamente lui era in McLaren da tre stagioni, era senza dubbio più a suo agio, e così la squadra con lui. Con Barnard... non so se si possa parlare di boicottaggio. Lui progettava, stava nell'ombra. Parlava poco con i piloti, e comunque, se lo faceva, lo faceva con Prost. Io proponevo a volte cambiamenti tecnici che avrebbero fatto andare più forte le vetture: non solo la mia, anche quella di Alain. Ma lui andava già fortissimo con quelle scelte tecniche. Perché, allora, cambiarle?...».

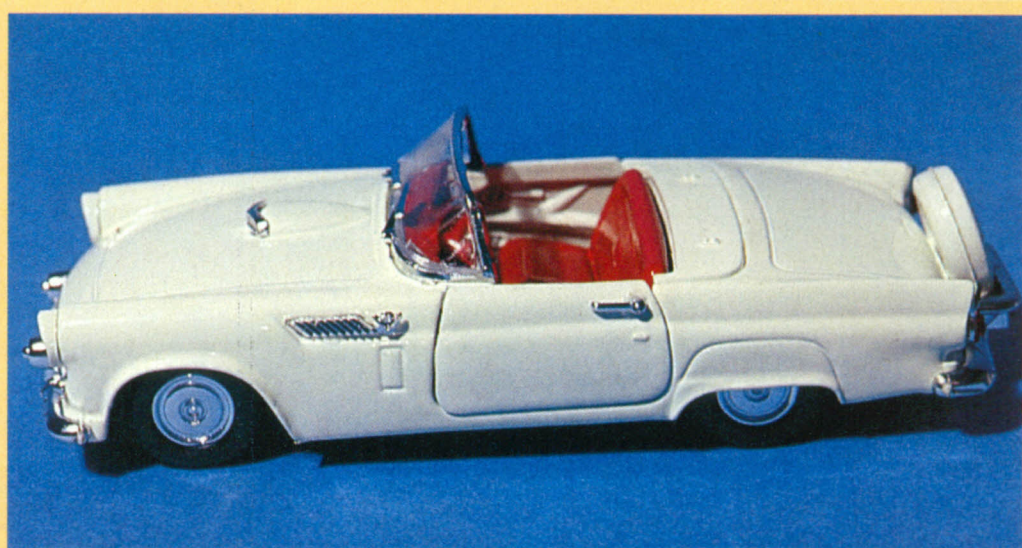
— Rosberg di nuovo in pista, quindi. Il Gruppo C potrebbe essere la strada verso un ritorno ai Gran Premi?

«Risponderò con le stesse parole che usavo nell'86, al momento del ritiro, a chi mi faceva questa domanda: never say never: mai dire mai».

DA GAMA LA M3 SCUOLA DI STOHR

IN EDIZIONE limitata, a cura del distributore per l'Italia, sono state messe in commercio due versioni molto interessanti dei modelli in metallo pressofuso, scala 1/43, di Bmw M3 e Opel Kadett Gsi realizzate a suo tempo dalla tedesca Gama. Si tratta di due riproduzioni dalle buone caratteristiche generali, soprattutto per quanto riguarda le forme, ma migliorabili sotto il profilo degli interni e dei particolari. La Bmw è quella utilizzata nella scuola di pilotaggio di Sigfried Stohr (nella foto) mentre l'Opel Kadett Gsi è la versione Gruppo A schierata al rally di Montecarlo '90 per la britannica Louise Aitken Walker. Seguendo il filone delle versioni «speciali» basate su modelli costruiti in grande numero, ecco dunque due riproduzioni di indubbio interesse. Soprattutto, a nostro avviso, quella relativa alla Bmw di Stohr, forse il primo modello al mondo che ha per tema un'auto usata in una scuola di pilotaggio. Costano entrambe 33.000 lire

GAMA: LaMini Miniera, Via M. Peano 19, 12100, Cuneo.



È DISPONIBILE IN DUE VERSIONI: SPIDER E CON L'HARD TOP RIVIVE IL MITO DELLA FORD T-BIRD

COGLIENDO DI sorpresa un po' tutti gli appassionati la Rio ha di recente immesso sul mercato una bella riproduzione relativa a un'automobile di sicuro fascino: la Ford Thunderbird del '56. Si tratta del modello in metallo pressofuso, scala 1/43, della vettura che fece sognare gli americani e non solo loro. È disponibile in vari colori e in due versioni: spider e con l'hard top: costa 20.000 lire. Decisamente una scelta intelligente da parte della Casa lombarda, che da sempre ha abituato gli appassionati a una produzione molto accurata ma con tematiche non sempre accattivanti. Questa Ford colma una grave lacuna e

non potrà che far piacere ai tanti collezionisti delle «favolose» americane. Ottima a livello di linee generali la Thunderbird della Rio non appare perfetta per quanto riguarda i particolari in plastica cromata, ma sono difetti di poco conto, eliminabili con qualche intervento. Si tratta comunque di un soggetto troppo interessante per poterlo perdere. La «T Bird» del '56 prodotta dalla Rio è disponibile in una buona gamma di colori, che vanno dal rosso al rosa (con capottina bianca) per le hard top al bianco, giallo, verde della spider.

RIO: La Mini Miniera, Via M. Peano 19, 12100, Cuneo



AUTOMANY E LA ROSSA DI PIPER

NON È certo il primo modello della Ferrari 250 LeMans ad essere realizzato ma è indubbiamente uno dei meglio riusciti, almeno a livello di linee generali. Si tratta del kit in resina, in scala 1/43, prodotto dalla francese Automany, da tempo in evidenza per i soggetti scelti. Questa 250 è una versione che prese parte alla 24 Ore di LeMans del '64 affidata a David Piper e Jochen Rindt e un primato, comunque, ce l'ha: è il primo di questa versione della 250. In gara la vettura in questione schierata dalla scuderia Nart, non ha avuto grande fortuna: partita dalla 3. posizione sulla griglia si è infatti fermata per rottura del motore. La scocca, il pianale e i principali particolari sono in resina, con l'aggiunta di alcuni pezzi fotoincisi. Questa 250 è affiancata da un'altra non meno interessante versione, utilizzata in prove di sviluppo a LeMans da Ludovico Scarfiotti. Presenta un diverso cofano posteriore rispetto a quello della vettura definitiva.

AUTOMANY: 9 Rue Léon Blum, 44000, Nantes (Francia)



FERRARI 275 GTB NELLE TRE VERSIONI CORSA

ANGELO TRON ha da poco ultimato una serie di kit che faranno sobbalzare sulla sedia anche i ferraristi più disincantati. Si tratta di tre versioni da corsa della 275 Gtb e di una stradale. Disponibili in kit, a un costo che si aggira intorno alle 60.000 lire, oppure già montate, a circa 200.000 lire, queste 275 Gtb sono in metallo bianco, con molti particolari in resina e tantissime fotoincisioni. Quello che le eleva al di sopra della media è il fatto che hanno il cofano apribile, con la riproduzione del motore e di tutta la meccanica in generale. Ben 90 pezzi consentono di realizzare un modello davvero perfetto, da consigliare nella versione in kit solo ai più esperti. Molto belli i cerchi, a raggi con gallettone centrale. Le versioni da competizione sono relative a due esemplari visti alla 24 Ore di Le Mans del '66 (la numero 29 e la 57) e uno presente alla classica francese nel '67 (con il numero 28, schierata dalla scuderia Filipinetti). Che altro aggiungere? È un modello imperdibile.

EQUIPE TRON: Via Manzoni 38, 17025, Loano (Savona)



PROGETTO K PER LE ALFA AL RING

LA BELLA serie di riproduzioni, in metallo pressofuso, scala 1/43, dell'Alfa Romeo Giulia Gt e Gta della romana Progetto K si è di recente arricchita. Oltre alle versioni già in distribuzione è stato infatti realizzato l'esemplare portato in gara al Nürburgring da Andrea De Adamich nel 1967 (nella foto). Oltre a questa sono disponibili anche le Gta viste in gara, sempre nel '67, a Spa, a Monza, al Mugello. Quest'ultima è di colore oro con parti nere, mentre tutte le altre sono rosse, con lievi differenze a livello di decorazioni e di rifiniture. Costano tutte 28.000 lire. La Casa romana non si ferma comunque a queste e per il mese di dicembre ha annunciato la realizzazione della versione spider della Giulia, sia con capottina che senza. Nel '91 arriveranno poi la Gtv 2000 coupé e la Giulia berlina: affisti, tenetevi pronti!

PROGETTO K: Via dei Gelsi 130/A, 00171, Roma

Le due Mercedes al Nürburgring sono già in testa al gruppo subito dopo il via: l'anno prossimo dalla mischia potrebbero uscire le Porsche 962 e le biposto giapponesi (Studio'83)



SPORT PROTOTIPI
DOPO LE DECISIONI FISA

ROTTTO IL F

La Porsche invita i suoi clienti a disertare il mondiale 1991, ma i team cercano vetture diverse. I giapponesi potrebbero fare uno stop di un anno. Vediamo perché



FRONTE

NÜRBURGRING - Il Circus del mondiale Sport Prototipi è in fermento. L'unità fra i costruttori tanto sbandierata dalla Fisa è già da tempo andata a farsi friggere. Con la decisione di favorire nel '91 le vetture aspirate con i motori 3500 cc, la federazione internazionale ha pensato bene di appesantire a 1000 kg quelle turbo. Mercedes, Jaguar e Peugeot sono pronte alla nuova situazione regolamentare, non così la Porsche e i giapponesi che si trovano in difficoltà. La Casa di Stoccarda, addirittura, è uscita palesemente allo scoperto in occasione

Thomas Voigt



← della gara del Nürburgring invitando i suoi clienti a non disputare il mondiale il prossimo anno in segno di protesta. I vertici della Porsche hanno scritto una lettera in merito con toni abbastanza perentori. E l'effetto di questa decisione non è stato positivo, come forse si aspettavano i tedeschi. I clienti Porsche, dopo un momento di sussulto, si sono divisi in due tronconi: i «fedelissimi», da una parte, capeggiati da Joest, e i «riformisti» che hanno in Brun, Kremer e Obermeier le punte di diamante, disposti a cambiare vettura e motore pur di non uscire dal giro. Insomma anche la protesta non parte da basi molto solide, anche se al coro sembrano aggiungersi anche i giapponesi. Tanto Nissan che Toyota, per il momento solo a parole, hanno ventilato la possibilità di fare uno stop di un anno (come si leggerà altrove) per progettare e costruire una nuova biposto secondo i dettami regolamentari imposti dalla Fisa. Ma usciranno davvero dalla mischia perdendo per un anno il filo diretto con le corse: non sarà arduo rientrare nel '92 contro team che invece avranno già una stagione di esperienza nel cassetto? Oppure con il loro atteggiamento sperano di indurre la Fisa a un ripensamento sulle norme emanate? Questa soluzione sem-



bra la più logica. E non a caso la Porsche sta spingendo sull'acceleratore in tal senso. Eppure la Casa tedesca non ha bloccato lo sviluppo delle 962, anzi. Nell'appuntamento di Montreal le vetture del team Joest (quelle che sono appoggiate quasi ufficialmente) disporranno di motori completamente nuovi dotati di un diverso sistema di raffreddamento. «Non procediamo più a ritmi forzati — ha ammesso Sin-

ger, della Porsche — ma lo sviluppo sta andando avanti. Anche perché quello che stiamo facendo è un lavoro che può dare i suoi frutti anche in Imsa, dove contiamo di volgere lo sguardo nel '91». La situazione, comunque, è più intricata di quel che si vuole fare credere. La Peugeot non è disposta a concedere molto agli avversari anche perché non ha digerito il veto alle quattro ruote sterzanti. □

LA REAZIONE I CLIENTI PORSCHE NON SONO CONCORDI SUL LORO FUTURO

BRUN E KREMER CAMBIANO ROTTA

NÜRBURGRING - Il clima si è fatto pesante. Dalle minacce a parole si sta passando decisamente ai fatti. Il mondiale Sport Prototipi vede il suo futuro in pericolo se la Fisa non adotterà degli interventi che non penalizzino più di tanto le vetture turbo. Sentiamo come viene giudicato l'embargo promosso dalla Porsche.

REINHOLD JOEST (team manager Porsche Joest) «Non è possibile correre con una vettura da 1000 kg contro le aspirate che peseranno 300 kg in meno. Sarebbe pericoloso! Pertanto sono solidale con la Porsche che vuole lasciare il mondiale. Noi con ogni probabilità nel '91 andremo a correre in Imsa. E forse si potrà ridare vita a una SuperCup tedesca come esiste fino a un anno fa».

NORBERT SINGER (dirigente Porsche) «Naturalmente mi dispiace per il mondiale, ma noi non siamo chiamati a salvare il campionato. Finora ci siamo tolti delle grosse soddisfazioni nel mondiale Sport Prototipi ma non vedo perché dovremmo rimanere in stato d'inferiorità».

PETER REINISCH (direttore sportivo Porsche Brun) «Non abbiamo alcuna possibilità di essere competitivi con le 962. E

come presentarsi al via delle corse con dei panzer. Realizzeremo una vettura del tutto nuova che utilizzerà il motore Judd. Però stiamo cercando una soluzione per trovare un accordo con un grande costruttore. Ovviamente sono molto dispiaciuto che la Porsche non voglia continuare in Gruppo C perché non posso immaginare questo campionato senza la Casa tedesca. Sarà un anno difficile».

ERWIN KREMER (team manager Porsche Kremer) «Non è la prima volta che la Porsche si ritira. A differenza di tutti gli altri però è sempre tornata. Per questo si dovrebbe rimanere fedeli a Stoccarda. Sono sicuro che la Porsche sarà competitiva al momento opportuno. Per il momento, comunque, ci dedicheremo a una vettura aspirata. Stiamo parlando con diversi costruttori in Inghilterra e Italia».

HELMUT FLEGL (direttore sportivo Porsche) «Siamo contrari al nuovo regolamento della Fisa. Con tutto questo peso non potremo mai essere competitivi. In più ci manca la regola del consumo. Stiamo già studiando una nuova biposto ma prima che possa scendere in pista ci vorrà del tempo. Tanto più che l'anno prossimo saremo impegnati con tutte le forze nel rientro in Formula 1». □



I GIAPPONESI IN RITARDO CON LE VETTURE ASPIRATE PER NISSAN E TOYOTA UNA STAGIONE DI STOP

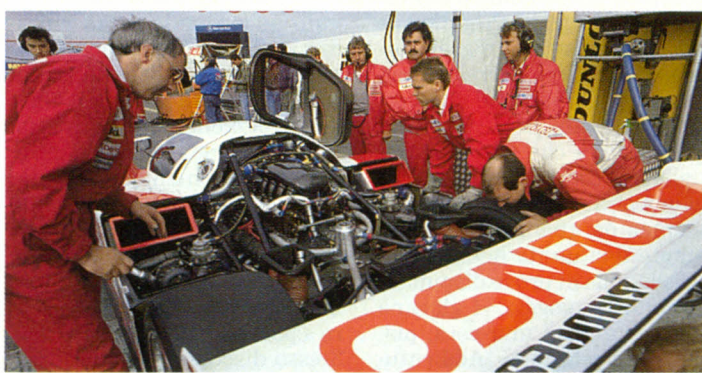
NÜRBURGRING - Dopo che la Fisa ha annunciato quali saranno le regole del mondiale Sport Prototipi per il prossimo anno, c'è grossa agitazione in Giappone. Tanto la Nissan che la Toyota, infatti, hanno minacciato l'idea di ritirarsi dal campionato iridato. «Non abbiamo ancora preso una decisione definitiva - ammette Howard Marsden,

direttore sportivo della Nissan - dopo la gara di Donington andrò in Giappone per discutere il futuro. Stando alla situazione attuale posso dire che ci troviamo con cinquanta possibilità su cento di continuare». Un dato è certo: la Nissan nel 1991 non disporrà ancora di un motore aspirato, anche se continuare con l'attuale vettura con il

sovralimentato è un nonsenso. «Mi auguro che la Fisa riveda le regole che ha approvato - ha proseguito Marsden - la Federazione non si può dimenticare di tutti quelli che hanno contribuito allo sviluppo e al rilancio di questo campionato. Se le cose rimarranno così l'anno prossimo non si vedranno al via del mondiale più di sedici vetture. Non è molto e soprattutto si registreranno degli abbandoni anche importanti. Non è per fare del disfattismo, ma in una corsa di 24 ore si corre il rischio di non vedere delle vetture al traguardo. Evidentemente alla Fisa per fare spettacolo basta una Peugeot con Keke Rosberg». La via più praticabile per la Casa giapponese è quella del ritiro per un anno, per poi ripresentarsi nel '92 con una vettura completamente nuova realizzata negli Stati Uniti. «Questa sembra la strada su cui si stanno indirizzando i nipponici - ha ammesso Marsden - e l'unico dato di fatto che posso confermare è che è stata decisa la costruzione di un motore aspirato». Il probabile ritiro della Nissan potrebbe produrre delle conseguenze anche alla Toyota. La Casa giapponese essenzialmente era interessata al confronto diretto nel mondiale con la Nissan. Se quest'ultima dovesse uscire dal giro, anche la Toyota potrebbe decidere per una pausa di riflessione in attesa che Tony Southgate, l'ex tecnico della Jaguar chiamato a disegnare la nuova biposto, realizzi la vettura per il motore aspirato che non sarà disponibile prima della metà stagione '91. Diventa incerto anche il futuro di Roberto Ravaglia. L'italiano, infatti, vorrebbe rimanere nella squadra nipponica a patto di fare coppia con il pilota di punta Geoff Lees che dispone del materiale migliore. □



In alto, la Porsche 962 di Grohs in testacoda mentre transitano quella di Santal e di Toivonen. La Casa tedesca al Nurburgring ha consigliato i suoi clienti di lasciare il mondiale Gr.C. I team satelliti sono perplessi: Joest, sotto la 962 di Bell, è intenzionato ad andare in Imsa. Sopra, la Nissan e, sotto, il motore turbo Toyota: le due Case nipponiche potrebbero fare uno stop di un anno (Studio '83)





LA MERCEDES FIRMA AL NÜRBURGRING LA QUARTA DOPPIETTA BALDI-SCHLESSER A UN PASSO DAL TITOLO

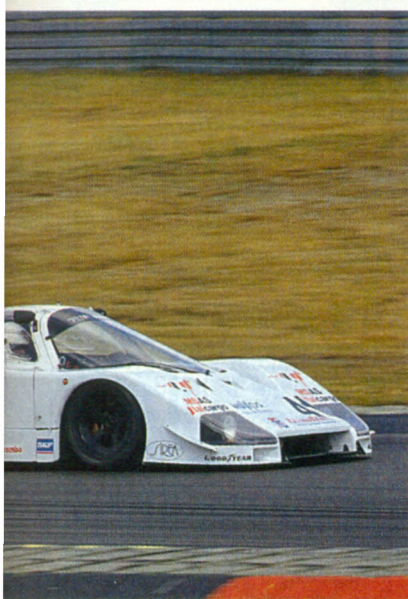
NÜRBURGRING — Tutto secondo copione: le frecce d'argento hanno nettamente dominato la gara di casa al Nürburgring. Come già è avvenuto a Digione gli avversari non hanno avuto la benché minima possibilità di seguire le due Sauber-Mercedes che hanno conquistato facilmente la loro quarta doppietta stagionale. Adesso la squadra svizzero-tedesca è già molto vicina a bissare il titolo dello scorso anno: è sufficiente, infatti, che le C11 confermino la loro superiorità anche a Donington per chiudere definitivamente la partita, mentre del titolo piloti non se ne parla nemmeno più. Al Nürburgring la differenza fra la Mercedes e gli altri si è rivelata più netta che mai: due secondi al giro sono il distacco che le vetture tedesche hanno inflitto mediamente alla concorrenza, anche quella più agguerrita. Veramente troppo! L'unico spunto di interesse, infatti, è venuto dal duello interno fra i piloti argento. Jean Louis Schlesser, Mauro Baldi e Jochen Mass si sono presen-

tati in Germania con lo stesso bottino di punti. Mass, proprio come a Digione, aveva al suo fianco il 21enne Michael Schumacher, il pilota che con autorità guida la classifica del campionato germanico di Formula 3. Il giovane virgulto si è subito dimostrato in gran forma: in prova si è rivelato nettamente più veloce dell'esperto compagno. Del resto è la prima volta che uno «junior» della Mercedes è stato autorizzato a girare con molto boost e gomme da qualifica. E, nonostante una uscita nella seconda sessione di prove disputata sotto la pioggia, il giovane tedesco è stato una vera, piacevole rivelazione. Addirittura in gara, quando ha preso la vettura da Mass, che in quel momento si trovava in ritardo di 20" dalla coppia Schlesser-Baldi con la gemella C11, è stato fantastico. La rimonta del giovane Schumacher è stata costante e incredibile. Alla fine del suo turno è riuscito a superare Baldi consumando addirittura meno di lui. Poi con il ritorno al volante, nell'ultimo turno, di Mass le cose

sono tornate come prima, sancendo al termine la vittoria per la Schlesser-Baldi. Sia l'italiano che Mass sono risultati comunque nettamente più lenti dei loro rispettivi partners. Ma questo sarebbe dovuto ad un sottosterzo che i due piloti accusavano: «Era molto strano — ha dichiarato successivamente Mauro Baldi — visto che nelle warm-up la vettura andava benissimo e poi l'inconveniente non risultava al mio compagno. La mia preoccupazione era quella di rovinare le gomme anteriori e tutto ciò mi ha indotto a commettere l'errore di non riuscire a portarle in temperatura». Stesso discorso per Mass che in un primo momento si era addirittura fermato ai box pensando di avere una gomma a terra. Nel mondiale, adesso, Schlesser e Baldi hanno tre punti di vantaggio su Mass. Poco da dire invece sulla Jaguar che ha effettuato una gara senza lode e senza infamia, conquistando il terzo e il quarto posto distaccata però di un giro dalle due Mercedes. Decisamente furioso, al



termine della corsa, Jan Lammers che per un ordine di scuderia non è riuscito, benché fosse più veloce e più parsimonioso nei consumi, a superare Martin Brundle. Netamente negativa la prova delle Nissan, che dopo i due terzi posti ottenuti a Spa e a Digione, hanno messo in luce alcuni problemi di consumo. Era chiaro sin dall'inizio che le vetture giapponesi qui in Germania non sarebbero riuscite a salire sul podio. Il consumo eccessivo di benzina costringeva le due Nissan a girare nettamente più piano delle Jaguar. Gianfranco Brancatelli, poi, è stato anche vittima di un improvviso afflosciamento di una gomma posteriore. Nella stessa situazione le con-



Nell'altra pagina, il pit-stop della Mercedes di Mass-Schumacher: questa vettura è stata a lungo in testa, poi si è dovuta accontentare del secondo posto per problemi di sottosterzo. Sopra, Brundle terzo con la Jaguar. A lato, l'Alba-Buick ha fatto dei progressi con il nuovo motore, ma è rimasta fuori per la pioggia nell'ultima ora. Sotto Schneider rientra e crea un po' di caos (Studio'83)

nazionali Toyota, anche loro in difficoltà con eccessivi consumi di carburante. Infatti la vettura di Lees-Ogawa si fermava a dieci giri dal termine con il serbatoio completamente secco, mentre Roberto Ravaglia si doveva ritirare sin dalle prime battute della gara con il motore ammutolito per problemi elettrici. Prova altrettanto disastrosa per le Porsche, le quali non sono riuscite ad andare al di là di un non certo brillantissimo sesto posto con la vettura di Joest. Se la casa di Stoccarda piange, non si ride alla Spice dove il settimo posto non ha certo il sapore di un risultato estremamente positivo, tutt'altro che in questo caso si può benissimo parlare di risultato deludente. □

LA PIOGGIA NON PERMETTE LA QUALIFICA ALBA BUICK CHE SFORTUNA!

NÜRBURGRING - Dopo la rottura con la Subaru, l'Alba si è presentata in Germania con un motore Buick 6 cilindri di 4500 cc aspirato che l'anno passato era stato utilizzato dalla stessa squadra nel campionato Imsa. Purtroppo anche questa volta il destino del team italiano è stato avverso: solo per mera sfortuna è stata mancata la qualificazione che era nettamente alla portata della vettura tricolore. «Sono sicuro che avremmo centrato l'obiettivo — ha ammesso l'ingegner Giorgio Stirano, responsabile della squadra — ma purtroppo nella seconda sessione di prove è piovuto». Nella prima giornata di prove, infatti, l'Alba aveva concentrato tutto il lavoro sulla messa a punto della vettura che è stata adattata ad ospitare il nuovo motore che quest'anno non era mai stato provato. «Abbiamo percorso set-

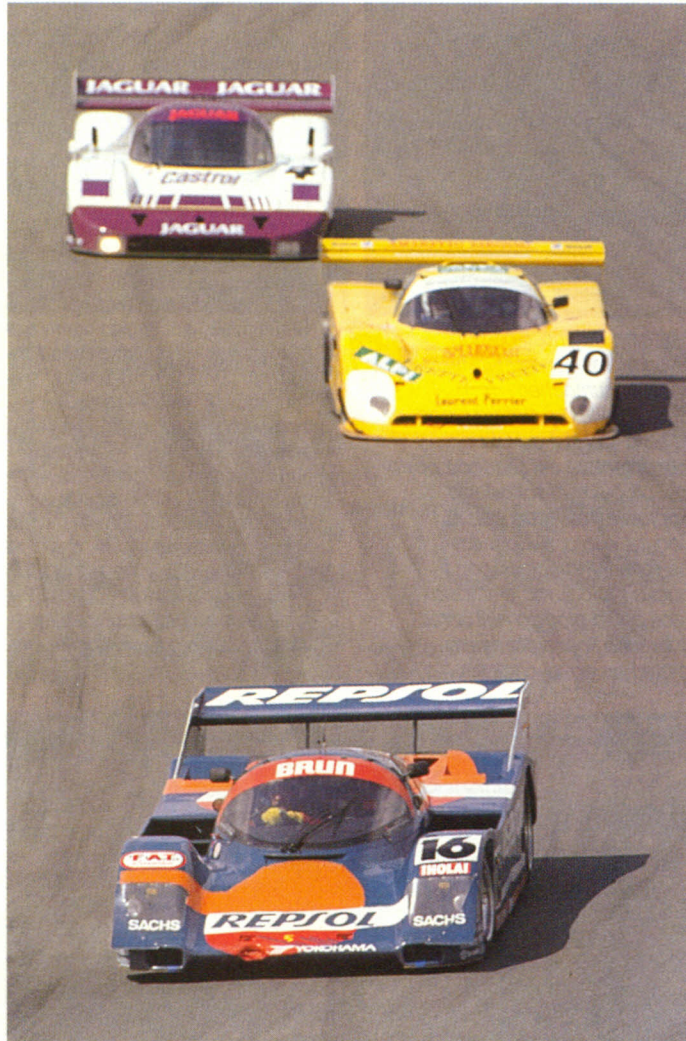
tanta giri senza problemi — ha aggiunto Stirano — e abbiamo fatto molti progressi nella messa a punto». La riprova la si è avuta sabato con la pista bagnata: Brand ha girato circa due secondi più veloce del tempo registrato il giorno prima. Però per la qualificazione mancava ancora mezzo secondo. L'Alba ha chiesto alla Fisa di essere comunque ammessa alla partenza, ma i commissari sono stati inflessibili: «Ho capito il rifiuto che ci è stato posto a Suzuka, ma non qui dove non eravamo lontani dalle prestazioni degli altri». Visti i progressi mostrati al Nürburgring l'Alba si presenta a Donington con l'ambizione di centrare finalmente l'obiettivo della qualificazione. Anche perché nel corso della settimana si stanno cercando alcuni cavalli che si erano persi per la strada. □



LA CRONACA **IL GIOVANE TEDESCO È LA SORPRESA MERCEDES**

BABY SCHUMACHER SUBITO TRA I GRANDI

NÜRBURGRING — Pioggia; prevedevano gli esperti per la gara e invece per la prima volta, in questo fine settimana c'era il sole. Le temperature però non erano molto alte. Nel warm-up la Jaguar di Lammers rompe il motore e si deve sostituirlo per la gara. Alla partenza, davanti a 30.000 spettatori va subito in testa Schlessler con la Mercedes, che parte molto bene. Dietro di lui la Jaguar di Brundle si installa al 2. posto tra le due Mercedes. Un po' di confusione come al solito alla prima variante con la Porsche di Schneider fuori, e l'altra Porsche di Oppermann che entra in testacoda. Dopo il primo giro Schlessler è in testa davanti a Brundle, Mass, Palmer e Lees. Molto lente le Nissan. Al terzo giro Mass passa la Jaguar di Brundle facilmente sul rettilineo del traguardo. Al 5. giro Lees passa Palmer che ha problemi con la temperatura del suo motore. Un giro più tardi anche Lammers si installa davanti alla Porsche. Le Mercedes girano in 1'26" - 1'27" mentre tutti gli altri non vanno sotto i 1'29. Problemi per le Nissan che sfornano nettamente i consumi girando in 14. e 15. posizione. Le Toyota vanno meglio, ma i giapponesi sanno che non possono finire la gara a causa di un consumo eccessivo. Dopo 15 giri sono in testa le due Mercedes davanti alle due Jaguar. Mass ha problemi con le gomme e crede in un lento afflosciamento. Perde fino a 4 secondi al giro su Schlessler. Dopo una ventina di giri è già staccato di 31 secondi. La prima a ritirarsi è la Porsche di Palmer col motore rotto. Al 26. giro entra ai box anche la Mercedes di Mass. Però non si nota nessuna foratura. Mass parla di un brutto sottosterzo. La Merce-

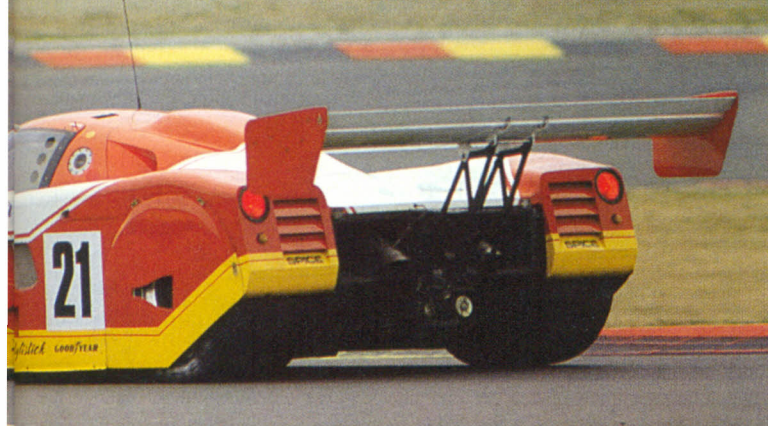


des in testa entra come previsto dieci giri più tardi. Per qualche tornata vanno in testa le Jaguar. Dopo tutte le soste però la situazione rimane invariata con le due vetture argentate nettamente in testa. Adesso in crisi è la Mercedes numero 1, con Baldi al volante. L'italiano ha gli stessi problemi di sottosterzo che aveva denunciato Mass. In più ha un consumo eccessivo. Baldi deve rallentare e così al 46. giro va in testa Schumacher che può girare più rapido senza paura di

consumare più benzina. Problemi per la Spice di Los-Euser con il cofano anteriore che si sta staccando. Poco dopo metà gara le Mercedes hanno un giro di vantaggio sulle Jaguar. Sesta è la Porsche di Wollek-Jelinski davanti alla Toyota di Lees-Ogawa. Schneider entra in collisione con Larrauri, entrambi però possono continuare. Al 51. giro si ritira la Toyota di Ravaglia col motore spento. Alla Jaguar Ferté è in crisi con un difetto al cofano anteriore, che da un sen-



sibile sottosterzo. Ciononostante rimane davanti alla seconda Jaguar. Al 67. giro Schumacher fa la sua seconda sosta, essendo in testa con un vantaggio di 10 secondi. Rientra Mass al secondo posto. Al 75. giro ultima sosta anche per la seconda Mercedes. Quando Schlessler riparte è sempre è sempre in testa con 5 secondi. Nella fase finale il francese può girare nettamente più veloce di Mass che accusa sempre il solito sottosterzo. Così Schlessler-Baldi vanno a vincere davanti a Mass-Schumacher e prendono la testa del campionato. La Toyota di Lees-Ogawa si ferma a dieci giri dal traguardo senza benzina. Fuori anche le Porsche di Reuter-Andskar senza freni, e quella di Reid-Elgh con una sospensione rotta. Pochi giri prima della fine si ritira anche la Porsche di Brun-Pareja con il cambio rotto. Prima aveva avuto una collisione con la Jaguar di Brundle. Però l'ordine di squadre impedisce a Lammers di superare il suo compagno di team. □



Sopra, la Spice-Ford di Los la prima vettura aspirata al traguardo: è solo 7. A lato, i tecnici Nissan ai computer: il team si è dimenticato di far girare Bailey nelle prove. Nell'altra pagina, Larrauri e Randaccio stanno per essere doppiati da Lammers, quarto (Studio'83)

LE PROVE **NON HA GIRATO SULLA NISSAN**

BAILEY DIMENTICATO

NÜRBURGRING — Come a Digione, anche in Germania Jean-Louis Schlesser ha qualificato la Mercedes col numero 1. Il francese è riuscito a conquistare la pole position nonostante che nel suo giro record una Porsche lo avesse ostacolato. Il muro da battere era il tempo di 1'20". Mauro Baldi che per tre anni consecutivi al Nürburgring aveva fatto registrare il miglior tempo, era sicuro di andare sotto 1'20". Da notare anche un testacoda a 250 kmh di Schlesser nella seconda sessione libera nella quale ha distrutto il fondo della sua vettura. Al secondo posto l'altra Mercedes per la prima volta qualificata da un pilota «junior». Quando Mass, con la sua vettura, era bloccato ai box con un guasto elettrico, Micheal

Schumacher ha conquistato il secondo posto con il muletto girando con gomme da gara tenere. Riparata la vettura, Mass non riusciva comunque ad abbassare il tempo del suo giovane collega. La seconda fila è andata interamente alla Jaguar che non ha usato molto «boost» nelle qualifiche, visto che le Mercedes erano troppo lontane. Due Porsche del team Joest in terza fila. Quest'ultima nella prima giornata si è concentrata soprattutto nel misurare il consumo. Nella seconda sessione la Nissan voleva usare un motore speciale come a Le Mans. La pioggia però ne impediva l'uso. Aspettando che la pista asciugasse la Nissan ha dimenticato di far girare Bailey. Così Blundell ha dovuto correre da solo tutta la gara. □

NÜRBURGRING

Nürburgring (Germania), 19 agosto 1990
Sesta prova del campionato mondiale Sport Prototipi

COSI' (IN 31) AL VIA E (IN 21) AL TRAGUARDO

Schlesser-Baldi (Mercedes C11) 1'20"344	Mass-Schumacher (Mercedes C11) 1'21"013	1. Schlesser-Baldi (Mercedes C11) 106 giri in 2.39'15"913 alla media di 181,377 kmh.
Brundle-Ferté (Jaguar Xjr11) 1'22"780	Lammers-Wallace (Jaguar Xjr11) 1'22"783	2. Mass-Schumacher (Mercedes C11) a 22"562
Palmer-Stuck (Porsche 962) 1'23"664	Wollek-Jelinski (Porsche 962) 1'23"845	3. Brundle-Ferté (Jaguar Xjr) a 1 giro
Lees-Ogawa (Toyota 90 cv) 1'24"998	Blundell (Nissan) 1'25"428	4. Lammers-Wallace (Jaguar Xjr) a 1 giro
Acheson-Brancatelli (Nissan) 1'25"554	Schneider-Van Der Merw (Porsche 962) 1'25"793	5. Blundell (Nissan) a 3 giri
Huysman-Larrauri (Porsche 962) 1'25"930	Reuter-Andskar (Porsche 962) 1'26"023	6. Wollek-Jelinski (Porsche 962) a 3 giri
Dumfries-Ravaglia (Toyota 90 cv) 1'26"529	Los-Euser (Spice-Ford) 1'26"683	7. Los-Euser (Spice-Ford) a 4 giri
Fabre-Roberf (Cougar-Porsche) 1'27"005	Reid-Eigh (Porsche 962) 1'27"300	8. Huysman-Larrauri (Nissan) a 4 giri
Rensing-Santal (Porsche 962) 1'27"443	Pareja-Brun (Porsche 962) 1'27"667	9. Acheson-Brancatelli (Nissan) a 4 giri
Laessig-Altenbach (Porsche 962) 1'27"887	Grohs-Oppermann (Porsche 962) 1'27"936	10. Fabre-Roberf (Cougar-Porsche) a 5 giri
Winter-Dickens (Porsche 962) 1'27"975	Boesel (Porsche 962) 1'28"426	11. Boesel (Porsche 962) a 5 giri
Konrad-Toivonen (Porsche 962) 1'30"419	J. Almeras-J.M. Almeras (Porsche 962) 1'31"710	12. Winter-Dickens (Porsche 962) a 6 giri
Adams-Hausmann (Spice-Cosworth) 1'31"794	Trolle-Thuner (Cougar-Porsche) 1'32"017	13. Rensing-Santal (Porsche 962) a 6 giri
Salamín-Olivar (Porsche 962) 1'32"226	Hausmann-Piper (Spice-Cosworth) 1'33"027	14. Konrad-Toivonen (Porsche 962) a 6 giri
Randaccio-Barberio (Spice-Cosworth) 1'33"122	Migault-Wetting (Ald-Cosworth) 1'35"668	15. Trolle-Thuner (Cougar-Porsche) a 7 giri
Euser (Spice-Ford) 1'35"732		16. Laessig-Altenbach (Porsche 962) a 7 giri
		17. Grohs-Oppermann (Porsche 962) a 8 giri
		18. Schneider-Van Der Merwe (Porsche 962) a 8 giri
		19. J. Almeras-J.M. Almeras (Porsche 962) a 9 giri
		20. Salamín-Olivar (Porsche 962) a 10 giri
		21. Migault-Wetting (Ald-Cosworth) a 20 giri

□ Giro più veloce: **Schlesser** (Mercedes C11) in 1'26"092 alla media di 189,927 kmh.

COSI' IL CAMPIONATO DOPO LA 6. GARA

MONDIALE SPORT PROTOTIPI	SUZUKA 8/4	MONZA 29/4	SILVERSTONE 20/5	SPA 3/6	DIGIONE 22/7	NÜRBURGRING 19/8	DONINGTON 2/9	MONTREAL 23/9	MEXICO CITY 7/10	TOTALE PUNTI
PILOTI										
1. Baldi	9	9	—	—	9	9				36
Schlesser	9	9	—	—	9	9				36
3. Mass	6	6	—	9	6	6				33
4. Wendlinger	6	6	—	9	—	—				21
Wallace	—	3	6	6	3	3				21
Lammers	—	3	6	6	3	3				21
7. Brundle	—	4	9	—	2	4				19
8. Schumacher	—	—	—	—	6	6				12
9. Ferté	—	4	—	—	2	4				10
10. Bailey	—	—	—	4	4	—				8
11. Velez 7; 12. Blundell, Jelinski, Wollek 6; 15. Olofsson, Hasemi, Giacomelli, Acheson, Larrauri 4; 20. Harvey, Ogawa, Lees, Andskar 3; 24. Takahaki, Mogi, Schneider, Taylor 2; 28. Van De Poele, Salazar, Huysman, Reuter 1.										
TEAM										
1. Sauber-Mercedes	9	9	—	9	9	9				45
2. Silk Cuf Jaguar	—	4	9	6	3	4				26
3. Nissan Motorsport	4	—	—	4	4	2				14
4. Spice Engineering	—	1	4	3	1	—				9
5. Joest Porsche	—	2	3	—	—	1				6
6. Brun Motorsport	1	—	1	2	—	—				4
Kremer Porsche	2	—	2	—	—	—				4
8. Toyota Team	3	—	—	—	—	—				3
9. Richard Lloyd	—	—	—	1	—	—				1



Shell Un



FORMULA 3000
8. GARA A BRANDS HATCH

DANZA DELLA

McNish centra la vittoria sotto l'acqua e si avvicina a Comas, suo compagno in crisi. Il campionato si riapre con Apicella e Irvine che tornano a sperare nel titolo

Allan McNish vincendo a Brands Hatch su un asfalto bagnato rilancia le sue quotazioni in campionato avvicinandosi a Comas sempre più in difficoltà (Studio'83)

leaded



PIOGGIA

BRANDS HATCH - Il clima britannico ne ha combinata un'altra delle sue: ha proposto condizioni quasi invernali per una gara d'agosto influenzando sicuramente sul risultato finale. La gara di Brands Hatch si è giocata ai box nelle operazioni di sostituzione delle gomme, allorché la pista ha cominciato ad asciugarsi dopo i torrenziali rovesci nella prima parte della gara. Alla fine ha vinto McNish, che si ritrova adesso a soli dieci punti dal suo compagno di squadra, Comas, che a questo punto non sembra così imprevedibile

Paolo Bombara





in campionato come dopo il suo inizio travolgente. Il francese sta attraversando un periodo di crisi, iniziato a Pergusa, che è difficilmente attribuibile alla sua squadra vista la competitività (già dimostrata a Hockenheim) dalla vettura di McNish. Prima della gara di Birmingham, comunque, la Dams ha intenzione d'organizzare una sessione di prova a Snetterton onde verificare che non vi sia un problema nascosto sulla vettura di Comas, che sarà revisionata nel corso della settimana direttamente alla Lola. In ogni caso, il successo di McNish ha il merito di rilanciare il campionato. I punti raccolti dal nostro Apicella e da Irvine, che si trovano ora appaiati al terzo posto gli permettono di contenere il distacco nei confronti di Comas. Il ruolo di McNish avrebbe però dovuto essere quello di Morbidelli che ha compiuto sul difficilissimo circuito londinese una gara perfetta, che lo conferma ormai primattore della categoria. Il pesarese, che aveva già stupito in prova su questo tracciato a lui sconosciuto, si era costruito una vittoria che lo avrebbe portato a undici lunghezze dal leader del campionato, grazie a una gara accorta (nelle primissime fasi, quando era fin troppo facile commettere un errore viste le condizioni della pista) e grintosa (imponendo un ritmo nettamente superiore a quello di tutti gli altri sull'asciutto) allo stesso tempo. Purtroppo il cedimento d'uno scorrevole del cambio lo ha fatto sbattere violentemente contro il guard-rail, impedendo così al pilota della Forti Corse di cingere per la seconda volta la corona del vincitore, dopo il trionfo di Pergusa. Morbidelli, ormai certo di correre in F.1 l'anno prossimo, ha comunque dimostrato di ambire al successo anche sulle piste che non conosce e Brands Hatch è, in tal senso, un circuito rivelatore: qui non si va forte per sbaglio, ma solo se si ha il piede pesante. Eddie Irvine non si è rivelato da meno conquistando la pole position e accapparandosi del comando per quindici giri, ma sia lui che la sua squadra hanno commesso una leggerezza incredibile credendo di poter concludere la gara senza cambiare le gomme scolpite con quelle da asciutto quando il tracciato ha cominciato a asciugare: mancavano ancora troppi giri e in quelle condizioni il degradamento delle gomme scolpite non perdona: la sosta è stata comunque necessaria, ma nel frattempo Irvine aveva perso troppo tempo nei confronti degli inseguitori che potevano girare, con le slick, molto più velocemente. Se Morbidelli ha mancato un risultato clamoroso, Apicella è invece riuscito a conquistare un ottimo terzo posto su un circuito che proprio non gli è mai piaciuto e nonostante i problemi d'assetto manife-



Sopra, Montermini in testa-coda sul bagnato alle prese con una monoposto inguidabile mentre sfilano Belmondo e Paul Warwick che è al debutto (Studio'83). A lato, Damon Hill secondo: i commissari gli hanno perdonato una partenza anticipata (Photo4). Nell'altra pagina, Apicella buon terzo in pista come nella classifica di campionato (Photo4)



statis sul bagnato. In due gare, Apicella ha ridotto di sette punti la distanza da Comas, e può cominciare a credere nel campionato. Urge, però, una vittoria. Damon Hill è, infine, riuscito a concludere una gara, che aveva dominato nelle fasi iniziali. Anche lui avrebbe potuto ambire al successo, ma la sua sosta ai box per il cambio-gomme si è eternizzata (1'03") in quanto i suoi meccanici non riuscivano a smontare la ruota anteriore sinistra. Bisogna segnalare, al riguardo, che se i tempi delle soste operate in F. 3000 possono parere lunghissimi rispetto a quelli a cui ci ha abituato la F. 1. la ragione è semplice: i meccanici sono molto meno numerosi e le strutture non

sono certo le stesse. Il secondo posto di Hill non ha fatto scattare l'atteso reclamo, ventilato da certi team manager, per far verificare dalla Fisa la conformità del suo motore (vedere As n° 31). La First Racing ha invece presentato reclamo a fine gara per far prelevare la benzina dei primi tre classificati (ivi compreso, quindi il loro pilota Apicella). È vero che da qualche tempo si parla di benzine strane anche in F. 3000 e che la stessa Fisa aveva effettuato dei controlli sorpresa già durante le prove. È facile immaginare che se la squadra di Lamberto Leoni ha chiesto che venisse controllata la benzina di Apicella è perché si sente tranquillo in merito. □

Il Unleas



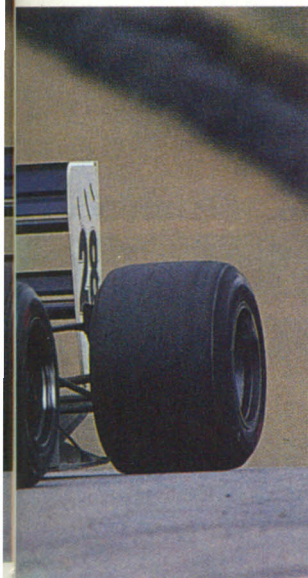
LA CRONACA **CORSA CONDIZIONATA DAI PIT STOP LENTI**

MORBIDELLI INCANTA E APICELLA SI DIFENDE

BRANDS HATCH - Contrariamente alle ultime due gare, svoltesi sotto un sole che spaccava le pietre, il circuito londinese riserva un tipico tempo britannico: pioggia battente e vento freddo nonostante si sia in pieno agosto. Quando i concorrenti si schierano al via, la pista è completamente allagata. La prima disavventura capita a Naspetti, che accusa problemi al cambio sin dal giro di ricognizione: la prima non entra e cercando di avviarsi in seconda, l'anconetano spegne il motore. Riesce poi a rimettere in moto ma si trova a quel punto costretto a partire in fondo al gruppo.

La sua gara si trasformerà comunque in un calvario, per via d'un cambio veramente bizzoso che lo costringerà poi al ritiro. La partenza vera e propria vede Damon Hill scattare con un certo anticipo rispetto al segnale verde e virare in testa alla prima curva (Paddock Bend) davanti a Irvine che viene sorpassato anche da McNish alla successiva curva di Druids. La partenza anticipata di Hill viene segnalata dal commissario-giudice di linea, ma non viene sanzionata dalla direzione di gara. Un'altra pagina della lunga storia della «mafia» britannica viene così voltata. Se la partenza

arride a Hill, e al suo compagno di squadra Gary Brabham, scattato dalla quarta fila alla sesta posizione, non si può dire altrettanto di Morbidelli che partiva al fianco dell'australiano: il pesarese piomba, infatti al 12. posto. Al termine del primo giro, Hill conduce davanti a McNish, Irvine, Andrews, Apicella, Brabham, Van de Poole, Chiesa, Proulx, Gilbert-Scott, Chaves, Morbidelli, Favre, Montermini e Tamburini. Nel corso del secondo giro, a Druids Bend, Brabham supera prepotentemente Apicella mentre Chiesa viene scavalcato da Proulx, Gilbert-Scott e Chaves. Montermini, alle prese con una vettura «inguidabile», finisce in testacoda e riparte penultimo. Le condizioni di gara sono veramente difficili, l'acqua sollevata dalle ruote dei concorrenti è veramente tanta. Il cielo continua a versarne. Mentre nelle retrovie si scatena una lotta acerrima tra Frentzen e Giovanardi che si risolverà poi a ruotate. Dietro ai primi tre concorrenti, che allungano lievemente, si forma un gruppo di sette piloti in pacchetto che lottano ruota a ruota: Andrews, Brabham, Apicella, Van de Poole, Proulx, Gilbert-Scott e Chaves, seguiti a qualche lunghezza da Chiesa e Morbidelli in bagarre tra loro. Andrews fa, in effetti, da tappo ed è puntato continuamente, ma vanamente da Brabham, mentre Apicella che ha mantenuto sulla sua vettura un assetto da asciutto sperando nella prevista schiarita non riesce a contenere la rimonta degli avversari. Il bolognese viene, nell'arco di pochi giri, superato da Van de Poole, Proulx e Chaves che si ritrovano entro pochi giri a formare, in quest'ordine, il trio inseguitore di Hill, McNish ed Irvine, mentre Apicella deve cedere il passo anche a Gilbert-Scott e Morbidelli, che ha superato Chiesa ed è in rimonta. Intanto la pioggia ha smesso di cadere ed in poche tornate la pista comincia ad asciugare le lunghe traiettorie: è chiaro che i concorrenti saranno costretti ad operare una sosta ai box per cal-



JUNIOR TEAM MINARDI CON FARNETI

BRANDS HATCH - La moda degli «junior team» in voga in F.1, potrebbe, in qualche modo, interessare anche la F.3000. Pare, infatti, che a Roberto Farneti sia stata offerta la possibilità di rientrare alla grande in F.3000 il prossimo anno, organizzando proprio un Minardi «junior team» destinato in pratica a pescare direttamente talenti nelle formule minori. Andrea Montermini potrebbe esserne il primo pilota e divenire così, al contempo, pilota collaudatore della Minardi F.1. Sarebbe una «prima» molto interessante per la F.3000 e proprio questa soluzione indica probabilmente la via che la categoria deve prendere per salvarsi dalla

crisi dei costi. Altra soluzione per il rilancio della categoria potrebbe essere quella (come As aveva già indicato) di divenire una sorta di vivaio strutturato della F.1, palestra d'allenamento e promozione capace di sostituirsi alle prequalificazioni della F.1. L'interesse anche economico, delle stesse squadre già affermate nella Formula maggiore non può che essere benefico per questa disciplina. A proposito di Andrea Montermini, bisogna ricordare che recentemente ha avuto modo di provare a Monza la Dallara F.1 (Scuderia Italia) e che è in contatto anche con questa squadra per il ruolo di pilota collaudatore in F.1. □





zare gomme da asciutto e che come era accaduto a Donington lo svolgimento di questi cambi risulterà decisivo. Il primo a fermarsi è Favre seguito da Comas (al 14. giro), che in piena crisi è relegato nelle retrovie non ha nulla da perdere ad anticipare un po' i tempi. Al 18. giro, cambiano le gomme Apicella e McNish, che cede così la seconda posizione ad Irvine. Lo scozzese rientra però ai box dopo due giri per far verificare il serraggio delle ruote in seguito ad un falso allarme. Anche Giovanardi deve fermarsi due volte, ma nel suo caso un serraggio della ruota posteriore destra è in effetti necessario. Peccato per il modenese, che era 7. Ripartito molto nervoso Giovanardi esce poi di strada. Nel frattempo, Irvine guadagna terreno a passi da gigante nei confronti di Hill, a cui strappa il comando alla 22. tornata con una staccata mozzafiato a Paddock Bend. Tamburini risale dalle retrovie fino al 7. posto nonostante un motore fiacco. Il motore lo tradirà definitivamente, rompendosi al 26. giro. Via via, tutti i concorrenti procedono al cambio delle gomme tranne Irvine. Alla Ejr hanno deciso di tentare l'azzardo di fargli concludere la gara con le gomme da pioggia, ma al 36. giro Irvine compie un testa-coda di 360° alla Graham Hill Bend, forando un pneumatico posteriore. Il nordirlandese deve allora rientrare e procedere al cambio-ruote con un eccessivo ritardo. A quel punto, s'installa in testa un grandissimo Morbidelli che dopo aver rimontato progressivamente sul bagnato ha approfittato dell'ottima scelta di tempo del suo box per operare un cambio di gomme al momento giusto e mangiare poi terreno rispetto al battistrada, nonostante uno scarico rotto. Il pesarese precede a quel punto di diverse lunghezze McNish, Van de Poele, Hill, Apicella e Irvine. La sua gioia è però di corta durata: due giri dopo, infatti, la rottura di uno scorrevole del cambio lo fa ritrovare in folle nel bel mezzo del curvone da quinta piena. L'uscita è inevitabile e Gianni perde così una vittoria che già sembrava acquisita. McNish eredita da Morbidelli lo scettro del primo posto per non cederlo più sino all'arrivo. Nel frattempo si è ritirato Van de Poele (alimentazione) mentre Brabham ha dovuto fermarsi una seconda volta ai box perdendo così la 6. posizione. □

PER RILANCIARE LA SERIE «DIMENTICATA»

ABBINARE AI GP ALMENO CINQUE GARE

BRANDS HATCH — L'ottima prestazione di Pedro Chaves, etichettato troppo facilmente lo scorso anno come una mezza calzetta (il portoghese aveva probabilmente effettuato il passo più lungo della gamba volendo passare direttamente dalla F. Ford alla F.3000), ha sorpreso molti osservatori a Brands Hatch. Ma non coloro che seguono da vicino il campionato britannico della formula, che Chaves conduce attualmente. Anch'esso vittima di un'etichetta incollatagli addosso con eccessiva leggerezza; questo campionato pare invece destinato a un avvenire interessante e a carpire le squadre interessate. È infatti stato deciso di ritornare sui propri passi e vietare nel '91 (così com'era avvenuto nell'89 per la prima edizione) le vetture dell'anno in corso, ed è al vaglio la proposta d'imporre un solo tipo di motore (Cosworth) nella sua configurazione base, onde evitare costose preparazioni del tipo Tikford. Tutto ciò, ovviamente, nell'ottica di ridurre i costi rispetto a quelli ormai insostenibili per molti, raggiunti dalla serie europea. E c'è da scommettere che, (così come certi piloti di spicco, talenti emergenti come Sospiri ad esempio) molte squadre, soprattutto britanniche, non esiteranno a seguire l'esempio della Broamley, campione in carica con Moreno nell'89, o passare armi e bagagli alla serie britannica. Una tra queste avrà probabilmente la Mansell Madgwick, a meno che non intervenga il grosso sponsor capace di coprire realmente l'intero budget. Ma sembra improbabile visto che anche i più grossi sponsor tradizionali cominciano a defilarsi dalla F.3000 europea. Duncan Lee, gran capo delle sponsorizzazioni per la Camel, ha recentemente dichiarato che il suo gruppo non ripeterà in futuro operazioni di sponsorizzazione di una squadra di F.3000 come avviene quest'anno con Ejr. «Costa troppo per un ritorno pubblicitario irrisorio», ha dichiarato Lee. Al ritiro della Camel, che si limiterà probabilmente a qualche singola sponsorizzazione di piloti, sembra debba seguire un ridimensionamento dell'intervento della

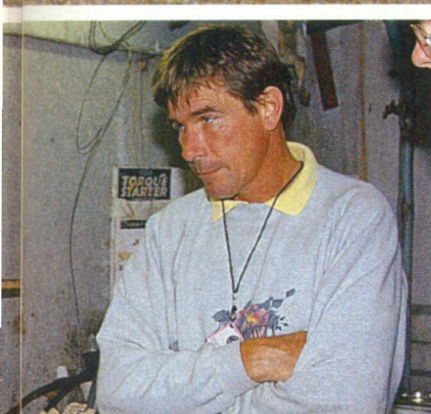
Marlboro, anche Jean-Paul Driot, team manager della Dams (che corre per i colori della Marlboro), nega per ora che nulla sia già deciso in tal merito affrettandosi però ad aggiungere che: «vorrà dire che integreremo il budget con altre sponsorizzazioni». Proprio Driot fa parte dei team manager che hanno firmato una petizione, indirizzata a Bernie Ecclestone, per organizzare il prossimo anno cinque gare di F.3000 in concomitanza con la F.1, nella speranza di avere una copertura televisiva. La televisione è, infatti, la sola ancora di salvezza per la F.3000 che pare entrata in una spirale che potrebbe portare a una crisi profonda. «Bisogna pure far qualcosa per far calare i costi dei Mugen. L'Honda ha già ucciso la F.2, non dobbiamo lasciare fare lo stesso alla Mugen con la F.3000» ha detto sempre Driot. □

PRIMA FILA INGLESE

IRVINE IN CASA

BRANDS HATCH - Dopo aver subito lo scorso anno l'affronto di veder tre francesi (Comas, Bernard e Alesi) accaparrarsi le prime tre posizioni sullo schieramento a Brands Match, i piloti britannici ci tenevano particolarmente a riconquistare la loro posizione di forza sul loro «giardino privato». È stupefacente, quindi, trovare ai primi quattro posti altrettanti piloti britannici. Ci rallegrano maggiormente la quinta posizione di Apicella e la settima di Morbidelli. Altrettanto bene avrebbe potuto fare anche Montermini, subito quinto nella prima e meno veloce sessione di prove, e poi tradito da un treno di pneumatici meno efficace. Una simile disavventura tocca anche a McNish che non può così opporsi a Irvine e a Hill nella lotta finale per la pole position. La spunta Irvine con un tempo record, ma in fatto di primati bisogna dire che ben 19 piloti migliorano quello della pista, ovvero quello fatto segnare da Comas (1'14"34) lo scorso anno. Un segno ineluttabile dell'incremento delle prestazioni. □





In alto, l'ottimo Morbidelli stava costruendo la seconda vittoria in F.3000: è stato costretto al ritiro mentre era in testa dopo essere finito fuori pista per il cedimento di un componente del cambio (Photo4). Al centro, Irvine quarto alla fine (Studio'83). Sopra, Chiesa tornato in zona punti con il sesto posto. A lato, Comas parla della sua crisi con James Hunt (Photo4)

BRANDS HATCH F.3000

Brands Hatch (GB), 19 agosto 1990
Ottava gara del campionato internazionale di F.3000

COSÌ (IN 26) AL VIA E (IN 13) AL TRAGUARDO

Eddie Irvine (Reynard 90D-Mugen) 1'12"70	Damon Hill (Lola T90/50-Cosworth) 1'12"85
Allan McNish (Lola T90/50-Mugen) 1'12"95	Phil Andrews (Reynard 90D-Mugen) 1'13"03
Marco Apicella (Reynard 90D-Mugen) 1'13"34	Stéphane Proulx (Lola T90/50-Mugen) 1'13"48
Gianni Morbidelli (Lola T90/50-Cosworth) 1'13"56	Gary Brabham (Lola T90/50-Cosworth) 1'13"57
Eric Van de Poele (Reynard 90D-Cosworth) 1'13"72	Andrea Chiesa (Lola T90/50-Mugen) 1'13"77
Phillippe Favre (Leyton House 90B-Cosworth) 1'13"82	Pedro Chaves (Reynard 90D-Cosworth) 1'13"87
Andrea Montermini (Reynard 90D-Mugen) 1'31"91	Erik Comas (Lola T90/50-Mugen) 1'13"94
Andrew Gilbert-Scott (Reynard 90D-Cosworth) 1'13"98	Antonio Tamburini (Reynard 90D-Cosworth) 1'14"08
Jean-Marc Gounon (Reynard 90D-Mugen) 1'14"09	Emanuele Naspetti (Reynard 90D-Mugen) 1'14"15
Fabrizio Giovanardi (Reynard 90D-Mugen) 1'14"26	Michael Bartels (Reynard 90D-Mugen) 1'14"49
Giovanni Bonanno (Lola T90/50-Mugen) 1'14"48	Paul Warwick (Leyton House 90B-Cosworth) 1'14"49
Paul Belmondo (Reynard 90D-Mugen) 1'14"66	Heinz-Harald Frentzen (Reynard 90D-Mugen) 1'14"81
Fabrizio Barbazza (Leyton House 90B-Cosworth) 1'14"91	Paolo Delle Piane (Reynard 90D-Cosworth) 1'14"95

Non qualificati: Karl Wendlinger (Lola T90/50-Cosworth) 1'15"01; Marco Greco (Reynard 90D-Cosworth) 1'15"19; John Jones (Lola T90/50-Mugen) 1'15"52; Giovanna Amati (Reynard 90D-Mugen) 1'16"42.

- Allan McNish** 48 giri in 1h09'19"95 alla media di 174,22 km/h (Lola T90/50-Mugen)
 - Damon Hill** a 10"27 (Lola T90/50-Cosworth)
 - Marco Apicella** a 20"44 (Reynard 90D-Mugen)
 - Eddie Irvine** a 22"49 (Reynard 90D-Mugen)
 - Pedro Chaves** a 36"28 (Reynard 90D-Cosworth)
 - Andrea Chiesa** a 42"82 (Lola T90/50-Mugen)
 - Jean-Marc Gounon** a 58"53 (Reynard 90D-Mugen)
 - Heinz-Harald Frentzen** a 1'09"10 (Reynard 90D-Mugen)
 - Gary Brabham** a 1 giro (Lola T90/50-Cosworth)
 - Giovanni Bonanno** a 1 giro (Lola T90/50-Mugen)
 - Andrew Gilbert-Scott** a 1 giro (Reynard 90D-Cosworth)
 - Michael Bartels** a 3 giri (Reynard 90D-Mugen)
 - Phillippe Favre** a 5 giri (Leyton House 90D-Cosworth)
- Giro più veloce:

Michael Bartels (Reynard 90D-Mugen) in 1'15"56 alla media di 199,35 kmh

LA CLASSIFICA DOPO L'8. GARA

CAMPIONATO INTERNAZIONALE FORMULA 3000	DONINGTON 22/4	SILVERSTONE 19/5	PAU 4/6	JEREZ 17/6	MONZA 24/6	PERGUSA 22/7	HOCKENHEIM 28/7	BRANDS HATCH 19/8	BIRMINGHAM 27/8	LE MANS 23/9	NOGARO 7/10	DIGIONE 21/10	TOTALE PUNTI
1. Comas	9	6	—	9	9	—	3	—	—	—	—	—	36
2. McNish	—	9	1	—	1	6	—	9	—	—	—	—	26
3. Irvine	—	1	—	—	6	3	9	3	—	—	—	—	22
Apicella	—	4	—	6	2	—	6	4	—	—	—	—	22
5. Morbidelli	—	—	4	—	3	9	—	—	—	—	—	—	16
6. Van de Poele	1	2	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
7. Chiesa	6	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	9
8. Giovanardi	—	—	6	1	—	1	—	—	—	—	—	—	8
Brabham	—	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	8
10. Montermini	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Jones	4	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
12. Hill	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
13. Gounon	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
14. Tamburini	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Barbazza	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Frentzen	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	3
17. Dean	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Fréon	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Wendlinger	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Chaves	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2

FORMULA UNO
NUOVI CIRCUITI

ATTACCO A ADELAIDE

**Ecco in anteprima il nuovo
tracciato australiano: sorgerà
alle porte di Sidney e mira
senza esitazioni a ospitare
il Gp già a partire dal 1992**

■ Siamo nell'era della Formula 1 convertita ai circuiti lenti: se non cittadini, almeno rallentati da chicane in serie. Ma l'Australia va controcorrente: è ormai pronto, alle porte di Sidney, un nuovo tracciato permanente che non promette medie vertiginose,

ma che sarà comunque estremamente guidato e comprensivo di tutte le caratteristiche di una pista «vera». Sui 3.930 metri di Eastern Creek — questo il nome del nuovo impianto australiano — dovrebbero gareggiare già nel 1991 le vetture Gr.C, che scenderanno





A una trentina di chilometri da Sidney, in una zona che era di aperta campagna sorgerà il nuovo circuito di Eastern Creek, già oggi in avanzato stato di allestimento. Caratterizzato da un lungo rettilineo davanti ai box, dove si raggiungerà la massima velocità prima di una veloce curva a sinistra e del successivo rettilineo, il tracciato sarà raccordato da un interessante tratto misto-lento. Il circuito cittadino di Adelaide, nell'altra pagina con in primo piano Boutsen vincitore del Gp '89, è avvisato...

agli antipodi per la gara d'apertura del campionato iridato. Già dal prossimo anno, poi, vi gareggeranno i bolidi del motomondiale, per i quali è stato firmato un contratto valido fino al '93. E dal 1992, forse, la F.I. Le monoposto da Gp dovrebbero girare a Eastern Creek a circa 180 chilometri orari: una media non eccezionale, di poco superiore a quelle dell'Hungaroring o di Jerez, ma senza dubbio nettamente più veloce di quella concessa dal toboga fra i marciapiedi di Adelaide, attuale sede del Gp australiano. Con leggerissime variazioni altimetriche, situato nella campagna a nord-ovest di Sidney, vicino a un lago, il tracciato di Eastern

Creek sarà da percorrere in senso antiorario e potrà contare su una larghezza media superiore ai dodici metri. L'impianto è stato ricavato in una zona che prima era aperta campagna: i lavori necessari sono partiti quindi da zero e la cifra investita finora (a luglio di quest'anno) si può stimare in circa 15 milioni di dollari, qualcosa meno di 18 miliardi di lire al cambio attuale. Sulle tribune saranno allestiti 150.000 posti per gli spettatori.

IL CIRCUITO. Sarà la staccata davanti ai box, al termine del rettilineo principale della lunghezza di circa 900 metri, il punto più veloce del circuito. Segui-

rà la velocissima curva numero 1 che introduce al breve rettilineo di raccordo con la lunga, interminabile e difficile curva numero 2. Veloce cambio di appoggio e dalla lunga piega a sinistra si passa alla secca curva a destra che immette sulla retta alle spalle dei box. La veloce curva a destra che lo conclude immette nella sezione misto-veloce del tracciato, che prosegue con una veloce piega a sinistra, immette su un altro allungo che si interrompe con la spettacolare curva in contropendenza a sinistra. Da qui inizia un nuovo tratto di accelerazione, con la veloce curva

Grahame Ward



FORMULA UNO NUOVI CIRCUITI

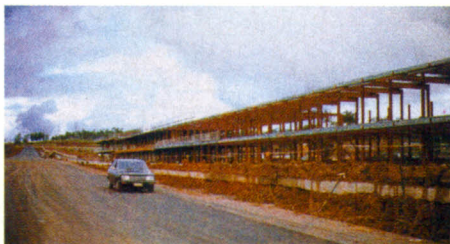
← ai piedi dell'unica collina della zona e che porta al punto più lento del circuito: il tornante che immette su un nuovo breve rettilineo alle spalle di quello principale, con il quale è collegato dalle due curve conclusive. Il nuovo circuito alle porte di Sidney non obbligherà a grandi accelerazioni con violente frenate a causa di chicane; richiederà invece una grande continuità di ritmo, particolarmente nella parte mista che forma la seconda parte del tracciato. Adeguati spazi di fuga garantiranno la sicurezza in tutte le zone del circuito. Già a fine stagione, dopo il Gp d'Australia, alcuni piloti «top» del mondiale F.1 saranno invitati a Eastern Creek per dare il loro benestare allo stato dei lavori, che dovranno essere conclusi entro febbraio '91. Adelaide è avvisata... □



8 Usciti dalla doppia curva finale, il rettilineo che passa davanti ai box si presenta inizialmente con una leggera discesa. Sullo sfondo, sulla sinistra, si nota il complesso dei box, ripreso in primo piano nell'immagine sotto. Sarà su tre piani: il primo per i box, il secondo per la sala stampa e altri locali e il terzo, ancora da costruire, riservato agli sponsor



7 Questa è l'entrata della corsia box: presenta un piccolo dosso e a un primo colpo d'occhio sembra permettere una velocità d'entrata decisamente elevata. Sulla sinistra, all'inizio dell'edificio box, sarà costruita la torretta che ospiterà la direzione gara e i tecnici del cronometraggio, all'ultimo piano



1 Ecco l'entrata della curva numero 1, che conclude il rettilineo dei box dove si raggiungerà la più elevata velocità del circuito. Sulla sinistra, dietro il muretto, la fine della corsia dei box e il rientro in pista



2 Ed ecco il punto dove si affronterà la prima intensa frenata: si tratta della staccata per la curva numero 2, lunga, quasi un ampio tornante in cui potranno esaltarsi le doti di telaio delle monoposto e anche il «piede» dei piloti

3 Nuovo, anche se breve, rettilineo, in leggera discesa nella parte finale: siamo sulla retta opposta ai box, che introduce alla sezione «mista» e più guidata nella seconda parte del circuito. Questo tratto di pista passa sopra al tunnel attraversato — si vede nella foto sulla destra — dalla strada di accesso al paddock del circuito, che sarà particolarmente ampio





6 Dalla parte finale del piccolo rettilineo a conclusione della sezione mista del circuito, si intravede la doppia curva che immette sulla retta dei box: è leggermente in salita e si compone di un'ampia piega a sinistra seguita da una più secca curva ben oltre i novanta gradi. In questa parte del tracciato devono ancora essere costruite le tribune per il pubblico che in tutto accoglieranno 150.000 spettatori



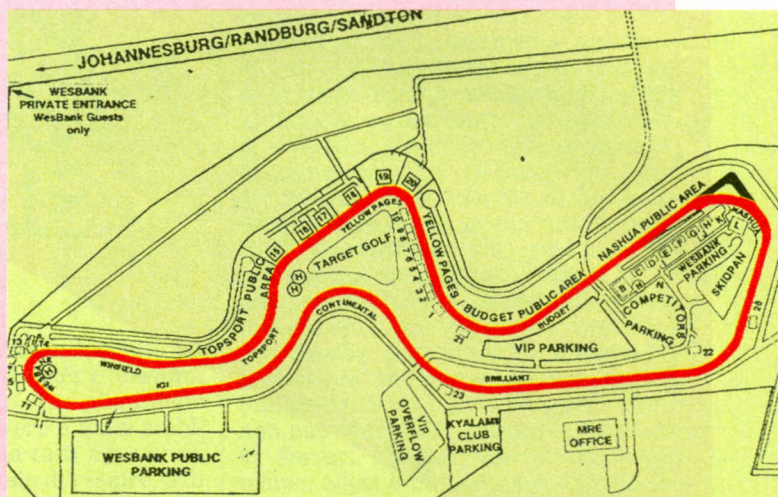
5 Ai piedi di una collinetta naturale, la curva a sinistra immette sul piccolo rettilineo che si conclude nella curva più lenta della pista: si tratta di un vero e proprio tornantino da prima marcia, seguito da un nuovo allungo che porterà poi alla doppia curva verso il rettilineo dei box



4 Curva a «invito» a destra, quindi la secca piega a sinistra: inizia qui, all'angolo opposto rispetto ai box, la sezione più lenta del circuito di Eastern Creek. Anche questa si presenta come un ampio tornante

SPERANZE PER IL GP DEL SUDAFRICA

ECCO KYALAMI DA 211 DI MEDIA!



Potrebbe tornare nel calendario F.1 il Gran Premio del Sudafrica: già nel marzo 1992, secondo la Motor Racing Enterprise e i suoi direttori Dave McGregor e Rory Brown. I due erano presenti ai Gp di Gran Bretagna e d'Ungheria e sono fiduciosi di riavere la corsa di Kyalami sul circuito accorciato a 3,888 km. Sembra che uno sponsor sudafricano importante rileverà la Southern Sun Hotel, che sponsorizzò l'ultimo Gran Premio, quello del 1985 vinto da Nigel Mansell. «Il movimento di riforme politiche in Sudafrica - spiega McGregor - ci ha diretto verso una nuova era e questo costituisce un passo positivo. Anche i miei colloqui con Bernie Ecclestone sono stati positivi e ci sentiamo fiduciosi per quanto riguarda il futuro. Oltre a ciò disponiamo dei mezzi finanziari necessari e di un impianto che riteniamo uno dei migliori del mondo! Kyalami è l'unico circuito del continente africano omologato per la F.1 e visto che abbiamo già organizzato dei Gran Premi, disponiamo di infrastrutture colaudate. Riteniamo inoltre che un vero campionato del mondo di F.1 ha bisogno di una corsa in Africa. Chiediamo ufficialmente una data nel 1992, possibilmente in marzo». La Motor Race Enterprise sta notevolmente investendo nel proprio circuito. Dopo essere stato chiuso nel novembre dell'87, sono stati investiti circa 7 milioni di dollari statunitensi - oltre 8 miliardi - per la costruzione di un Kyalami quasi completamente nuovo, riaccuriato di quasi un chilometro, che ha ospitato la sua prima corsa nel luglio 1988. L'ispettore della Fisa, John Corsmith, ha già ispezionato e approvato il circuito usato dal team Williams durante l'inverno per delle prove private quest'anno. Considerando il giro più veloce di Thierry Boutsen di 1'06"02 alla media di circa 211 kmh, il nuovo tracciato di Kyalami potrebbe essere il 5. circuito più veloce del circo di F.1. Il nuovo circuito è situato a Medrans, un'area tra Johannesburg e Pretoria, esattamente a sud del vecchio impianto. L'accesso da Johannesburg è via l'autostrada N-1 e alcuni vecchi clienti potrebbero rimanere delusi accorgendosi al momento di prenotare le stanze d'albergo per il '92 che il «loro» Kyalami Ranch non esiste più come albergo, ma che viene usato oggi come scuola elementare.

Jose Wagner Gonzales

Un rovescio a Phoenix, un dritto in Brasile. Tre rovesci a Imola, Montecarlo e Canada, tre dritti in Messico, Francia e Inghilterra, tre rovesci ancora in Germania, Ungheria e Belgio. La maglia mondiale si lavora così, a «punto iridato» come presto ci spiegheranno anche dalle pagine di Rakam. Dopo sette rovesci contro solo quattro dritti Prost è messo molto meno male di quanto potrebbe sembrare, solo che gara dopo gara è sempre un po' peggio e questo giustamente preoccupa i ferraristi. Stiamo vivendo il più bel mondiale degli ultimi anni, quello del grande equilibrio eppure, alla fine, siamo sempre a parlare di quei due che si giocavano il titolo anche quando le stagioni erano monotone e una sola squadra si spartiva quindici vittorie su sedici. Alla vigilia di Monza è nell'aria, però, che l'ora decisiva è sempre più vicina sia perché un nuovo strappo diverrebbe irricucibile e sia perché molti fattori sembrano giocare contro le Rosse nella gara di casa. Quali? Beh, che la pista non si adatta tanto alle caratteristiche dei 12 cilindri modenese, che Senna non ha mai vinto in Brianza e che per la legge dei grandi numeri non potrà succedere sempre così trattandosi di uno che non è che di corse se ne faccia scappare poi molte, che la Ferrari pare avviarsi al momento caldo dell'anno piuttosto indebolita se non altro perché da un po' di tempo va a combattere con un solo soldato contro due. Il problema della conformazione della pista è ben noto ai motoristi ed è pertanto sicuro che faranno del loro meglio per limitare se non altro i danni. Il problema di Senna e della malasorte che puntualmente lo aspetta alla Parabola o alla prima chicane è tutto del brasiliano e la Ferrari può centrarci ben poco. Il problema dei due piloti è invece tutto del team e lì, al contrario, una soluzione bisogna trovarla assolutamente perché regalare un Mansell alla concorrenza è masochismo puro. Si obietterà: oggi l'inglese non è più lui, ha comportamenti che non si giustificano e un rendimento troppo sotto tono. Vero, verissimo, ma è anche quanto Autosprint paventò subito dopo il Gp di Gran Bretagna. Già allora era evidente che un Prost senza la collaborazione di Mansell sarebbe stato un Prost dimezzato nel suo potenziale offensivo. Ora, in tutta coscienza, si può giurare che in Ferrari si sia fatto di tutto per evitare che questo accadesse? Lo si potrebbe an-

NEL RUSH FINALE OGNI MOSSA ... VALE

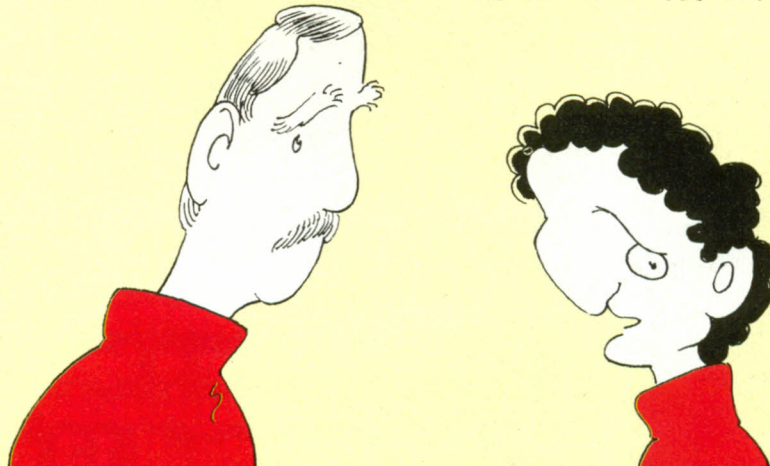
che credere se non si fosse assistito un anno fa al «declino» di Berger e due anni fa a quello di Alboreto. Tre piloti dalle motivazioni, dal carattere e dalle ambizioni molto diverse, ma tutti e tre accomunati dallo stesso modo di reagire, o di non reagire, a una situazione di isolamento in seno alla squadra più famosa del mondo. Ma se nelle stagioni passate questa era una situazione di fatto che si poteva anche accettare perché in ogni caso la Ferrari era fuori da tutte le lotte, quest'anno non è così e la posta in palio pretende una diversa diplomazia. Credo di essere uno dei più grandi estimatori delle qualità di condottiero di Cesare Fiorio e sono convinto che sia più suo che di Prost, per quanto si voglia far credere in giro, il merito del ritorno della Ferrari ai più alti vertici; credo però di

conoscerlo anche molto bene nei grandi amori e grandi odi che ne hanno costellato la vittoriosa carriera. Con me o contro di me, un rapporto, il suo, senza mezze misure. Ricordo quella fredda mattina del gennaio '73 sul molo di Montecarlo. Kallstrom aveva concluso con la sua Lancia ottavo, staccato di appena un misero secondo dalla Fiat di Pinto dopo una interminabile settimana di lotta. Lo svedese già avanti negli anni, il pilota che con le sue grandi vittorie al Rac aveva contribuito fortissimamente alla nascita del mito Lancia nei rally, fu apostrofato con un durissimo: «Non sei nemmeno più capace di stare davanti a Pinto!». Fu la sua ultima corsa con la Casa torinese. Due mesi dopo, con una ingombrante Datsun vinse il Safari alla pari con Mehta. Si potrebbe andare avanti nei ricorsi storici con Pregliasco, con Carello, con Munari, ma non è importante se non per arrivare a Mansell. Sull'altare dei rapporti personali Fiorio non può immolare il possibile titolo che la Ferrari insegue oramai da troppo tempo. Nigel è un carattere difficile, insicuro, oggi anche sospettoso e un po' demotivato. Fiorio, comunque, ha la capacità di riportarlo ai più alti livelli perché, quando lo vuole, ha la dote propria dei veri capi, quella di trascinare i propri uomini, di affascinarli, di farli sentire indispensabili alla causa comune. Occorre uno sforzo, però. Magari quello che Montanelli sintetizzò magicamente nel suo «tapparsi il naso e votare per quel partito», ma occorre proprio. Un titolo mondiale, d'altronde, val bene una mossa.

Carlo Cavicchi

IL NOSTRO
SUPER-MOTORE
E' UNA BOMBA!

L'IMPORTANTE E'
SAPERE SU CHI
DI NOI DUE LA
VOGLIONO... TIRARE!



M. Billose

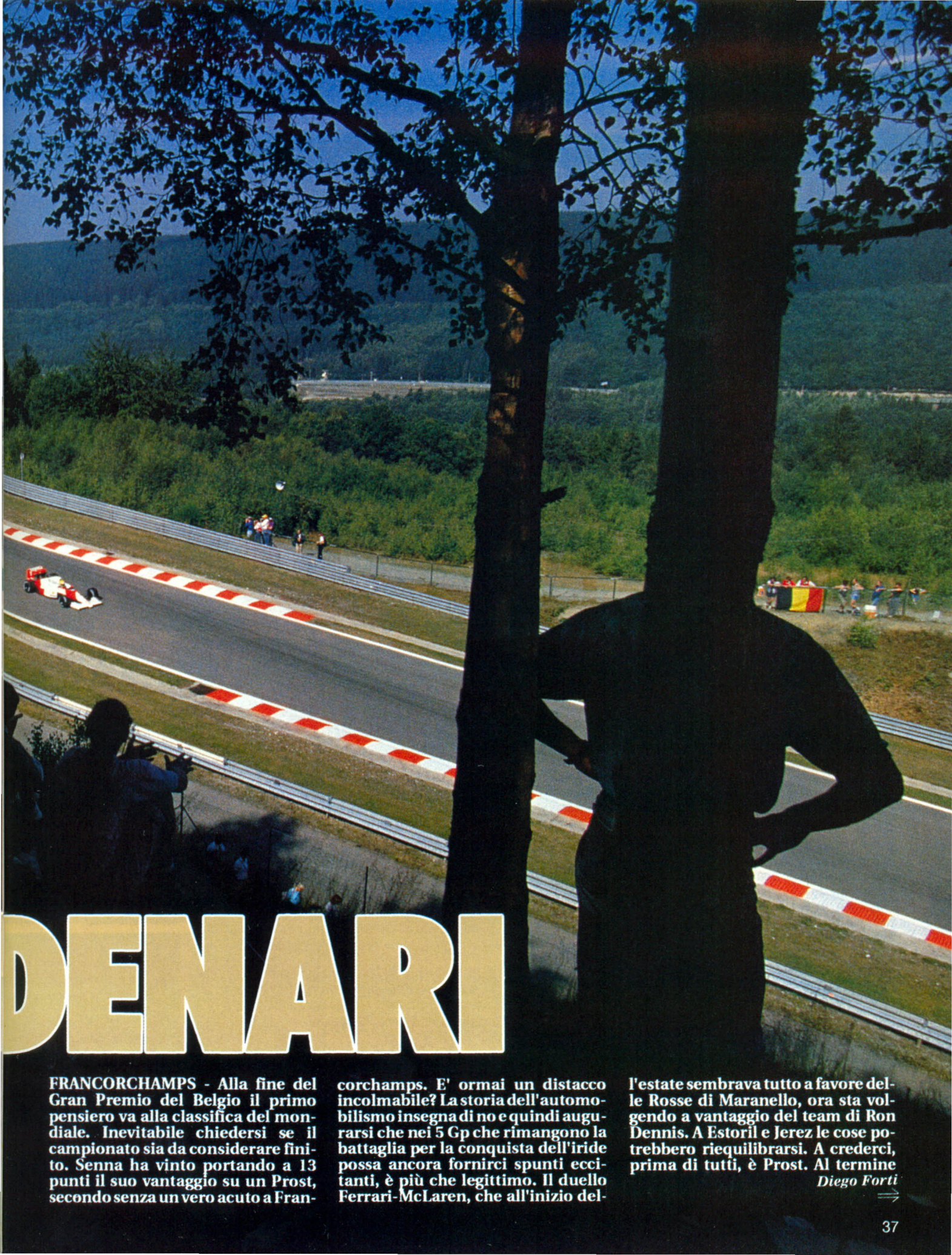
Con il terzo successo consecutivo nei boschi di Francorchamps Senna ha raggiunto Clark e Lauda a quota 25 vittorie nel mondiale (foto Colombo)



FORMULA UNO
GP BELGIO

L'ASSO DI

I 14 miliardi del contratto McLaren per il '91 mettono le ali ai piedi a Senna che a Spa centra la quinta vittoria stagionale e precede Prost ora staccato di 13 punti iridati



DENARI

FRANCORCHAMPS - Alla fine del Gran Premio del Belgio il primo pensiero va alla classifica del mondiale. Inevitabile chiedersi se il campionato sia da considerare finito. Senna ha vinto portando a 13 punti il suo vantaggio su un Prost, secondo senza un vero acuto a Fran-

corchamps. E' ormai un distacco incolmabile? La storia dell'automobilismo insegna di no e quindi augurarsi che nei 5 Gp che rimangono la battaglia per la conquista dell'iride possa ancora fornirci spunti eccitanti, è più che legittimo. Il duello Ferrari-McLaren, che all'inizio del-

l'estate sembrava tutto a favore delle Rosse di Maranello, ora sta volgendo a vantaggio del team di Ron Dennis. A Estoril e Jerez le cose potrebbero riequilibrarsi. A crederci, prima di tutti, è Prost. Al termine

Diego Forti



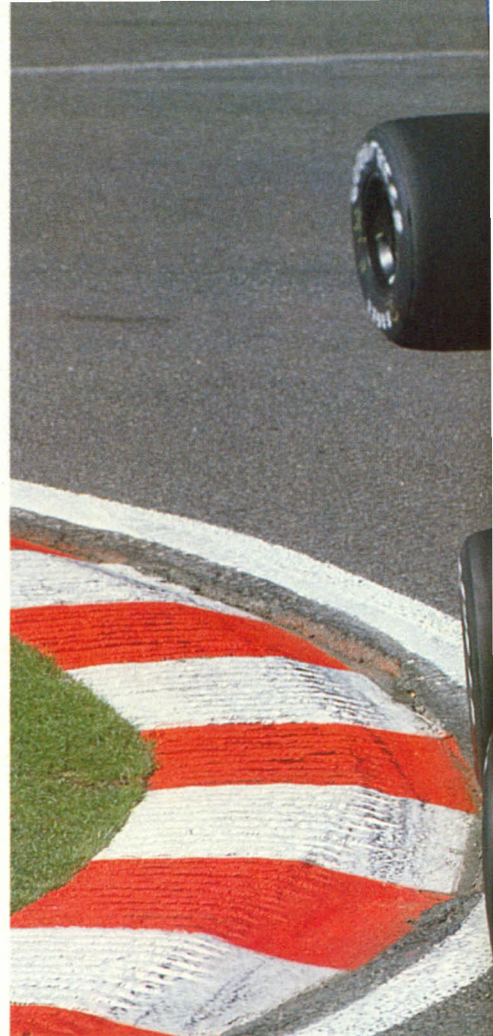
← della gara belga ha speso precise parole sulle possibilità che gli rimangono di agguanciare e superare Senna. «Il Gp d'Italia si svolge su un circuito tradizionalmente favorevole alle McLaren — ha detto Alain — ma tra noi e loro ormai non ci sono grosse differenze. Vantano un pizzico di accelerazione in più e questo a Monza conta, ma lo sviluppo del nostro motore credo sia stato molto buono. Non siamo distanti». Poi ha aggiunto che molto, anche l'esito del mondiale, dipenderà da come andranno le prove sul circuito brianzolo in programma questa settimana. Per la gara di casa, del resto, non è un mistero che la Ferrari abbia in serbo qualcosa di speciale. Non tanto un super motore quanto un propulsore specificatamente studiato per Monza che a lunghissimi tratti da percorrere in pieno, alterna lente chicane da bassissima velocità.

DIFFERENZA. Se è possibile ipotizzare che sotto il profilo tecnico Ferrari e McLaren si equivalgano, e i tempi di Spa sostanzialmente lo confermano, dal Belgio è venuta una tragica conferma. La squadra di Ron Dennis può contare su due piloti, mentre la Ferrari ormai deve fare a meno di Mansell. L'inglese, stavendo un momento sicuramente difficile, e questo probabilmente limita il suo vigore agonistico. Senza dubbio meno seguito dalla squadra, non è più la punta di diamante che sapeva mettere sotto pressione qualsiasi avversario, su qualsiasi pista, partendo da qualsiasi posizione. Così ora Prost deve fare tutto da solo. Cosa significa? Che non ha più la possibilità di assestare i suoi fantastici rush finali contro avversari preferibilmente già scannatisi nelle tornate iniziali della gara perché non ha più nessuno, o meglio non ha più Mansell, ad attaccare per lui. E se Senna parte davanti, un evento decisamente probabile vista la straordinaria percentuale di pole del brasiliano, diventa veramente difficile superarlo se qualcuno non lo ha pressato da vicino costringendolo a logorare gomme, motore, freni. La prova più lampante è venuta proprio in Belgio dove Senna ha potuto agire, in maniera perfetta, facendo sì che un cambio gomme più lento di quello effettuato dagli uomini di Maranello si trasformasse, grazie al diaframma Nannini, in un vantaggio per lui.

COPPIA. Alla McLaren invece, un certo gioco di squadra si è visto. Berger per favorire Senna ha veramente sfiorato i limiti regolamentari nelle prime due partenze. Ha chiuso in maniera violenta su Prost, che interrogato sull'argomento, non ha certo risparmiato severe critiche all'austriaco, definendo il suo comportamento poco ortodosso oltre che pericoloso. «E pensare che al briefing ci avevano ammonito a comportarci con correttezza — ha aggiunto Prost — facendoci presente

che i commissari si sarebbero avvalsi anche delle telecamere per sanzionare i comportamenti anti sportivi. Ma la verità è che non sono i commissari a dover tenere a freno la troppa irruenza, siamo noi piloti a doverci disciplinare». E qui vale la pena soffermarsi un attimo, prendendo spunto proprio da quello che è successo a Francorchamps. La partenza è stata data per ben tre volte, perché i piloti al momento di affrontare punti decisamente a rischio del percorso come la Source (alla prima partenza) e il Radillon (alla seconda) lo hanno fatto con aggressività terribile, e conseguenze catastrofiche anche se senza non ci sono stati danni fisici. E ben poco consola che i commissari dopo la prima partenza, convocati in direzione corsa Piquet, Mansell, Larini e Donnelly, una volta riviste e interpretate le immagini registrate degli incidenti abbiano dichiarato che non vi erano responsabilità imputabili ai singoli, ma unicamente alla particolare situazione.

GRINTA. A Spa, al termine di una gara meno elettrizzante di quanto le tre partenze avrebbero lasciato presupporre, sono state evidenziate le caratteristiche di gran parte dei piloti. Senna ha mostrato come sa essere perfezionista se può guidare in stato di assoluta concentrazione. Ha effettuato tre partenze al limite



HANNO DETTO ALLA VIGILIA

«Se dopo Monza non avrò più di 10 punti di ritardo da Senna, credo che avrò ancora tutte le mie chances per il titolo. Attualmente io mi do il 45% di probabilità di arrivare alla quarta corona mondiale».

Alain Prost - La Meuse 25 agosto

«Non possiamo fallire: se qui Prost non va a punti e Senna vince, il mondiale piloti è chiuso».

Cesare Fiorio - Corriere dello Sport 26 agosto

«Ma quale maggiore potenza! Il motore Renault modificato è più affidabile, questo sì, ma di cavalli in più non ne ho visti».

Thierry Boutsen - La Gazzetta dello Sport 25 agosto

«Con Williams è finita, un pilota non è una gomma e un motore che si mette in una macchina per farla andare meglio. Io andrò nella squadra che mi darà le migliori garanzie».

Jean Alesi - Corriere della Sera 26 agosto

«Dopo le prove di venerdì abbiamo modificato anticipo e carburazione. E questo ha reso il motore più elastico. Se in corsa dovesse piovere sarà un vantaggio ulteriore».

Osamu Goto - La Gazzetta dello Sport 26 agosto

«Sarà molto difficile superare nelle prime battute della corsa, a me basterebbe restare lì, in terza posizione, correre senza perdere contatto da Senna e da Berger ed aspettare che le macchine comincino ad essere più leggere per andare all'attacco».

Alain Prost - Tuttosport 26 agosto

Ha avuto toni accesi il duello per il terzo posto fra Berger e Nannini, sopra, ma alla fine l'ha spuntata l'austriaco, a quasi mezzo minuto da Prost secondo dopo che nelle prime fasi aveva dato l'assalto alle McLaren precedendo le Williams di Boutsen e Patrese, a lato (foto Orsi). Ottimo sesto alla fine Gugelmin, sotto (Amaduzzi)





senza mandare in crisi la trasmissione della sua vettura, una cosa che invece è successa al duo Williams, Prost, a sua volta, è stato impeccabile nel disegnare le traiettorie e nello sfruttare la vettura, ma quando si è trovato in coda ad Alboreto ha esitato troppo prima di bruciarlo. Con la sua vettura e la sua classe dar tutta la colpa dei quasi 4" perduti nel sorpasso a Michele, non gli rende certo merito. Berger a sua volta è stato veramente intrepido a riagganciare la 3 piazza, dopo che era scivolato al quinto posto. Per ottenere il suo scopo, però, ne ha combinate di tutti i colori ingaggiando una battaglia al limite (ruotate comprese) con Nannini in grande spolvero. Un misto di grande coraggio e guida sporca che però, sommato alle prepotenze della partenza, ha indotto a pensare che Gerhard sia ancora lontano dalla piena maturità agonistica. Sotto tono è apparso Piquet, mentre da incorniciare è risultata la gara del brasiliano Gugelmin finalmente a punti dopo tanto tempo con una Leyton House non certo brillante in rettilineo. Alesi, ancora una volta, si è fatto trascinare dalla troppa irruenza. Forzando troppo all'inizio ha finito con il logorare in eccesso i suoi pneumatici mangiandosi nella parte centrale del Gp quanto di buono aveva costruito nelle prime tornate della gara. □



LA FERRARI SEMBRA NON TEMERE LE IRE GOODYEAR GARANZIA PIRELLI?

FRANCORCHAMPS — Ferrari e Goodyear si sono giurati stima e ammirazione reciproca in quel di Francorchamp, ma se avessero potuto si sarebbero levati gli occhi a vicenda. Non è escluso che nelle prossime settimane ne succedano delle belle, dato che a far da terzo incomodo c'è quasi sicuramente la Pirelli. All'origine delle incomprensioni tra gli uomini di Maranello e quelli di Akron, due modi diametralmente opposti di vedere le cose. Come è noto, e francamente comprensibile, alla Ferrari desidererebbero avere delle gomme su misura per le loro vetture. Per contro, e in maniera altrettanto comprensibile, alla Goodyear realizzano e sviluppano le gomme, effettuando le prove con i team prioritari che sono McLaren, Ferrari, Williams e Benetton, in maniera standard, ovvero uguale per tutti. È una questione di filosofia e soprattutto di organizzazione aziendale. Scontri e battibecchi soprattutto relativamente alle gomme da qualifica, fino ad oggi non sono mancati. Ma in Belgio è successo qualche cosa di nuovo. Da Maranello sono state fatte arrivare venerdì notte, per essere provate nelle libere del sabato delle gomme da gara diverse da quelle portate dalla Goodyear. A tradire questa situazione le sigle stampigliate sulle gomme: 4312-4313. Apriti cielo. La cosa ha scatenato un pandemonio, con i team-

manager delle squadre nemiche a protestare e la Goodyear a sottolineare il mancato rispetto di un gentleman agreement tra le squadre, che vuole si usino solo le gomme portate ufficialmente dalla Casa. Ma perché la Ferrari si era portata delle gomme diverse, per altro vecchie visto che erano dello stesso tipo (stando alle sigle) utilizzato a Silverstone? Semplicemente perché secondo Prost, in caso di giornate molto calde, potevano assicurare una maggior tenuta all'usura delle gomme studiate per Spa, dove generalmente non si superano i 20 gradi. Insomma, un motivo tecnico c'era. Però visto che compiere una mossa del genere poteva, e può, incrinare i rapporti con la Goodyear (un boicottaggio da parte del fornitore di gomme è quanto di più pericoloso possa prospettarsi per una scuderia) quasi d'obbligo chiedersi se il rischio valeva la candela. Secondo Fiorio si: «Io sono qui per vincere, non per avere dei simpatici rapporti con la Goodyear», è stata la sua risposta. Ma è veramente possibile che Fiorio non abbia paura di niente e di nessuno al punto da correre un rischio tanto grande (perdere l'appoggio della Goodyear)? Sicuramente no, a meno che non si abbia già pronta una alternativa, vale a dire le gomme della Pirelli. Ad Autosprint risulta che la Ferrari, con Prost, le abbia già provate... □

TRE MOTIVI PER CAPIRE IL GP IL PROCESSO DEL LUNEDI'



LA SCHEDA

- 1 Perché Prost ha faticato a ripetere il warm-up?
- 2 Le prestazioni sono condizionate dalle situazioni di mercato?
- 3 Come mai i team minori non riescono più a entrare in zona punti?

AYRTON SENNA conquista il quinto successo stagionale e, come è avvenuto in pista a Spa, distanzia nel mondiale il suo rivale di sempre, Alain Prost. Il mondo dei tifosi ferraristi si è subito spaccato in due: da una parte si è schierato chi difende il transalpino dicendo che il motore della 641 non è stato pari al 10 cilindri dell'Honda, rivitalizzato di ulteriori cavalli nell'evoluzione 5, per cui bene ha fatto Alain a gestire il secondo posto aspettando tempi migliori. Dalla parte opposta, invece, si è schierato chi recrimina per una tattica troppo rinunciataria da parte del campione del mondo che ha impiegato troppo tempo a ripetere il tempo spiccato con grande facilità nel warm-up (vale a dire quando si gira in assetto da gara con il pieno di carburante). Secondo l'ingegner Benzing non è mancato il potenziale nel motore, ma l'attimo fuggente del pilota. Il Gp belga ha offerto altri due motivi di attrazione: intanto si fa sempre più evidente il fatto che certe prestazioni miracolose sono legate alle questioni di mercato. Bastano le firme sui contratti per far volare Senna e Prost,

come se tutte le incertezze precedenti fossero state cancellate con un colpo di spugna. I piloti sono condizionati nella fase contrattuale? In questo squarcio di stagione è emerso un altro dato: i team di secondo piano non riescono più a trovare l'acuto come nell'89 e sono relegati nelle posizioni di rincalzo pur essendo impegnati a cercare di evitare le prequalifiche il prossimo anno. Minardi trova una valida spiegazione a queste situazioni.

Franco Nugnes



ANCHE SE NELL'ERA ELETTRONICA SONO FACILISSIMI... NO AI FAVORITISMI!

2 di **BRUNO GIACOMELLI**
(pilota della Life)

«Nel Circus di tanto in tanto si torna a parlare di condizionamenti consci o inconsci delle prestazioni di un pilota. Se devo essere sincero non ho mai avuto la prova che ciò si verifichi, anche se mi rendo conto che in un mondo elettronico di chip basta veramente poco per mettere un conduttore fuori gioco. Personalmente mi ricordo che ai tempi dell'Alfa si diceva che le mie prestazioni a fine stagione miglioravano solo perché si arrivava a ridiscutere il contratto. Tutte storie. Ve lo posso garantire! Ep-

poi non mettiamo in discussione due team come McLaren e Ferrari e due piloti come Senna e Prost. Che i due abbiano raggiunto un accordo con le rispettive squadre per un altro anno di collaborazione a mio parere è un fatto semplicemente casuale. Non credo che alla Ferrari favoriscano palesemente il francese ai danni di Mansell: sarebbe un grave errore di valutazione ai fini del risultato finale. Piuttosto Prost, che insegue il titolo iridato, si è reso conto che a Spa doveva lasciare da parte la tattica del ragioniere per cercare di stare davanti a Senna. E ha cercato la pole position con tutti

i mezzi possibili. Certo le voci di scontento di Senna al venerdì del Gp d'Ungheria possono aver dato la sensazione che Ayrton sentisse un certo scollamento della squadra nei suoi confronti per la sua volontà di tirare in lungo le trattative del rinnovo contrattuale, ma la McLaren anche nel pieno delle buriane ha sempre assicurato fino alla fine lo stesso materiale ai suoi due piloti. Qualcuno dice che Alesi dacché è al centro dei giochi di mercato non riesce a esprimersi al meglio. Sciocchezze! Nessuno ha mai pensato che il lavoro di sviluppo su una macchina come la Tyrrell ad ala di gabbiano po-

tesse ormai essersi completato. Eppoi nell'analisi entrano mille componenti: motore, aerodinamica, assetto e gomme. Alesi ha potuto contare su un grosso vantaggio nelle coperture specie nella prima fase della stagione, poi le cose sono un po' cambiate. Più che condizionamenti veri e propri a livello tecnico, si possono verificare a livello psicologico e magari inconsciamente. C'è chi può essere portato a considerare fuori dal team un pilota che non ha intenzione di firmare un rinnovo contrattuale, ma sono sicuro che non farebbe nulla per nuocere al pilota che potrebbe regalarci un successo...».

LA FERRARI NON ERA TECNICAMENTE INFERIORE ALLA McLAREN ATTACCO RITARDATO

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

L'analisi delle prestazioni delle due vetture di vertice, McLaren-Honda e Ferrari, è apparsa chiara e

ha mostrato in modo inequivocabile una equivalenza motoristica e una efficienza globale variata da semplici sfumature. Il risultato finale ha chiamato in causa le risorse di pilotaggio; in chiave tecnica, però, non c'è nulla da recriminare. Non solo, ma per questi motoristi d'alto rango, che devono solitamente rinunciare a quote di potenza, tra qualificazione e gara, per ragioni di affidabilità, è sembrato questa volta che la discesa dai picchi di 700 Cv sia stata più contenuta del solito. Nel giudicare i risultati di Francorchamps consideriamo che in sede di warm-up Prost ha segnato 1'55"290 e 313,5 kmh di velocità massima, contro i 1'56"401 e 308,8 kmh di Senna. Nel corso della gara, a seconda delle condizioni delle gomme e dei pesi, tali valori avrebbero dovuto corrispondere a metà percorso circa. In effetti, Senna è sceso al di sotto di 1'56" dopo il cambio-gomme, a partire dal 28. giro. Prost, che aveva limitato il ritardo a 4"4 anche dopo il pit-stop, ha cominciato la se-

rie dei giri nell'area di 1'55" solo a partire dal 35. passaggio, ben 3 giri dopo l'intoppo con Alboreto, che gli è costato 4". E se, nel bilancio finale, l'espressione migliore è stata di 1'55"087 — in assoluto il riscontro più positivo — contro 1'55"132 di Senna, si ribadisce che il potenziale della Ferrari ha avuto la sua consistenza sino in fondo. Non si può parlare, per Prost, che di una fase di rinuncia, come a Hockenheim, seguita da una ripresa alquanto tardiva. Le difficoltà di macchina, in taluni passaggi, non sono che sfumature: anche Senna si è lamentato di impercettibili bloccaggi dei freni, pur avendo dominato da un capo all'altro. E tutta la fatica nel doppiaggio ad Alboreto proprio non si è vista da parte del brasiliano, a brevissima distanza. In sostanza, il ritmo, Prost, l'ha tenuto negli ultimi dieci giri, con una Ferrari per nulla inferiore alla McLaren-Honda; la nostra critica — risorse giovanili a parte — è che tale azione avrebbe dovuto iniziare prima.

Sopra, Prost che in gara è stato meno ficcante che nel warm up (Orsi). A lato, la Scuderia Italia al lavoro: è uno dei team che rischia le prequalifiche per mancanza di risultati (Orsi). Sotto, a cosa starà pensando Alesi mentre il team Tyrrell lavora?



LE GRANDI SQUADRE SONO ORMAI IRRAGGIUNGIBILI TOP IN AFFIDABILITA'

3 di **GIANCARLO MINARDI**
(Team manager del team Minardi)

«Rispetto allo scorso anno, che è stato caratterizzato da una stagione di studio e di ricerca con i motori aspirati, i top team hanno fatto un enorme salto di qualità che non ha permesso alle squadre di secondo piano di raggiungere quei risultati che invece sono stati conseguiti piuttosto assiduamente nel 1989. Devo ammettere che noi della Minardi, ma anche team come la Scuderia Italia, la Ligier e altri abbiamo perso la grande occasione di raccogliere qualcosa di buono nella prim parte della stagione, quando il divario tecnico fra le varie squadre non era ancora così pronunciato. Noi possiamo recriminare per Phoneix e il Messico: per banali problemi meccanici abbiamo

buttato al vento delle buone possibilità. Poi le grandi squadre hanno allungato il passo e per i team che lottano per evitare le pre-qualifiche la faccenda si è fatta quanto mai complicata. La riprova la si è avuta proprio a Spa dove le prime file dello schieramento erano monopolizzate solo dalle monoposto che vengono realizzate dai grandi costruttori. L'effetto, assai evidente in prova, si è reso ben visibile anche in corsa: il miglioramento dei team di punta è stato non solo qualitativo ma anche quantitativo. Fino a qualche tempo fa noi team piccoli potevamo sperare in una sequela di ritiri dei grandi per sperare di mettere nel carniere un risultato. Ora, purtroppo, la musica è cambiata totalmente. Tutte le monoposto di punta dispongono di motori plurifrazionati che vengono sviluppati Gp dopo Gp

in una crescita di cavalli continua. Noi non siamo più in grado di inserirci a questo livello con i vecchi Ford Cosworth. Il solco che si è creato è sempre più profondo ed evidente. Non solo: ma uno dei pregi che hanno contraddistinto la crescita delle squadre che vanno per la maggiore è stato l'aver trovato una grande affidabilità. Ormai i primi non si fermano più: McLaren, Ferrari, Williams e Benetton fanno parte di un altro mondo. Poi ci sono tutti gli altri. Solo che si lotta sempre per posizioni al di fuori della zona punti. Non ci resta che sperare in un Gp anomalo, come di solito ne capitano nella stagione e approfittare della situazione. Sarà importantissimo arrivare a quell'appuntamento preparati. Sbagliare può pregiudicare una stagione intera. In attesa del motore Ferrari...»

LA CRONACA **UN'ORA DI FINTI «VIA»**

BUONA LA TERZA

Non accadeva dal Gp d'Austria del 1987. Senna, comunque, passa sempre per primo alla Source

FRANCORCHAMPS — Era dal Gp d'Austria del 1987 che non si vedevano 3 partenze in una gara di F.1. A Spa un incidente alla prima curva è ormai un classico ma per fortuna la velocità è molto ridotta e le 26 vetture arrivano alla staccata della Source a una andatura che non crea grossi pericoli. Alle 14 il primo via: Senna partiva bene seguito da Berger Prost e Boutsen.

Anche Mansell si era avviato bene ma veniva urtato alle spalle dalla Benetton di Piquet. A quel punto incominciava l'autoscontro con la Ferrari n.2 contro il muretto dei box e Alesi, Nakajima e gli altri che dovevano zigzagare per evitare un grosso impatto con il risultato di toccarsi fra di loro. Rima-

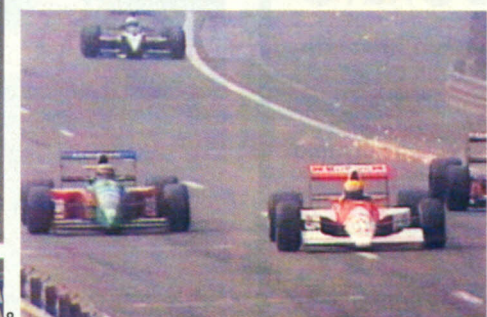
nevano coinvolte ben 9 vetture. Quelle, di Mansell, Piquet, Warwick, Donnelly, Suzuki, Larini, Alesi, Nakajima e Modena. Quest'ultimo se la cavava con la gomma posteriore sinistra bucata, gli altri ricorrevano alla vettura di scorta per il 2. schieramento. Le emozioni per Mansell comunque erano iniziate nel giro di ricognizione con un problema all'alettone anteriore destro che necessitava di un fissaggio supplementare sulla linea di partenza. Al 2. schieramento mancava Donnelly la cui Lotus non si metteva in moto. Partivano con la vettura di scorta Piquet, Warwick, Nakajima, Alesi, Larini, ovviamente, Mansell. Per l'inglese era un altro brutto colpo perché il muletto era assettato per Prost ed era equipaggiato con il vecchio motore. Al 2. avvio, dato dopo 26 minuti,

vi era la brusca manovra ostruzionistica di Berger che si spostava di colpo da sinistra a destra costringendolo Prost ad una violenta frenata che avrebbe potuto originare un'altra pericolosa carambola. Nella conferenza dopo la gara il francese definiva inaccettabile il comportamento dell'austriaco che si scusava ammettendo di aver compiuto una manovra un po' al li-



mite. L'episodio avvantaggiava Boutsen che beffava lo stesso Berger infilandosi alla Source 2. dietro Senna con alle spalle Berger, Nannini, Prost, Mansell e Piquet. L'incidente che obbligava al 2. stop avveniva dopo qualche centinaio di metri ed era estremamente spettacolare per il povero Barilla volato fuori pista nel velocissimo punto del Radillon. Il parmense ne usciva illeso ma in stato di choc, mentre la sua Minardi, distrutta rimaneva pericolosamente a cavallo del cordolo in piena traiettoria. Poche centinaia di metri più in là De Cesaris toccava Martini che partiva in testacoda a Le Combe. Nuovo arresto e allineamento previsto dopo 30' alle 14,57. Questa volta si rischierava Donnelly cui veniva data la vettura di Warwick riparata, mentre Pirro ritorna-

va sulla sua vettura su cui era stata riparata alla meglio la perdita d'acqua. Al via Senna innervosito dalla sequenza degli arresti obbligati partiva un po' meno bene seguito da Berger che stavolta non ripeteva la manovra intimidatoria nei confronti di Prost tranquillo 3. poi Boutsen, Patrese, Nannini, Piquet e Mansell avviatosi con minore decisione. Già al 2. giro l'inglese aveva un distacco di 11"56 che saliva a 16" al 6. giro per fermarsi poi per cambiare gomme all'11. e ritirarsi definitivamente al 19. «La vettura era inguidabile non posso rischiare di uccidermi» mormorava Mansell concludendo così il suo più brutto week end da quando è arrivato alla Ferrari. L'inglese come aveva fatto in Germania non se l'è sentita di continuare con un mezzo non all'altezza



Allo staccata della Source, dopo il primo via, Mansell viene tamponato (1) e finisce contro il muretto dei box. Nuova partenza con Senna che si invola seguito da Boutsen (2); la gara verrà poi interrotta per una serie di incidenti tra cui quello di Barilla (12) che distrugge la vettura. Al terzo e definitivo via Senna, un po' innervosito, si fa affiancare da Berger (3) seguito da Prost e dal gruppo. Con il brasiliano che allunga, Prost passa Berger alla chicane (4) per il 2. posto mentre Boutsen, poi costretto al ritiro (6), supera l'austriaco diventando terzo. Prost (7) si ferma ai box per il cambio gomme in contemporanea con Senna (8) che riesce a ripartire davanti a Nannini poi passato anche da Prost (9). Il ferrartista viene rallentato per un intero giro da Alboreto (10) doppiato. Nel finale grande duello Nannini-Berger (11) per il terzo posto, con il senese che sembra intenzionato a «restituire» lo sgarbo patito in Ungheria

di lottare con i primi. D'accordo Mansell quest'inverno aveva spiegato che l'unica cosa che temeva nella sua convivenza con Prost alla Ferrari era l'impossibilità di guidare la vettura con l'assetto del francese. Mansell ha elogiato la velocità dei meccanici della Ferrari nel cambiare la pedaliera precisando invece che non vi era stato tempo per modificare l'assetto. Ma torniamo alla corsa, durante il primo giro Nannini passava Patrese, Senna come sua abitudine imponeva un ritmo elevato che invece Berger non teneva facendo da tappo per Prost e Boutsen. Ben presto ci si accorgeva però che le Williams non erano in grande giornata e Prost da solo incominciava a studiare dove potere

Giorgio Piola

⇒ 12





passare con tranquillità Berger. Lo faceva nel corso del 14. giro alla staccata della chicane, l'australiano doveva persino difendersi da un tentativo di Boutsen. Mentre Prost iniziava una serie di giri veloci Berger era il primo a rientrare ai box per cambiare le gomme. Lo faceva al 18. giro rientrando in pista 6. a 24" da Senna. Nello stesso giro si ritirava Patrese sulla cui Williams aveva ceduto progressivamente il cambio, di qui il suo rallentamento iniziato dopo una decina di giri. Poco dopo anche Boutsen si fermava con la trasmissione nei guai davanti ai box. Le tre partenze avevano fatto soffrire la meccanica di molte vetture come la Leyton House di Gugelmin rimasta senza frizione sin dai primi giri.

Al 22. giro una delle mosse vincenti di Senna, informatosi al suo box che Prost sarebbe rientrato per cambiare le gomme decideva di prederlo in modo da cercare di uscire dai box davanti a Nannini terzo in quel momento. La manovra riusciva perfettamente al brasiliano anche se il suo ingresso in pista era un po' troppo violento per il povero Sandro che doveva frenare. Prost si ritrovava quindi un avversario in più da sorpassare. Passava la Benetton nello stesso punto in cui aveva superato Berger, alla chicane. Prost tentava un riavvicinamento con Senna da cui era arrivato al 31 giro a 6"49 ma incocciava nel doppiaggio di Alboreto che gli costava quasi 4 secondi in un giro. Per fortuna a vivacizzare la corsa ci pensava Alessandro Nannini che grazie al doppiaggio di Caffi si vedeva sorprendere da Berger. Il senese non apprezzava la manovra e rispondeva con un attacco alla Mansell affiancando l'australiano alla chicane e riuscendo a superarlo brillantemente. Una risposta decisa a quanto era successo in Ungheria. Purtroppo a soli 3 giri dal termine Nannini si scomponeva su una macchia d'olio nella salita del Radillon facendosi superare dalla più potente McLaren Honda di Berger e perdendo un meritato podio. □

IL MOTIVO DELLA GARA

QUEL TAPPO DI ALBORETO

FRANCORCHAMPS — È stata una gara giocata sulla tattica e dalle circostanze fra due vetture, la McLaren di Senna e la Ferrari di Prost quasi allo stesso livello tecnico. Dei 44 giri del Gp Senna, nell'altalena degli scarti diretti, se ne è aggiudicato 25 con il francese che si è trovato per 3 volte rallentato dal pilota che precedeva. All'inizio da Berger nella chiara veste di difensore di Senna. Poi da Nannini messo magistralmente in mezzo da una sosta tempestiva di Senna che ha cambiato gomme nello stesso momento in cui anche il francese rientrava ai box, tornando in pista con una manovra rischiosa davanti alla Benetton del senese che diventava quindi involontario scudo della sua fuga. Infine in maniera pesante da Alboreto doppiato. Soltanto nel 32. giro Prost perdeva dietro la Arrows quasi 4" per l'esattezza 3"889, con Senna protagonista di cinque tornate velocissime che gli garantivano un vantaggio massimo di 12". Una enormità perché a quel punto si era al 36. giro, a soli 8 dalla fine. Prost tentava una risposta con una ottima sequenza culminata al 38. con il record della corsa ma ormai i giochi erano fatti. Fiorio che lo scorso anno si era scagliato pesantemente contro Cheever reo di aver rallentato per parecchi giri, sotto l'acqua, Mansell ha indicato nel milanese uno dei volti della sconfitta Ferrari. Una sconfitta giocata ancora dai sorpassi che a Senna riescono quasi sempre facili e per gli altri piloti no. (g.p.)



In alto a sinistra, Mansell precede Capelli e Berger (Orsi). In alto a destra il podio. Sopra, Modena e Caffi al Radillon. Un aggressivo Piquet (sotto, Orsi) ha concluso quarto. Nell'altra pagina: a sinistra la Lambo 1 e, a destra, la conferenza stampa di Dennis (Colombo)



DENNIS CONFERMA L'IMPEGNO HONDA OLTRE IL '92 E AMMETTE CON ALTRI MOTORISTI CONTATTI APPROFONDITI

FRANCORCHAMPS — Avrebbe potuto essere molto teso in Belgio Ron Dennis, nelle giornate in cui si è finalmente conclusa la trattativa con Ayrton Senna. Invece appariva molto sicuro di sé e tranquillo. «Non ho mai pensato che Ayrton potesse andare via dalla McLaren — ha spiegato —

anche se la trattativa è stata molto dura perché entrambi siamo due persone che curano al massimo tutti i dettagli. Le nostre discussioni erano a 360 gradi toccando tutti gli aspetti, ma posso garantire che mai Ayrton ha cercato di trarre dei vantaggi nei confronti del suo compagno di

ne, ci sarà pure un termine, un giorno, ma non è stato fissato. Quello che posso dire è che proprio in questo periodo stiamo parlando con la Honda per sviluppare una strategia in F. 1 che prevede un impegno di ancora molti anni». Dennis è molto preciso in questo parla di F. 1 non di sport in generale, con magari una interruzione per correre ad Indianapolis per cui si deduce che se questo programma avrà un seguito sarà in parallelo all'attività della F. 1. Nessun dubbio nemmeno sulle voci che vorrebbero in Francia Gordon Murray di nuovo sulla scena della F. 1 alla guida tecnica della Ligier. «Posso garantire che sono sicuro che Gordon non possa assolutamente andare in un'altra compagnia che non sia la McLaren per molto tempo e quando dico ciò intendo per molti anni. Il progetto della nostra macchina stradale lo sta soddisfacendo appieno. Abbiamo finito la fase esplorativa dei modellini in galleria del vento ed ora dobbiamo prendere una decisione per quanto riguarda il motore. Vi sono due possibilità una a medio termine e una con una prospettiva più lunga». Dennis sull'argomento si è dilungato molto ma non è da escludere che il motore della futura macchina di produzione possa avere prima o dopo il marchio McLaren sulle testate pur essendo realizzata da un grande costruttore di automobili con una operazione simile a quella della Tag con la Porsche per il turbo di F. 1. Deciso Dennis anche sull'affare delle gomme «private» della Ferrari. «Non conosco il contratto che lega la Ferrari alla Goodyear ma nel nostro caso non credo che potremmo fare una cosa simile. Non credo che una cosa del genere possa avere una rilevanza nell'ottenimento di migliori prestazioni ma sono assolutamente contrario al principio che un team possa portare le proprie gomme alle gare. Comunque non credo che la Ferrari possa veramente utilizzare queste gomme in gara». Sin qui il Dennis ufficiale ma domenica mattina i vari team manager si sono incontrati con i responsabili della Goodyear, certamente non per approvare l'operato di Fiorio e compagni. (g. p.)

squadra (chiara allusione ai vari problemi insorti alla Ferrari recentemente). Semplicemente ha voluto garanzie e ha spinto per ottenere il massimo da tutti i componenti del team McLaren Honda e da tutte le cose che possono influire nella vita del team». Ma le voci sui presunti malumori all'interno della McLaren non riguardavano solo il rinnovo del contratto del brasiliano. Dennis ha accettato di rispondere a tutto rivelando cose anche interessanti. «È vero, ho parlato a lungo e in termini approfonditi con Mercedes, Porsche, Bmw e Renault informando sempre però quello che è il mio attuale partner, devo pensare al futuro della mia squadra. Il rapporto con la Honda è molto franco, aperto, ma anche molto duro. Nel senso che se qualcosa non funziona in una delle due parti c'è una stimolazione reciproca con critiche costruttive ma severe per risolvere i nostri problemi». Ai box dei G.P. circola da molto la voce che la Honda possa smettere con la F. 1 nel '92 anche di qui l'incertezza di Senna nel rinnovo del contratto accettato solo per la durata di un anno. «C'è una persona che più di tutti può capire come si comportano i responsabili della Honda ed è Frank Williams. Il nostro legame come loro è molto stretto ma il concetto del nostro contratto non è di avere una data fissata per la cessazione. Il problema non si po-

PERPLESSITÀ AMERICANE SUL PROGETTO NUBI SULLA LAMBO

FRANCORCHAMPS — Gli uomini del Modena team, ovvero la squadra che si appresta ad entrare in F.1 con la Lambo 1, la vettura progettata e motorizzata dalla Lamborghini Engineering, non fanno mistero di essere alla ricerca di una coppia di piloti di valore con cui presentarsi al via della prossima stagione. Il direttore sportivo della squadra, Leopoldo Canetoli, arrivato a Spa assieme al responsabile tecnico della Engineering modenese, ha girato in lungo e in largo per il paddock approfittando delle occasioni propizie per intrattenersi con piloti e tecnici. Del resto, oltre a dover ingaggiare le due «guide», il team è nella necessità di rinforzare anche lo staff tecnico. Il pilota che sembra maggiormente interessare la squadra del vicepresidente della confindustria, Carlo Patrucco, è Modena, al quale è già stato sottoposto un interessante contratto. Il forte pilota della Brabham, al centro delle attenzioni di molti team, ha però preso tempo. A Larini sono state fatte delle proposte, così come dei contatti sono stati avviati con Moreno. Anche Tarquini risulta fra i papabili. Dei giovanissimi, invece, il più seguito sembra Comas. Mentre prosegue il lavoro di sgrossamento della vettura e si vanno via via eliminando i difetti di gioventù, sta anche definendosi in maniera più precisa l'assetto societario della squadra. Patrucco parrebbe intenzionato a dar vita a un cartello di soci, principalmente tra gli industriali appassionati di automobili, da raccogliere attorno al team. Non sono, comunque, tutte rose. La radio francese, infatti, ha riportato che la Chrysler, all'epoca del Gp di Germania avrebbe comunicato ai vertici della Lamborghini di non vedere di buon occhio l'operazione Lambo 1. Il timore non è quello che la vettura si riveli poco competitiva, quanto che finisca con il distrarre in maniera eccessiva Forghieri, ovvero l'anima operativa dalla Engineering. Le richieste che stanno piovendo per il 12 cilindri a V sono molte, mentre la factory italiana ha una capacità produttiva limitata. L'impegno preso con il Modena Team, in pratica, lascia spazio per la fornitura a un solo altro team di quelli che già sono presenti in F.1, mentre le richieste sono almeno tre. Patrucco, ovvero il Modena Team, ha fatto sapere di avere in mano, sottoscritta, una lettera di intenti che prevede lo sviluppo di un programma triennale per due vetture da far gareggiare nel mondiale di F.1 e non dovrebbe quindi nutrire preoccupazioni. Il lavoro più grosso è quello di mettere in piedi una squadra in grado di gestire due vetture, con un problema prioritario da risolvere; i piloti. (d.f.)

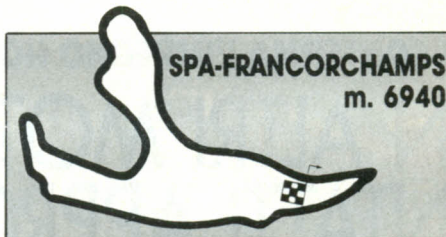


IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA	Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) 1'50"365 (226,376)	Gerhard Berger (McLaren Mp4/5B) 1'50"948 (225,187)
2. FILA	Alain Prost (Ferrari F1/90) 1'51"043 (224,994)	Thierry Boutsen (Williams Fw13B) 1'51"902 (223,267)
3. FILA	Nigel Mansell (Ferrari F1/90) 1'52"267 (222,541)	Alessandro Nannini (Benetton B190) 1'52"648 (221,788)
4. FILA	Riccardo Patrese (Williams Fw13B) 1'52"703 (221,680)	Nelson Piquet (Benetton B190) 1'52"853 (221,385)
5. FILA	Jean Alesi (Tyrrell 019) 1'52"885 (221,323)	Satoru Nakajima (Tyrrell 019) 1'53"468 (220,185)
6. FILA	Aguri Suzuki (Larrousse 90-1) 1'53"523 (220,079)	Ivan Capelli (Leyton March Cg901) 1'53"783 (219,576)
7. FILA	Stefano Modena (Brabham Bt59) 1'53"916 (219,319)	Mauricio Gugelmin (Leyton March Cg901) 1'54"120 (218,927)
8. FILA	Eric Bernard (Larrousse 90-1) 1'54"251 (218,676)	Pierluigi Martini (Minardi M190) 1'54"312 (218,560)
9. FILA	Emanuele Pirro (Bms Dallara 190) 1'54"595 (218,020)	Derek Warwick (Lotus 102) 1'55"068 (217,124)
10. FILA	Alex Caffi (Arrows A11B) 1'55"199 (216,877)	Andrea De Cesaris (Bms Dallara 190) 1'55"261 (216,760)
11. FILA	Nicola Larini (Ligier Js33B) 1'55"278 (216,728)	Martin Donnelly (Lotus 102) 1'55"304 (216,679)
12. FILA	Olivier Grouillard (Osella Fa1/Me) 1'55"334 (216,623)	David Brabham (Brabham Bt59) 1'55"668 (215,998)
13. FILA	Paolo Barilla (Minardi M190) 1'55"859 (215,641)	Michele Alboreto (Arrows A11B) 1'56"055 (215,277)

NON QUALIFICATI: Philippe Alliot (Ligier Js33B) 1'56"118, Gabriele Tarquini (Ags Jh25) 1'57"566, Yannick Dalmas (Ags Jh25) 1'57"704, Bertrand Gachot (Coloni C3B) 1'58"520



Undicesima gara del mondiale F. 1
26 agosto 1990

Circuito: Spa-Francorchamps ● Distanza: 44 giri pari a km 305,360 ● Organizzatore: Promo Francorchamps Rac de Belgique ● Direttore di gara: Roland Bruynseraede ● Partenza: ore 14.58 (due annullate in precedenza) ● Spettatori: 60.000 ● Organizzazione: 9 ● Sicurezza: 7 ● Condizioni atmosferiche: venerdì e sabato sole; coperto domenica

IN 17 AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Ayrton Senna	McLaren Mp4/5B	44	1.26'31"997	211.729	
2. Alain Prost	Ferrari F1/90	44	1.26'35"547	211.584	3"550
3. Gerhard Berger	McLaren Mp4/5B	44	1.27'00"459	210.575	28"462
4. Alessandro Nannini	Benetton B190	44	1.27'21"334	209.736	49"337
5. Nelson Piquet	Benetton B190	44	1.28'01"647	208.135	1'29"650
6. Mauricio Gugelmin	Leyton March Cg901	44	1.28'20"848	207.381	1'48"851
7. Ivan Capelli	Leyton March Cg901	43	1.26'33"369	206.862	1 giro
8. Jean Alesi	Tyrrell 019	43	1.26'35"033	206.796	1 giro
9. Eric Bernard	Larrousse 90-1	43	1.27'45"819	205.185	1 giro
10. Alex Caffi	Arrows A11B	43	1.27'41"268	204.193	1 giro
11. Derek Warwick	Lotus 102	43	1.27'49"536	203.872	1 giro
12. Martin Donnelly	Lotus 102	43	1.27'49"897	203.858	1 giro
13. Michele Alboreto	Arrows A11B	43	1.28'18"870	202.744	1 giro
14. Nicola Larini	Ligier Js33B	42	1.26'47"077	201.520	2 giri
15. Pierluigi Martini	Minardi M190	42	1.26'48"344	201.471	2 giri
16. Olivier Grouillard	Osella Fa1/Me	42	1.27'13"739	200.493	2 giri
17. Stefano Modena	Brabham Bt59	39	1.19'41"681	203.773	5 giri

9 I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Paolo Barilla	Minardi M190	0	Non partito	0.
Aguri Suzuki	Larrousse 90-1	0	Non partito	0.
Satoru Nakajima	Tyrrell 019	4	Incidente	24.
Emanuele Pirro	Bms Dallara 190	5	Radiatore acqua	14.
Riccardo Patrese	Williams Fw13B	18	Cambio	7.
Nigel Mansell	Ferrari F1/90	19	Assetto	14.
Thierry Boutsen	Williams Fw13B	21	Trasmissione	3.
Andrea De Cesaris	Bms Dallara 190	27	Motore	17.
David Brabham	Brabham Bt59	36	Acceleratore	15.

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

NUOVO

Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'50"365 alla media di 226.376 kmh.

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

Alain Prost (Ferrari F1/90) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 38. giro in 1'55"087 alla media di 217,088 kmh.

SULLA DISTANZA

NUOVO

Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) ha stabilito il nuovo record percorrendo 44 giri pari a km 305,360 in 1.26'31"997 alla media di 211,72.



**DALL'ARTE DELLA CORSA
AL PIACERE DELLA GUIDA**



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE E DELLE PREQUALIFICHE

N.	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMEN.
					I	II	III	IV	WARM UP
27	Senna	McLaren Mp4/5B	Honda V10	Goodyear	1'53"575	1'52"278	1'52"895	1'50"365	1'56"401
28	Berger	McLaren Mp4/5B	Honda V10	Goodyear	1'52"498	1'51"211	1'51"672	1'50"948	1'58"183
1	Prost	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	1'53"654	1'51"841	1'51"116	1'51"043	1'56"290
5	Boutsen	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	1'54"546	1'54"024	1'52"975	1'51"902	1'57"731
2	Mansell	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	1'53"095	1'52"601	1'51"955	1'52"267	1'57"249
19	Nannini	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	1'55"061	1'55"800	1'52"582	1'52"648	1'56"012
6	Patrese	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	1'54"638	1'54"260	1'54"569	1'52"703	1'57"369
20	Piquet	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	1'54"833	1'53"689	1'54"041	1'52"853	1'57"369
4	Alesi	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	1'54"593	1'54"116	1'54"041	1'52"885	1'59"038
3	Nakajima	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	1'56"765	1'55"798	1'55"715	1'53"468	2'00"940
30	Suzuki	Larrousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	1'55"882	1'55"294	1'55"502	1'53"523	1'58"403
16	Capelli	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	1'57"842	1'55"012	1'55"206	1'53"783	1'59"462
8	Modena	Brabham B159	Judd V8	Pirelli	1'58"257	1'57"014	1'55"044	1'53"916	1'59"328
15	Gugelmin	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	1'55"530	1'54"497	1'56"196	1'54"120	1'58"412
29	Bernard	Larrousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	1'56"977	1'56"213	1'54"749	1'54"251	1'57"875
23	Martini	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	1'56"215	1'56"074	1'55"939	1'54"312	1'59"257
21	Pirro	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	1'56"778	1'56"239	1'56"588	1'54"595	1'58"992
11	Warwick	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	1'56"901	1'56"246	1'55"190	1'55"068	1'59"534
10	Caffi	Arrows A11B	Cosworth V8	Goodyear	1'59"021	1'56"562	1'55"364	1'55"199	1'59"334
22	De Cesaris	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	1'57"696	1'56"923	1'55"306	1'55"261	2'00"027
25	Larini	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	1'57"791	1'57"471	1'57"300	1'55"278	1'59"088
12	Donnelly	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	1'58"753	1'56"666	1'55"070	1'55"304	2'00"179
14	Grouillard	Osella Fa1/Me	Cosworth V8	Pirelli	1'59"590	1'57"770	1'57"118	1'55"334	2'00"463
7	Brabham	Brabham B159	Judd V8	Pirelli	1'58"417	1'58"034	1'56"125	1'55"668	-
24	Barilla	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	2'00"410	1'57"221	1'55"630	1'55"859	2'01"031
9	Alboreto	Arrows A11B	Cosworth V8	Pirelli	1'57"090	1'57"255	1'55"945	1'56"055	1'58"049
26	Alliot	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	1'57"742	-	1'57"045	1'56"118	-
17	Tarquini	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'59"440	1'58"293	1'57"621	1'57"566	-
18	Dalmas	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'59"239	1'58"995	1'59"249	1'57"704	-
31	Gachot	Coloni C3B	Cosworth V8	Goodyear	-	-	-	1'58"520	-

N.	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	TEMPO
14	Grouillard	Osella Fa1/Me	Cosworth V8	Pirelli	1'57"941
18	Dalmas	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'58"339
31	Gachot	Coloni C3B	Cosworth V8	Goodyear	1'59"130
17	Tarquini	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'59"940
33	Moreno	EuroBrun Er190	Judd V8	Pirelli	2'00"270
34	Langes	EuroBrun Er190	Judd V8	Pirelli	2'01"405
39	Giacomelli	Life F190	Life W12	Goodyear	2'19"445

■ **GOMME.** Uniformità totale nella scelta delle gomme in casa Goodyear dopo le polemiche innescate dal caso creato dalla Ferrari; tutti i piloti, infatti, decidevano di partire con le coperture di tipo B semidure. Maggiore varietà in Casa Pirelli dove le due Tyrrell hanno preso il via con le 88, conservate fino al momento del cambio. Osella e Minardi, invece, dopo la sosta hanno optato per le 97, meno dure; con le stesse coperture erano partite le due Brabham e le due Dallara.

L'ALTALENA DELLA CORSA

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. Senna in 0.19'54"277 (209,198); 2. Berger a 2'830; 3. Prost a 3'940; 4. Boutsen a 4'479; 5. Patrese a 5'631; 6. Nannini a 8'243; 7. Piquet a 12'210; 8. Alesi a 26'688; 9. Capelli a 28'684; 10. Mansell a 32'400; 11. Bernard a 32'679; 12. Gugelmin a 32'973; 13. Modena a 44'120; 14. Warwick a 51'743; 15. Caffi a 52'147; 16. De Cesaris a 52'920; 17. Martini a 1'05'458; 18. Alboreto a 1'05'523; 19. Grouillard a 1'08'190; 20. Donnelly a 1'08'905; 21. Brabham a 1'15'092; 22. Larini a 1'34'770.

COSÌ DOPO 20 GIRI

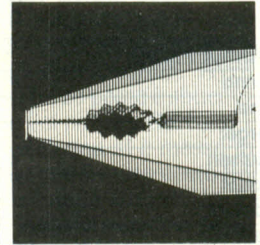
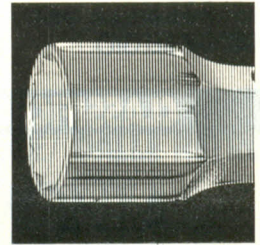
1. Senna in 0.39'38"425 (210,089); 2. Prost a 2'876; 3. Boutsen a 9'009; 4. Nannini a 12'354; 5. Piquet a 24'368; 6. Berger a 24'700; 7. Gugelmin a 49'708; 8. Capelli a 50'747; 9. Alesi a 52'446; 10. Bernard a 55'169; 11. Modena a 1'21'841; 12. Caffi a 1'27'589; 13. Alboreto a 1'34'710; 14. Martini a 1'56'314; 15. Grouillard a 1 giro; 16. Donnelly a 1 giro; 17. Warwick a 1 giro; 18. Brabham a 1 giro; 19. De Cesaris a 1 giro; 20. Larini a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Senna in 0.59'24"540 (210,271); 2. Prost a 7'641; 3. Nannini a 13'752; 4. Berger a 20'201; 5. Piquet a 1'00"040; 6. Gugelmin a 1'02'157; 7. Capelli a 1'09'987; 8. Bernard a 1'14'580; 9. Alesi a 1'15'263; 10. Caffi a 1'56'955; 11. Alboreto a 1 giro; 12. Modena a 1 giro; 13. Warwick a 1 giro; 14. Donnelly a 1 giro; 15. Brabham a 1 giro; 16. Martini a 1 giro; 17. Larini a 1 giro; 18. Grouillard a 1 giro.

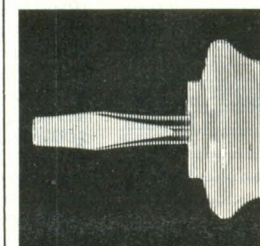
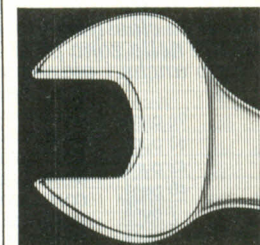
COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Senna in 1.18'42"914 (211,598); 2. Prost a 10'047; 3. Nannini a 32'379; 4. Berger a 33'621; 5. Piquet a 1'19'961; 6. Gugelmin a 1'35'782; 7. Capelli a 1'47'839; 8. Alesi a 1'51'065; 9. Bernard a 1 giro; 10. Caffi a 1 giro; 11. Modena a 1 giro; 12. Warwick a 1 giro; 13. Donnelly a 1 giro; 14. Alboreto a 1 giro; 15. Larini a 2 giri; 16. Martini a 2 giri; 17. Grouillard a 2 giri; 18. Brabham a 4 giri.



Beta

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



CLASSIFICHE IRIDATE DOPO LA 11. GARA

	STATI UNITI 11/3	BRASILE 25/3	SAN MARINO 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	MESSICO 24/6	FRANCIA 8/7	G. BRETAGNA 15/7	GERMANIA 29/7	UNGHERIA 12/8	BELGIO 26/8	ITALIA 9/9	PORTOGALLO 23/9	SPAGNA 30/10	GIAPPONE 21/10	AUSTRALIA 4/11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI	
MONDIALE PILOTI																			
1. Senna	9	4	-	9	9	-	4	4	9	6	9						63	63	
2. Prost	-	9	3	-	2	9	9	9	3	-	6						50	50	
3. Berger	-	6	6	4	3	4	2	-	4	-	4						33	33	
4. Boutsen	4	2	-	3	-	2	-	6	1	9	-						27	27	
5. Piquet	3	1	2	-	6	1	3	2	-	4	2						24	24	
6. Nannini	-	-	4	-	-	3	-	-	6	-	3						16	16	
7. Patrese	-	-	9	-	-	-	1	-	2	3	-						15	15	
8. Mansell	-	3	-	-	4	6	-	-	-	-	-						13	13	
Alesi	6	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-						13	13	
10. Capelli	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-						6	6	
11. Bernard	-	-	-	1	-	-	-	3	-	1	-						5	5	
12. Warwick	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-						3	3	
13. Caffi	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-						2	2	
Modena	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						2	2	
15. Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						1	1	
Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1						1	1	
Suzuki	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-						1	1	
MONDIALE COSTRUTTORI																			
1. McLaren	9	10	6	13	12	4	6	4	13	6	13						96	96	
2. Ferrari	-	12	3	-	6	15	9	9	3	-	6						63	63	
3. Williams	4	2	9	3	-	2	1	6	3	12	-						42	42	
4. Benetton	3	1	6	-	6	4	3	2	6	4	5						40	40	
5. Tyrrell	7	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-						14	14	
6. Leyton March	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	1						7	7	
7. Larrousse	-	-	-	1	-	-	-	4	-	1	-						6	6	
8. Lotus	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-						3	3	
9. Brabham	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						2	2	
Arrows	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-						2	2	

VELOCITA' IN PROVA

Rilevate sul rettilineo principale

VENERDI'		DOMENICA	
N. PILOTA	KM/H	N. PILOTA	KM/H
27 Senna	310.610	1 Prost	313.500
28 Berger	310.520	2 Mansell	310.790
1 Prost	304.650	28 Berger	310.080
2 Mansell	303.370	3 Nakajima	309.370
6 Patrese	301.930	8 Modena	308.840
4 Alesi	301.760	5 Boutsen	308.660
20 Piquet	300.500	4 Alesi	308.660
5 Boutsen	299.090	6 Patrese	306.640
12 Donnelly	298.920	19 Nannini	305.600
30 Suzuki	298.760	11 Warwick	304.740
19 Nannini	298.180	12 Donnelly	304.310
3 Nakajima	298.010	29 Bernard	303.880
23 Martini	297.850	20 Piquet	303.290
11 Warwick	297.360	30 Suzuki	302.950
10 Caffi	295.650	15 Gugelmin	299.920
25 Larini	295.640	9 Alboreto	299.580
15 Gugelmin	295.080	8 Modena	297.850
29 Bernard	294.920	25 Larini	297.440
24 Barilla	294.520	10 Caffi	296.780
26 Alliot	294.040	16 Capelli	296.460
16 Capelli	292.520	23 Martini	295.890
9 Alboreto	291.030	24 Barilla	294.440
8 Modena	290.480	21 Pirro	294.280
18 Dalmis	288.080	22 De Cesaris	293.480
7 Brabham	286.090	14 Grouillard	291.340
22 De Cesaris	285.640	7 Brabham	196.510
17 Tarquini	285.640		
21 Pirro	284.360		
14 Grouillard	284.140		
31 Gachot	133.370		
SABATO			
N. PILOTA	KM/H		
27 Senna	314.870		
28 Berger	313.410		
1 Prost	312.050		
2 Mansell	309.370		
4 Alesi	307.170		
3 Nakajima	306.380		
12 Donnelly	305.080		
5 Boutsen	303.370		
11 Warwick	303.200		
19 Nannini	301.930		
30 Suzuki	301.760		
6 Patrese	301.420		

IL PUNTO DELLE PRE-PROVE

TUTTO COME PRIMA

La situazione delle pre-qualifiche in prospettiva 1991 non è cambiata rispetto al Gran Premio d'Ungheria. Con i top team che si assicurano con grande perentorietà le prime posizioni della classifica diventa sempre più difficile per gli altri entrare nella zona punti. E così a contare, paradossalmente, sono anche i piazzamenti al di fuori dei primi sei.

McLaren	96 punti
Ferrari	63 punti
Williams	42 punti
Benetton	40 punti
Leyton March	7 punti
Larrousse	6 punti
Lotus	3 punti
Arrows	2 punti
Brabham	2 punti
Minardi	7. posto
Ligier	9. posto
Bms Dallara	10. posto
Ags	13. posto
Osella	13. posto
EuroBrun	13. posto
Coloni	--
Life	--

La Ligier che si è vista regalare la promozione nei tredici team ammessi di diritto alle qualificazioni per l'imprevisto stop agonistico della Onyx non può stare allegra. La squadra con sede a Magny Cours, infatti, insieme a Minardi e Scuderia Italia si trova in una posizione molto difficile: queste tre formazioni finora si sono dovute accontentare di spicchi di gloria, rendendo al di sotto delle loro possibilità. E nella penuria dei risultati non dovrebbe fare gridare allo scandalo se alla resa dei conti una delle squadre che ora si trovano alle spalle di questo qualificato trio dovesse concretizzare un clamoroso sorpasso, centrando, magari in un Gp anomalo, un piazzamento che vanificherebbe tanti sforzi.

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Prost	(Ferrari F1/90)	38	1'55"087	217.088
Senna	(McLaren Mp4/5B)	36	1'55"132	217.003
Berger	(McLaren Mp4/5B)	41	1'55"531	216.254
Nannini	(Benetton B190)	40	1'55"650	216.031
Bernard	(Larrousse 90-1)	36	1'56"531	214.398
Piquet	(Benetton B190)	40	1'57"036	213.473
Gugelmin	(Leyton March Cg901)	28	1'58"163	211.437
Boutsen	(Williams Fw13B)	20	1'58"199	211.372
Donnelly	(Lotus 102)	29	1'58"330	211.138
Capelli	(Leyton March Cg901)	40	1'58"351	211.101
Alesi	(Tyrrell 019)	39	1'58"531	210.780
Patrese	(Williams Fw13B)	9	1'58"666	210.541
Warwick	(Lotus 102)	41	1'59"081	209.807
Modena	(Brabham Bt59)	39	1'59"415	209.220
Mansell	(Ferrari F1/90)	15	1'59"767	208.605
Larini	(Ligier Js33B)	38	1'59"956	208.276
Martini	(Minardi M190)	34	2'00"157	207.928
Caffi	(Arrows A11B)	35	2'00"610	207.147
Alboreto	(Arrows A11B)	24	2'00"671	207.042
Grouillard	(Osella Fa1/Me)	35	2'00"886	206.674
Brabham	(Brabham Bt59)	34	2'01"959	204.856
De Cesaris	(Bms Dallara 190)	9	2'02"225	204.410
Pirro	(Bms Dallara 190)	3	2'03"152	202.871
Nakajima	(Tyrrell 019)	1	2'14"599	185.618

N.B.: Paolo Barilla e Aguri Suzuki non hanno preso il via.



Sopra, Gugelmin si prepara a scendere in pista: arriverà sesto (Orsi)

DRIVER HIT PARADE/ DALLE RETROVIE

GUGELMIN RIMONTA

È il momento dei brasiliani: Ayrton Senna conquistando la venticinquesima affermazione in F. 1 non poteva che raccogliere il meritato pieno nella classifica dei giornalisti, consolidando così il suo primato anche nella graduatoria assoluta. Ayrton ha allungato su Nigel Mansell, mentre al terzo posto è sbucato Alain Prost che ha soffiato l'ultimo gradino del podio a Gerhard Berger scivolato in quarta posizione. Oltre a Senna si è messo in bella mostra anche Mauricio Gugelmin che con il sesto posto finale ha saputo guadagnare ben due posizioni nella Driver Hit Parade: con gli 85 punti raggranellati a Spa, Mauricio si arrampica al 16. posto. In crescita costante anche Alessandro Nannini: il senese che nell'assoluta è ora quinto, ha ottenuto il secondo posto nella classifica parziale, intascando ben cinque dieci. Fra le incongruenze i voti di Bernard: dal dieci al sei...

HANNO VOTATO COSÌ

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

	AUTO SPRI NJ	Centrale dello Sport	IL GIORNO	AUTO hebdo	LEQUIPE	Diario 16	MOTOR SPORT (UK/FR)	Volante	rallye racing	REDE GLOBO	Totale punti Gp Belgio
	Forti	D'Ulisse	Lini	Camus	Rives	Costas	Zwickl	Barros	Schlang	Leme	
Senna	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Nannini	10	10	10	9	10	10	9	10	9	9	96
Prost	9	10	9	9	9	10	9	9	9	9	92
Gugelmin	10	8	10	8	9	7	8	8	8	9	85
Boutsen	8	9	9	8	9	9	8	9	8	8	85
Berger	7	7	7	7	8	10	9	8	8	8	79
Caffi	8	7	9	6	8	8	8	8	7	8	77
Capelli	9	7	9	7	8	7	8	7	7	8	77
Piquet	7	9	9	7	7	7	7	8	7	8	76
Patrese	7	8	9	7	7	8	7	8	7	8	76
Bernard	8	8	10	7	7	6	7	8	7	7	75
Alboreto	8	7	8	7	7	7	7	7	7	7	72
Grouillard	7	7	8	7	6	7	7	8	7	7	71
Larini	7	7	8	7	7	7	7	7	7	7	71
Donnelly	8	7	8	6	7	7	7	7	6	7	70
Warwick	7	7	8	6	7	7	7	7	6	7	69
Modena	8	7	9	6	6	6	7	7	6	7	69
Alesi	7	8	8	6	6	6	7	7	6	7	68
Mansell	7	7	8	6	5	NC	8	6	7	7	66
Martini	7	7	8	6	6	6	6	6	6	6	64
De Cesaris	7	7	7	5	7	NC	7	6	6	6	63
Pirro	7	NC	NC	6	6	7	7	7	6	6	62
Brabham	6	6	7	5	6	NC	6	6	6	6	59
Nakajima	6	6	NC	6	NC	6	6	5	6	NC	56
Barilla	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	50
Suzuki	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	50

CLASSIFICA GENERALE

SENNA DISTANZIA MANSELL

	POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
=	1.	(1.)	Senna	998	11	90.73
=	2.	(2.)	Mansell	962	11	87.45
▲	3.	(4.)	Prost	960	11	87.27
▽	4.	(3.)	Berger	951	11	86.45
▲	5.	(6.)	Nannini	929	11	84.45
▽	6.	(5.)	Piquet	913	11	83.00
▲	7.	(8.)	Boutsen	901	11	81.91
▽	8.	(7.)	Alesi	886	11	80.55
=	9.	(9.)	Patrese	885	11	80.45
=	10.	(10.)	Capelli	681	9	75.67
=	11.	(11.)	Bernard	828	11	75.27
=	12.	(12.)	Tarquini	147	2	73.50
▲	13.	(15.)	Caffi	582	8	72.75
▽	14.	(13.)	Modena	799	11	72.64
▽	15.	(14.)	Warwick	791	11	71.91
▲	16.	(18.)	Gugelmin	501	7	71.57
=	17.	(17.)	Schneider	70	1	70.00
▽	18.	(16.)	Suzuki	756	11	68.73
=	19.	(19.)	Donnelly	750	11	68.18
=	20.	(20.)	Alboreto	604	9	67.11
=	21.	(21.)	Larini	730	11	66.36
▲	22.	(23.)	Alliot	592	9	65.78
▽	23.	(22.)	Martini	657	10	65.70
=	24.	(24.)	Grouillard	393	6	65.50
=	25.	(25.)	De Cesaris	638	10	63.80
▲	26.	(27.)	Foitek	441	7	63.00
▲	(33.)	Dalmas	126	2	63.00	
▽	28.	(26.)	Barilla	495	8	61.88
=	29.	(29.)	Pirro	551	9	61.22
=	30.	(30.)	Lehto	304	5	60.80
=	31.	(31.)	Nakajima	657	11	59.73
=	32.	(32.)	Brabham	297	5	59.40
=	33.	(33.)	Moreno	118	2	59.00
=	34.	(34.)	Morbiddelli	57	1	57.00

Legenda:

▲ IN SALITA ▽ IN DISCESA
= STAZIONARIO ☆ NUOVO ENTRATO

LE PROVE **LE McLAREN METTONO TUTTI IN FILA**

MISSILE SENNA

**Berger venerdì primo in entrambi i turni
Il brasiliano sabato ha ristabilito però
le distanze conquistando la sua 48. pole**

FRANCORCHAMPS — Senna, ancora Senna, ma stavolta con qualche brivido in più. In Belgio Ayrton centra la 48. pole della carriera solo il sabato, dopo che il venerdì è stato il compagno Berger — anche grazie a veri e propri funambolismi — a fissare il miglior tempo mentre il brasiliano è stato particolarmente afflitto da problemi di assetto facilmente riscontrabili nei pneumatici anteriori distrutti in mezzo giro. Poi, il sabato, la svolta. Un Ayrton rinfrancato nel cuore e nel piede (e soprattutto rasserenato dal contratto appena siglato per il '91 ancora in McLaren) ha aspettato gli ultimi minuti della sessione per piazzare il colpo decisivo mentre Berger, con una McLaren ormai libera da ogni problema di sfruttamento delle gomme negli ultimissimi istanti strappa la seconda piazza a Prost in pista con il «supermotore» 037 negato a Mansell. A inserirsi fra le due Ferrari di Alain e Mansell, di umore nerissimo e letteralmente fuggito dal box a mezz'ora dalla fine della sessione, è allora Boutsen mentre la terza fila è completata da un eccellente Nannini con l'ormai solida Benetton. Sorprende la quinta fila con Alesi di pochissimo più veloce — ancora il mercato... — del compagno in Tyrrell, Nakajima. Fuori griglia Aliot, le due Ags e Gachot con la Coloni.

McLAREN. Berger è stato l'eroe della prima giornata di prove. Primo in entrambi i turni ma non ha potuto fare nulla, sabato, contro Senna. Per il brasiliano le prove a Spa erano iniziate male, investito dalla ruota posteriore destra staccatasi dalla Lotus di Donnelly venerdì mattina. Gran spavento e l'alettone posteriore danneggiato per l'urto. Poi sabato tutto è tornato normale quando le gomme da qualifica hanno funzionato sulla sua Mp4/5. Anche Berger venerdì si era preso la sua dose di rischio alla chicane, saltando violentemente sul cordolo beccandosi una gran botta al braccio. Sabato poi era nei guai per un errore di pressione (scoperto solo dopo)

alle gomme posteriori. Con il 2. treno decideva di non attaccare a fondo credendo che ciò fosse stata la causa del degrado dei pneumatici.

FERRARI. Iniziava con una serie di testa-coda il week end di Mansell subito all'attacco, venerdì mattina, nonostante le gomme non durassero per tutta la lunghezza del circuito. Il francese nei due turni liberi del mattino riusciva a provare anche il nuovo alettone posteriore, che dovrebbe essere utilizzato a Monza. Sabato veniva montato sulla macchina di Prost un motore appositamente preparato per Spa ed arrivato solo venerdì sera. La cosa innervosiva Mansell che nel pomeriggio

consumava subito due treni di gomme per potere poi scappare via dal circuito. A Prost, beffato all'ultimo minuto da Berger, che gli aveva soffiato la prima fila a fianco di Senna, rimaneva la soddisfazione dell'ottimo comportamento della sua Ferrari in assetto da gara. Buono il debutto della versione spinta dello 037 di Prost con punte velocistiche molto vicine a quelle del 10 cilindri Honda.

WILLIAMS. Dopo una giornata incolore, l'onore della scuderia anglo-francese è stato salvato da Thierry Boutsen, aiutato sulla pista di casa dall'utilizzazione dell'unico esemplare della versione Rs 02 del 10 cilindri Renault. Pa-

trese sabato mattina si ritrovava con la sospensione posteriore destra della sua vettura rotta ed era costretto ad usare nelle qualifiche il mulletto che era preparato per il compagno di squadra. Boutsen guadagnava oltre 2" rispetto a venerdì grazie a delle modifiche indovinate effettuate sul motore e sul telaio.

BENETTON. Dopo un mediocre 13. tempo venerdì, Nannini azzecava un buon assetto sabato e con un solo treno di gomme da qualifica si piazzava al 6. posto davanti a Piquet. Sabato no per Piquet con il motore rotto al mattino e poi gran botta nella curva che immette al rettilineo di arrivo al pomeriggio.





L'OSELLA VUOLE FARE UNA MONOPOSTO TUTTA NUOVA RICHiesto RINLAND

FRANCORCHAMPS — Quando Gabriele Rumi è entrato nell'Osella, lo ha fatto con discrezione, ma senza esitazioni. Ha messo i soldi che servivano. Poi ha cominciato a soffrire. In F. 1 succede. Inizi deciso a non farti coinvolgere più di tanto; a contenere il budget. Presto però le cose ti prendono e non riesci più a tirarti indietro, soprattutto se sei uno abituato a fare le cose bene, seriamente. E al signor Fondmetal, ovvero Rumi, bisogna riconoscere di essere una persona seria e coi piedi per terra. Dopo aver lavorato in questi mesi per dare un assetto alla squadra e rafforzando i quadri tecnici, ha preso a guardarsi attorno per il motore da utilizzare il prossimo anno. Con poche chiacchiere e pronto a mettere mano al portafoglio ha cercato di avere i Ford ufficiali, ma non è stato possibile. Ora sta aspettando una risposta della Lamborghini per avere il suo 12 cilindri per una solo monoposto. «Non è facile — gli hanno detto — ma ci sono delle possibilità». Lui, per sicurezza ha sentito anche

gli altri motoristi, tra questi Brian Hart (con Mader invece ha chiuso) e poi si è messo in lista d'attesa, o meglio si è scatenato nel settore dei tecnici. L'Osella ha bisogno di un tecnico in grado di coordinare il lavoro della squadra e quindi sono state aperte delle trattative con Scalabroni (che però sembra sempre più orientato a fare il freelance della progettazione), è stato avvicinato Rory Byrne, infine ha preso corpo l'ipotesi Sergio Rinland. «Noi offriamo al tecnico che dovesse venire da noi la possibilità di partire da un foglio bianco, siamo disposti a fidarci di lui e a lasciarlo lavorare in assoluta tranquillità». Ha spiegato Rumi. In ogni caso, per rendere la vita più facile al suo progettista, Rumi ha acquisito la maggioranza della Synthesis una società specializzata in design. La carne al fuoco non manca, nonostante la factory sia ancora in Piemonte lontana dalla sede bergamasca della Fondmetal dove a fine anno Rumi conta di trasferirla in uno specifico capannone. (d. f.)



Boutsen, in alto a sinistra, sulla pista di casa ha fatto il 4. tempo nonostante i voli (Colombo). Alesi, a sinistra, ha spremuto le Pirelli per segnare il 9. tempo, mentre Mansell alle sue spalle arriva lungo. A lato Grouillard (Orsi) con la Osella si è qualificato in penultima fila

TYRRELL. Poteva andare meglio per Alesi e la sua Tyrrell sabato pomeriggio. Il francese in entrambi i giorni buoni veniva rallentato. Venerdì mattina Alesi accusava un problema ai freni che lo mandava in testa coda. Soddisfazione invece per Nakajima ottimo 10. a fianco sulla griglia di partenza del più quotato compagno di squadra, nonostante un fastidioso dolore.

LOTUS. Nettamente negative le prove per la Lotus superate da entrambe le Larrousse. Donnelly perdeva una ruota posteriore venerdì mattina centrando il malcapitato Sena. Sabato mattina rimaneva fermo sul circuito per problemi di motore ed era costretto

a qualificarsi con il muletto. Donnelly è stato poi uno dei tanti a ritrovarsi il 2. set rovinato dalla bandiera rossa. Nel suo primo giro veloce era stato rallentato da De Cesaris. Quanto a Warwick, nonostante un netto miglioramento rispetto a venerdì quando si era ritrovato alle prese con un calo di potenza, perdeva una posizione piazzandosi solamente 18.

LEYTON HOUSE. Due motori rotti venerdì sulle Leyton House. A Capelli succedeva il venerdì mattina e la cosa lo obbligava a perdere 40 minuti di qualificazioni e ad usare anche un treno da gara per assettare la vettura. A Gugelmin, nel pomeriggio, per una

cambiata sbagliata. Sabato, poi, doveva farsi una bella corsa a piedi fino ai box tradito lungo il percorso ancora una volta dalla pompa della benzina.

LIGIER. Week end disastroso per Alliot che oltre a non qualificarsi, rovina un telaio allungando la sua lunga lista. Questa dovrebbe essere l'ultima corsa con il cambio longitudinale arrivato al limite dello sviluppo come ha dimostrato Larini che è riuscito a qualificarsi ma solamente 21.

LARROUSSE. Dopo essere stato venerdì ottimo 10., pur dovendo utilizzare il muletto per un calo di potenza del motore sulla sua vettura, Ber-

nard scivolava di 5 posizioni sabato. Complice di ciò la bandiera rossa che lo costringeva a ripetere il tentativo di giro veloce con le gomme oramai mezze consumate. Suzuki faceva meglio al 3. tentativo.

ARROWS. Problemi di traffico rallentavano i due della Arrows con Caffi, venerdì pomeriggio, intento a curare con un set di gomme da gara l'assetto della sua vettura. Alboroto nella sessione di sabato rischiava un tamponamento a Nakajima intento ad osservare la vettura di Gugelmin ferma ai lati della pista.

AGS. Passato il turno delle prequalifiche per Tarquini e



←
Dalmas non c'è stata mai la reale possibilità di rientrare nei 26 aventi diritto di partire per il Gp del Belgio.

COLONI. La gioia per Gachot terminava alla fine del turno di prequalificazione quando esplodeva il motore della sua Coloni, l'unico buono a disposizione della squadra umbra che ha perso tre sessioni di prove per sistemare alla meglio il 2. esemplare. Soddisfazione per i progressi compiuti dalla vettura ammessa per la 1. volta alle qualifiche.

MINARDI. I piloti hanno a lungo tribolato con problemi di assetto. Martini è stato afflitto da sovrasterzo, mentre Barilla si è trovato a combattere con un sensibile sotto-sterzo che, fortunatamente, è andato via via riducendosi. Alla fine Martini è riuscito, nonostante che il motore della sua vettura da gara abbia accusato il cedimento di una valvola, a piazzarsi 16.

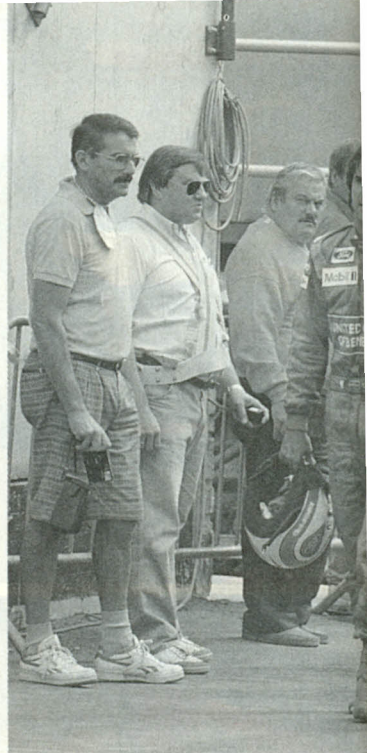
SCUDERIA ITALIA. Le vetture sono apparse subito poco veloci in rettilineo. Si è lavorato quindi soprattutto per ridurre al minimo il carico aerodinamico. Grazie ad un soddisfacente assetto meccanico Pirro ha ottenuto un accettabile 17. posto mentre De Cesaris si è inserito al 20. posto della griglia.

BRABHAM. Modena, venerdì, ha avuto problemi di motore sulla vettura da gara e al termine delle libere ha preferito cambiare i rapporti del cambio. Nell'ora cronometrata è poi andato in testa coda a causa di olio finito su una gomma. Sabato dopo aver provato mille regolazioni è riuscito a spuntare un ottimo 13. tempo. Tutto sommato, bene anche Brabham che sabato è riuscito a migliorarsi di quasi 2"4.

OSELLA. Dopo aver superato brillantemente le prequalifiche l'Osella è andata in crisi per tutta la mattina del venerdì. Sono state provate numerose regolazioni, fino a quando non ci si è resi conto che il problema veniva dalla pressione della pompa benzina.

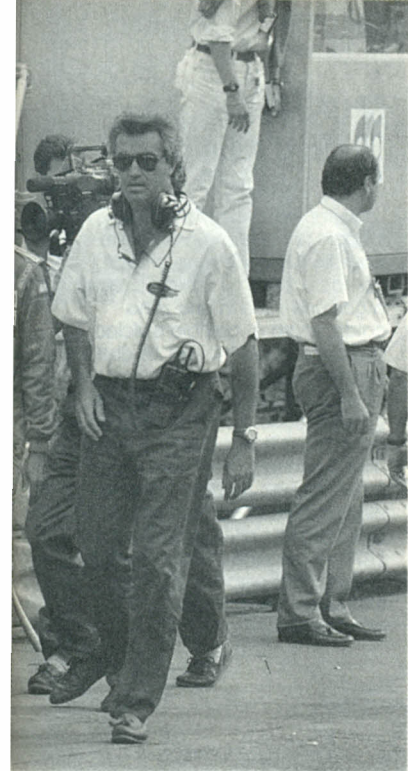


Patrese, in alto, è uscito rompendo la sospensione posteriore destra. Per Nakajima, sopra, 5. fila anche se non è stato immune da dritti (Giovanelli). Per Mansell, sotto, (Orsi) solo il 5. tempo. Piquet rientra lestamente dopo l'incidente all'ingresso dei box (Colombo). Larini, nella pagina a fianco (Orsi), davanti a Tarquini che si è pre-qualificato



LARROUSSE IN CRISI LIGIER PUNTA AL MOTORE LAMBORGHINI

FRANCORCHAMPS — Weekend, pieno di contraddizioni per la Ligier. Per cominciare è uscita dall'obbligo delle qualificazioni grazie al ritiro della Onyx Monteverdi. Un salvataggio non proprio ortodosso, visto che l'articolo 32 del regolamento non dice in alcuna sua parte che quando un team ha conquistato il diritto di partecipazione alle prove di qualificazione, se si ritira può essere sostituito dal primo di quelli che, nella semistagione precedente, non sono riusciti a guadagnarsi questa possibilità. Non a caso né l'Osella né a quanto sembra, la Williams erano d'accordo con questa soluzione. Tuttavia, Fisa e Foca non hanno ritenuto di dover sentire il parere dei vari team e i piloti della squadra transalpina sono stati inseriti d'ufficio tra i 26 che non devono disputare le prequalifiche. Per contro, la Ligier, in Belgio, si è fatta beccare con l'alettone irregolare sulla monoposto di Alliot. Un errore che è costato al francese la cancellazione dei tempi ottenuti il venerdì. Sabato, poi, Philippe non è riuscito a rien-



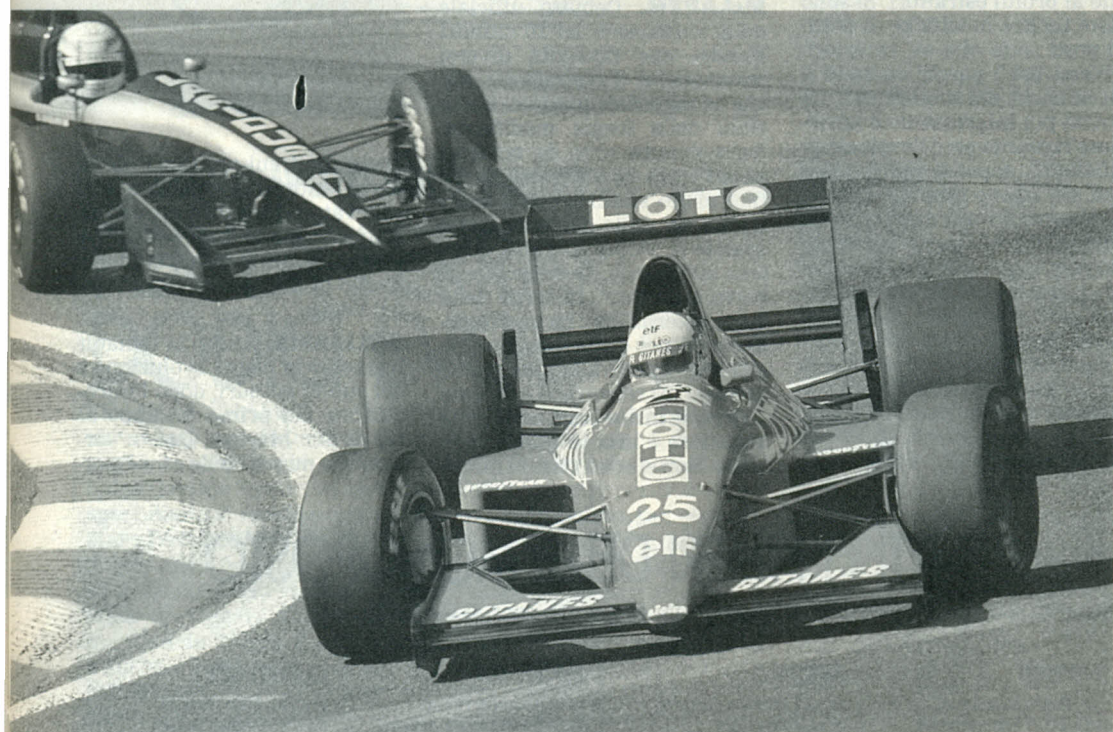
PREQUALIFICHE **ORA SONO IN SETTE A GIOCARSI LA GRIGLIA**

ACCOLTI IN PARADISO GACHOT E LA COLONI

FRANCORCHAMPS — La scomparsa della Monteverdi dalla scena della F.1 ha fatto un regalo ad un'altra squadra, la Ligier. Ma soprattutto a Nicola Larini e Philippe Alliot che hanno potuto dormire due ore di più la mattina dopo le levatacce di Hockenheim e di Budapest. La squadra francese, nel baratro del-

le prequalifiche solo per due gare, è ora rientrata nei 26 qualificandosi prendendo i due posti lasciati liberi da Lehto e Foitek. Ne hanno goduto anche le altre squadre che dall'inizio dle campionato hanno dovuto lottare per superare il turno capestro dell'alba del venerdì. Senza più le scomode Larrousse

promosse al giro di boa di metà campionato ed ora le Ligier grate, le vetture che lottano per i famosi 4 posti della speranza sono solamente 7, o meglio 6 visto che la Life continua a fare solo la presenza. La lotta fra l'Osella, le ABS, La Coloni ed una Eurobrun appare molto incerta come ha dimostrato il turno sul circuito in mezzo alla foresta delle Ardenne. L'eroe della giornata è stato il pilota di casa, il belga Bertrand Gachot che con la sua Coloni ha centrato la prima prequalificazione dell'annata. Un risultato che premia il coraggio ed i miracoli talvolta al limite della follia del team Coloni che si è presentato sul circuito belga con una vettura dotata di un passo allungato all'avantreno che non aveva mai compiuto, in questa configurazione, un metro di pista. La gioia del team umbro è stata in parte mitigata da una esplosione dell'unico buon motore a disposizione per questo week end. L'euforia in casa Coloni ha avuto come contrappunto la delusione del bravo Moreno tranquillamente classificato sino a pochi minuti dalla fine, quando anche Tarquini riusciva a migliorare la sua prestazione poco prima di rimanere fermo sul circuito per la rottura del semiasse posteriore sinistro. Il primato è rimasto per tutta la sessione all'Osella di Grouillard seguita ad oltre mezzo secondo dalla AGS di Dalmas. La scuderia italiana aveva a disposizione la vettura con le nuove fiancate che però è rimasta inutilizzata ai box. Immobilizzata e muta nel proprio garage per oltre 45' la Life. Il povero Giacomelli ha dovuto attendere che i meccanici riuscissero a sgelare la bombola d'aria compressa e mettere quindi in moto la sua vettura. (g. p.)



trare nei 26 piloti ammessi alla via e, tra l'altro, ha messo fuori uso l'ennesima scocca: l'8. della stagione. La Ligier, dunque, sta andando avanti tra alti e bassi tuttavia appare chiaro che il patron Guy non ha alcuna intenzione di arrendersi. Infatti, ha fatto proposte decisamente molto allettanti alla Lamborghini per ottenere il suo 12 cilindri. Un colpo a sorpresa possibile in virtù della disponibilità finanziaria di cui gode il team, forte di un contratto di sponsorizzazione

miliardario e pluriennale con Loto e Gitanes. Mentre la Larrousse Espo, squadra prioritaria nelle preferenze della Lamborghini, non ha ancora fornito le garanzie economiche richieste dalla Casa italiana come viatico per la fornitura dei motori, Ligier si è mostrato pronto a fornire la necessaria fidejussione bancaria. Per convincere la Lamborghini dovrebbe mancare, a questo punto, solo l'ingaggio di un tecnico di nome, oltre alla presenza in squadra di due

piloti di qualità. Per il tecnico sono state vagliate molte strade. Si è parlato di Rory Byrne e di Gordon Murray (Ron Dennis, come leggere in altra parte del giornale, ha però escluso questa eventualità). Anche Scalabroni è stato contattato, così come rinserrati i rapporti con Robin Herd. Per quello che riguarda i piloti sembra certo il rinnovo di un accordo con Larini, mentre Martini è in cima alla lista delle preferenze, ccon Alliot accantonato. (d. f.)

LA TECNICA **ALTRE VERSIONI AL DEBUTTO**

LOTTA SERRATA FRA I MOTORISTI

Alle rinnovate unità a 10 cilindri di Honda e Renault la Ferrari ha risposto apportando modifiche al nuovo 037

FRANCORCHAMPS - Per la maggiore parte dei team l'attenzione è già rivolta al 1991, nonostante manchino ancora 5 gare alla conclusione del mondiale '90. Lo ha dimostrato la McLaren che, pur essendo in testa al campionato, dedica una grande parte delle sue energie allo sviluppo della vettura laboratorio con il nuovo 12 cilindri Honda. Tuttavia sono state proprio le due grandi squadre, McLaren appunto e Ferrari, a movimentare anche dal punto di vista tecnico il palcoscenico della F.1 al Gp del Belgio. Lo scontro più che mai si è giocato in Belgio sul campo dello sviluppo dei motori, con evoluzioni susseguites a ritmo incessante. La Ferrari aveva appena fatto debuttare in gara la versione 037 del suo 12 cilindri a Budapest che già se ne è vista una versione speciale a Spa, mentre la Honda ha già accantonato la versione «step» 4 per introdurre la 5, personalizzazione del suo 10 cilindri e la Renault l'evoluzione due.

FERRARI. Mentre Steve Nichols è rimasto a Maranello per lavorare sulla radicale evoluzione della 641 per il 1991, ai box di Spa, per il Gp del Belgio, si sono viste tante piccole ma importanti modifiche. A partire da un telaio di nuova costruzione, affidato a Prost. Alcuni di questi lavori di affinamento si sono solamente potuti intuire, dato il clima di guerra fredda che regna sempre nella zona attorno al box della Casa di Maranello, privo questa volta di tecnici in veste di osservatori, sguinzagliati a studiare i particolari «interessanti» di altre vetture. Sotto controllo, nelle ultime gare, erano stati principalmente il 10 cilindri Honda e un po' tutti i cambi trasversali realizzati dalla concorrenza. Difficoltà a parte si è potuto capire che, oltre alle novità più appariscenti, quali

l'alettone posteriore (tipo Williams, senza pilone centrale) e le prese di raffreddamento per gli ammortizzatori posteriori, vi erano lievi modifiche di dettaglio ai profili estrattori. Si sono viste inoltre modifiche ai pattini posti sotto alle ali anteriori. Diversi poi i pacchi radianti e gli scarichi del motore 037. La novità più interessante e misteriosa riguarda però l'evoluzione studiata appositamente per Spa, del nuovo propulsore e arrivata solo il venerdì sera. Ma di questo leggete a parte. Ricordiamo comunque che questo motore «speciale» è stato montato su una sola monoposto, quella di Prost. Sempre al francese è toccato il compito di provare nel turno della mattina il nuovo alettone caratterizzato, fra l'altro, da tre elementi di corda molto ridotta nella parte supe-

riore e da un solo profilo in basso, subito sopra il cambio, al quale è fissato tramite due piccoli supporti: come avviene da tempo su molte altre vetture.

McLAREN. Debutto ufficiale della versione 5 del 10 cilindri Honda, che presenta diversi tromboncini d'aspirazione, anche in materiale plastico, e scarichi dalla foggia modificata. Sulle vetture sono da notare i nuovi alettoni anteriori, con i flap molto simili a quelli usati tempo fa dalla Ferrari. Sono sparite le piccole paratie verticali all'interno, per lasciare il posto a un flap più largo nella parte esterna, che ha andamento curvilineo e una maggiore incidenza rispetto alla zona vicino al telaio. Al retrotreno è tornato l'alettone in due parti nella zona superiore e una in quella inferiore. Non si sono viste le nuove

SPUNTANO PRESE D'ARIA SULLA 641/2

La Ferrari ha introdotto in Belgio piccole prese d'aria nella parte posteriore (nel disegno grande) per raffreddare gli ammortizzatori a gas che sono in una zona calda, sopra al cambio e vicino agli scarichi del motore. Le due piccole Naca sfociano in altrettante canalizzazioni interne (nella sezione a destra). Prost ha poi provato l'ala posteriore senza pilone centrale (nella foto sopra e nel disegno grande) e fissata direttamente al cambio tramite due paratie. L'altezza da terra del profilo inferiore è minore rispetto a quella dell'altro tipo di ala, raffigurato nel disegno all'estrema destra.

prese dei freni anteriori, né la barra antirollio anteriore e il sollevatore idraulico provati in Ungheria. La vettura per il 1991 è attualmente in fase di studio, a livello di modellino, in galleria del vento.

WILLIAMS. Anche la Renault ha messo in pista l'evoluzione 2 del suo 10 cilindri, dopo l'introduzione del primo sviluppo al Gp di San Marino. Questa versione ha nuove bielle e un diver-

TUTTI I NUMERI DELLE MONOPOSTO

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara al Gp del Belgio.

FERRARI

641/2-121 Alain Prost
641/2-119 Nigel Mansell
641/2-118 muletto

TYRRELL

019-2 Jean Alesi
019-4 Satoru Nakajima
019-5 muletto

BRABHAM

B159-3 Stefano Modena
B159-2 David Brabham
B159-1 muletto

WILLIAMS

Fw13B-9 Riccardo Patrese
Fw13B-8 Thierry Boutsen
Fw13B-7 muletto

LIFE

F190-1 Bruno Giacomelli

ARROWS

A11B-3 Michele Alboreto
A11B-4 Alex Caffi
A11B-1 muletto

LOTUS

● 102-5 Derek Warwick
102-3 Martin Donnelly
102-1 muletto

OSELLA

Fa1Me-8 Olivier Grouillard
Fa1Me-9 muletto

LEYTON HOUSE

Cg901-6 Ivan Capelli
Cg901-5 Mauricio Gugelmin
Cg901-3 muletto

EUROBRUN

Er189-3 Roberto Moreno
Er189-2 Claudio Langes

BENETTON

B190-8 Nelson Piquet
B190-7 Alessandro Nannini
B190-6 muletto

COLONI

C3B-3 Bertrand Gachot

MINARDI

M190-3 Pierluigi Martini
M190-4 Paolo Barilla
M190-1 muletto

LIGIER

Js33B-9 Philippe Alliot
Js33B-8 Nicola Larini
Js33B-5 muletto

McLAREN

Mp4/5B-6 Ayrton Senna
Mp4/5B-5 Gerhard Berger
Mp4/5B-4 muletto

LARROUSSE

Lola 90-4 Eric Bernard
Lola 90-5 Aguri Suzuki
Lola 90-3 muletto

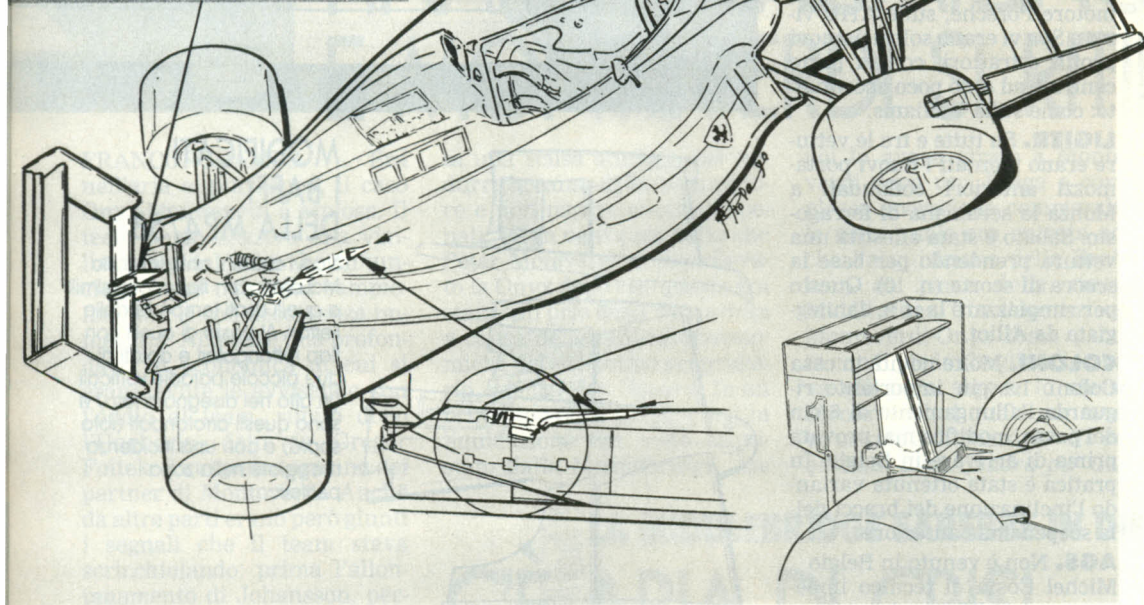
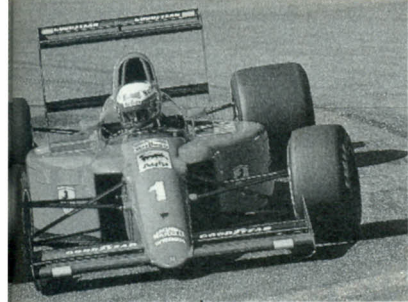
SCUDERIA ITALIA

Bms190-16 Andrea De Cesaris
Bms190-15 Emanuele Piro
Bms190-14 muletto

AGS

Jh25-43 Gabriele Tarquini
Jh25-42 Yannick Dalmas
Jh25-41 muletto

● = Telai nuovi



so albero a camme, presentando inoltre un regime di rotazione più elevato. È stato usato, in prova, solo da Boutsen. Le Fw13B erano, a livello di profili estrattori, nella stessa versione dell'Ungheria. Leggermente modificate le fiancate nella parte posteriore. Nessuna novità a livello alettoni, con l'ultimo sviluppo della paratie anteriori incurvate all'interno delle ruote e già visto in precedenza.

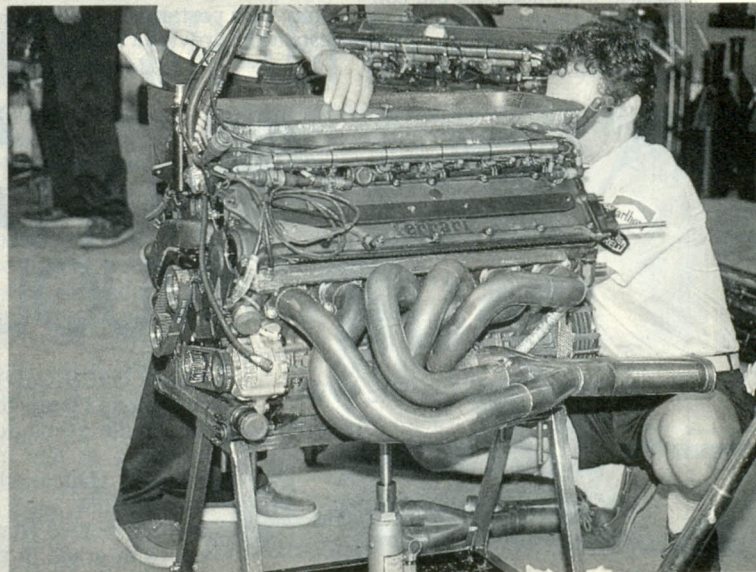
BENETTON. Vettura nuova per Nelson Piquet ma solo modifiche di dettaglio sulle Benetton, dotate dell'ultima versione del motore Ford. In prova è stata utilizzata una barra antirollio posteriore che poi è stata smontata per il turno di qualificazione.

TYRRELL. È stato l'alettone triplano, con corda molto ridotta, che era stato visto a Hockenheim. Il team sta lavorando sulla vettura per il 10 cilindri Honda, che non sarà una versione

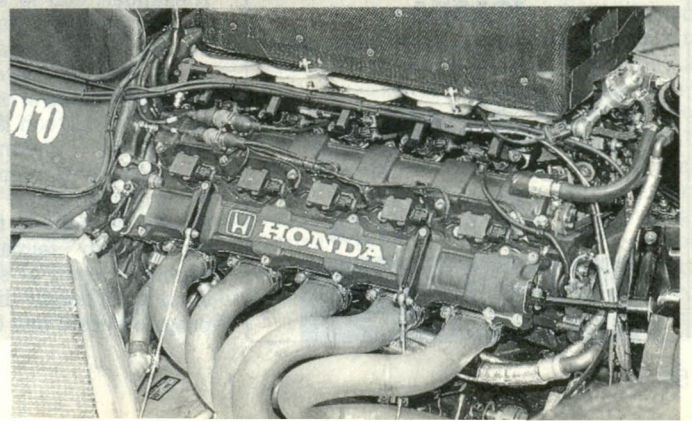


LO HA AVUTO SOLO PROST IN PROVA PER LA FERRARI DODICI EVOLUTO

FRANCORCHAMPS — Quindici giorni fa, in Ungheria, c'è stato l'importante debutto del motore tipo 037 in gara. A propizziarlo, con entrambi i piloti, fu la non felice posizione di partenza dei due ferraristi che giustificava un certo rischio. L'esperimento si rivelò positivo ed ecco che in Belgio, per contrastare l'evoluzione 5 della Honda, alla Ferrari si è lavorato sodo per allestire una versione speciale di questo nuovo propulsore. La cosa forse sarebbe passata inosservata se non vi fosse stato un leggero ritardo nella preparazione delle due unità mandate in Belgio. È successo quindi che venerdì pomeriggio, intorno alle diciotto, nei box della Casa di Maranello vi fosse una vettura, quella di Prost, smontata: senza motore e coperta da un telo, in attesa del prezioso arrivo. Gli uomini della Ferrari erano stranamente, data l'ora, in giro per i box; fino quando è arrivato l'atteso motore. Un supermotore da qualifica? È possibile, visto che Mansell sabato mattina era seccato come mai in questi ultimi tempi. Sicuramente era uno 037 appositamente preparato per le caratteristiche di Spa, con un regime di rotazione leggermente elevato, in grado di garantire più potenza in alto e con una specifica benzina da utilizzare, diversa da quella del «fratello» 037 in versione gara. Con questo motore Prost ha fallito d'un soffio la prima fila, anche se sembra che non tutti i risultati sperati da questa mossa siano stati raggiunti. Anche sulla vettura di Mansell, per il turno ufficiale del pomeriggio di venerdì, è stato cambiato il propulsore. L'inglese ha terminato le sue prove con 25 minuti d'anticipo, è sceso dalla vettura e ha mormorato: «Ho fatto un giro perfetto, al limite del potenziale della monoposto». Poi, rivolto ai meccanici, ha aggiunto: «Grazie e ciao. Ci vediamo domani», con un'espressione del viso che tradiva la delusione per non avere ricevuto lo stesso materiale dato a Prost. (g. p.)



L'aggiornamento a livello motoristico non conosce davvero pause. Il Ferrari 037, sopra, è già stato modificato. Dal canto loro i giapponesi della Honda hanno risposto presentando la quinta versione del loro 10 cilindri, sotto, mentre continuano i test per i 12V destinazione '91





«laboratorio» ma quella definitiva e avrà sigla 020. Dovrebbe scendere in pista alla fine di novembre e, a grandi linee, ricalcare lo schema dell'attuale monoposto, anche se uno degli obiettivi principali da raggiungere è quello riguardante il peso minimo, data la maggiore incidenza del 10 cilindri Honda rispetto al solito Ford 8 cilindri.

BRABHAM. Il team aveva a disposizione 4 cambi, di cui 3 montati sulle vetture per Modena e Brabham. Su tutte e tre le monoposto vi erano nuovi alettoni anteriori, mentre su quella del modenese vi era un diverso profilo estrattore con la parte centrale, delimitata dalle due paratie verticali, più bassa.

LEYTON HOUSE. Nulla di nuovo alla Leyton, che ha rispolverato i musci corti e dotati di alettoni anteriori di corda ridotta.

OSELLA. Si è vista la nuova carrozzeria, più bassa di oltre 5 cm grazie all'adozione di pacchi radianti di dimensioni più contenute in altezza. Entrambe le vetture avevano ricevuto gli irrigidimenti alle sospensioni in-

trodotti in parte già in Ungheria.

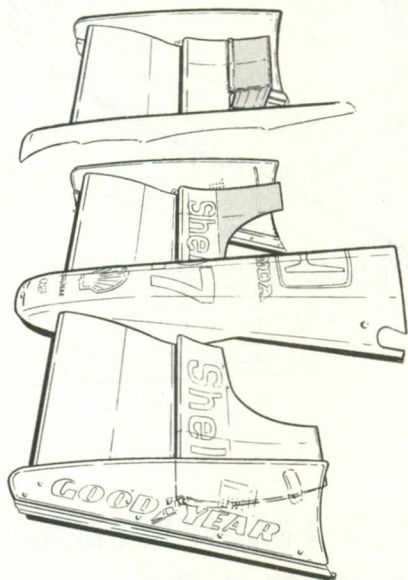
ARROWS. Mentre Alan Jenkins è rimasto in sede a lavorare sul progetto della vettura con il motore Porsche, sulle A11B viste a Spa vi erano solo dei nuovi profili estrattori, con la parte centrale ad arco poco accentuata: come sulla Williams.

LIGIER. Su tutte e tre le vetture erano montati i nuovi portamozzoli anteriori collaudati a Monza la settimana di ferragosto. Sabato è stata allestita una vettura prendendo per base la scocca di scorta (n. 10). Questo per rimpiazzare la n. 9, danneggiata da Alliot.

COLONI. Molte novità in casa Coloni. La più importante riguarda l'allungamento di 6 cm del passo, modifica mai provata prima di arrivare in Belgio. In pratica è stata ottenuta variando l'inclinazione dei bracci della sospensione anteriore.

AGS. Non è venuto in Belgio Michel Costa, il tecnico impegnato a modificare la vettura con il cambio trasversale. Non sono stati portati i nuovi profili estrattori provati a Monza.

Giorgio Piola



MODIFICATI I BAFFI DELLA MP4/5B

Nuovi alettoni anteriori sulla McLaren, con flap molto simili a quelli usati tempo fa dalla Ferrari. Al posto di quelli con flap rettangolari e dotati di due piccole paratie verticali (in alto nel disegno a lato) vi sono questi arrotondati (foto sopra) e con una incidenza maggiore nella zona periferica.



GRAN PREMIO

ITALIA

MONZA, 9 SETTEMBRE 1990

da Lit. **120.000**

366 NOLEGGIO CAMPER KM ILLIMITATO +
BIGLIETTO DI INGRESSO

SEGUIRANNO:

PORTOGALLO

ESTORIL, 23 SETTEMBRE 1990

SPAGNA

JEREZ DE LA FRONTERA, 30 SETTEMBRE 1990



PER INFORMAZIONI
Tel. **06/6892122**

PRENOTAZIONI PRESSO
LE 2489 AGENZIE DI VIAGGIO
DI NOSTRA FIDUCIA

È QUASI PRONTO IL CAMBIO DELLA HONDA...

MA LA McLAREN VUOLE IL WEISMANN!

FRANCORCHAMPS — La McLaren sta stringendo i tempi di realizzazione del nuovo cambio semiautomatico per riuscire a montarlo su una monoposto prima della trasferta giapponese. Nel clima di aperta competizione, oltre che di alleanza, con il partner tecnico Honda, Ron Dennis vuole essere in grado di provare la propria «arma» prima che sia pronta la versione che da tempo la Casa giapponese ha allo studio e che ha offerto apertamente al partner britannico. Per questo è stato mandato in California, dai coniugi Weismann, Tyler Alexander, con lo scopo di controllare la realizzazione dei pezzi del nuovo cambio studiato in collaborazione con Dave North. Come abbiamo anticipato in occasione del Gp di Germania si tratta di una trasmissione trasversale con la selezione delle marce comandate pneumaticamente anziché idraulicamente, come sulla Ferrari. A questo proposito anche a Maranello si sta studiando un cambio trasversale, che con il meccanismo semiautomatico elimina i problemi legati al selettore nelle trasmissioni tradizionali di questo tipo. Sarebbe proprio questo uno dei motivi che ha spin-

to gli uomini di Ron Dennis verso questa soluzione, viste le innumerevoli noie lamentate in gara sul cambio trasversale in uso oramai da due stagioni sulle Mp4. Sarà anch'esso pronto entro la fine del campionato in corso l'analogo progetto di Casa Benetton, su cui regna però il massimo riserbo. La selezione delle marce dovrebbe avvenire comunque senza l'uso di comandi idraulici o pneumatici. L'ordine tassativo, per gli uomini di Barnard, è di non parlare di nessuna cosa abbia a che fare con i programmi, anche più banali, del team. Anche per questo a Rory Byrne è stato chiesto un chiarimento, nella settimana che ha preceduto il Gp belga, sulle sue intenzioni per il futuro. Si sa che il tecnico è molto legato al programma della nascente Reynard di F.1, anche se recentemente vi sono state altre interessanti proposte. Il tecnico sudafricano vorrebbe rimanere ancora, per poter contribuire a sviluppare la B190, quella che sicuramente è la sua ultima Benetton. La sua base operativa è però ristretta alla sola Witney, nel vecchio reparto corse della scuderia britannica, regno di Barnard e del suo ristretto gruppo di uomini... (g. p.)

INFONDATE LE ACCUSE DELLO SVIZZERO ALLA GOODYEAR

FINANZE AL LUMICINO E MONTEVERDI SI RITIRA

FRANCORCHAMPS — Era nell'aria e, purtroppo, il caso Onyx-Monteverdi è esploso. Il team anglo-svizzero alla vigilia del Gp del Belgio ha annunciato il suo ritiro dal campionato di F.1 con decorrenza immediata. Alla base una profonda crisi economica di cui si erano avute le avvisaglie con l'addio al team, subito dopo l'Ungheria, dato da Gregor Foitek, il cui padre era uno dei partner di Monteverdi. Anche da altre parti erano però giunti i segnali che il team stava scricchiolando: prima l'allontanamento di Johansson, perché aveva un ingaggio troppo alto, poi quello del tecnico Jenkins, per lo stesso motivo, non erano stati certo buoni presagi ai quali, peraltro, era seguito un drastico ridimensionamento del personale. Come motivo ufficiale a giustificazione del ritiro dalle competizioni in corso, un rifiuto da parte della Goodyear di continuare a fornire le gomme senza un versamento anticipato di 400.000 dollari. In realtà, pur non entrando nel dettaglio, i responsabili della Casa di pneumatici hanno fatto presente che una fornitura globale per un team come l'Onyx arriva intorno ai 544.000 dollari a stagione (80 gomme a Gp per 16 Gp per 425 dollari a gomma). Ergo: la cifra menzionata da Monteverdi non poteva essere considerata relativa ai dieci Gp passati, ma nemmeno ai sette ancora da disputare. Di certo, però, le tranches di pagamento fissate dalla Goodyear per tutti i suoi clienti e da tutti rispettate (31 marzo e 31 luglio) ancora non sono state onorate. «Peraltro — hanno precisato quelli della Goodyear — anche a Spa siamo venuti con tutte le coperture, da asciutto e da bagnato, che potevano servire alla Onyx, pronti a fornirle». Il ritiro di Monteverdi, insomma, non deve quindi essere ricondotto ai soli problemi di gomma. Appare probabile che questa sia sta-

ta una scusa studiata per addurre le cause di forza maggiore e non pagare eventuali penali. Va in ogni caso detto che Peter Monteverdi aveva rilevato la Onyx dopo che questa era stata sull'orlo della bancarotta a causa delle difficoltà economiche del suo primo proprietario, il belga Van Rossem. In un primo tempo il team ormai in liquidazione era stato acquistato dalla Middlebridge, che

poi lo aveva girato a Monteverdi dopo una lunga e complessa operazione commerciale nella quale era entrata anche l'acquisizione della Brabham da parte della stessa Middlebridge. Che l'operazione Monteverdi-Onyx fosse partita con il piede sbagliato lo aveva già fatto sapere lo stesso Monteverdi, il quale non aveva esitato a dichiarare: «Ho acquistato una squadra per una

certa cifra. In realtà dopo qualche settimana ho scoperto che esistevano debiti tre volte superiori al previsto». Va detto che Monteverdi ha già manifestato l'intenzione di tornare, nel 1991, con il «Monteverdi F.1 Swiss team» chiudendo definitivamente il discorso Onyx. Ha però dimenticato di precisare quando salderà le sue pendenze, quantomeno con la Goodyear. (d.f.)

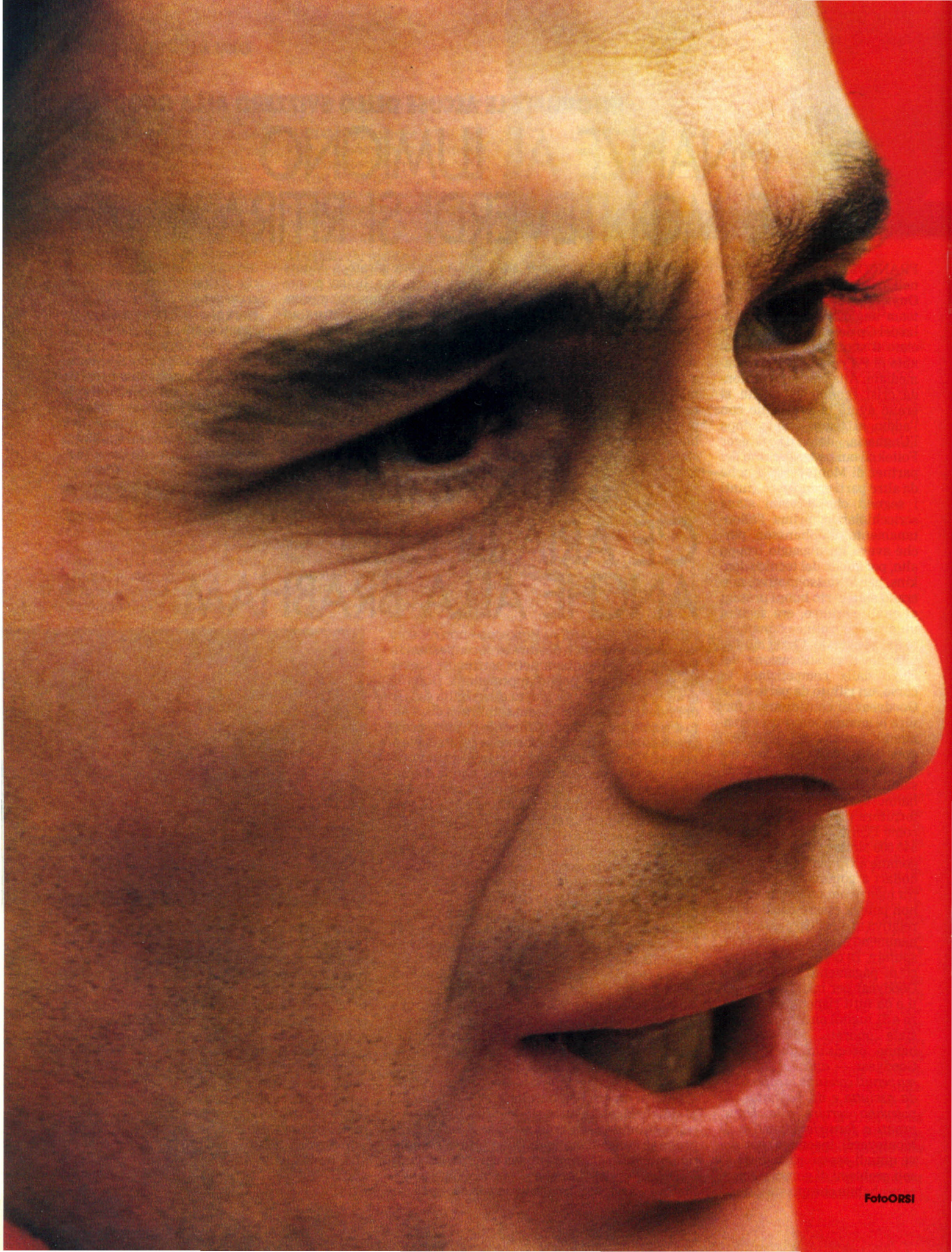
LA MIDDLEBRIDGE SAREBBE IN DIFFICOLTÀ FINANZIARIE

C'È ARIA DI CRISI ANCHE ALLA BRABHAM

FRANCORCHAMPS — Purtroppo non c'è solo la situazione Onyx a destare preoccupazioni in F.1. Anche la Brabham nelle settimane scorse ha suscitato non poche apprensioni. Dopo la grande paura vissuta giusto alla vigilia del Gp di Phoenix, allorché il team sembrava destinato a rimanere irrimediabilmente chiuso, e solo grazie all'ingresso della società a capitale giapponese Middlebridge, aveva risolto i suoi problemi grazie anche a un accordo con la Yamaha per la fornitura dei propulsori per il 1992. Invece, giusto prima del Gp d'Ungheria, le cose sono precipitate. Addirittura il proprietario (Bernie Ecclestone) del capannone in cui ha sede il team, ha inviato i commissari giudiziari a far cambiare le serrature poiché la Middlebridge non aveva pagato regolarmente l'affitto pattuito. Tant'è che le vetture da inviare a Budapest erano state ultimate, praticamente, in strada. Poi, fortunatamente, già al ritorno dall'Ungheria è arrivata una boccata di ossigeno (leggi di sterline) e la squadra, pagando il dovuto a Bernie, è potuta rientrare nei capannoni. A ridare fiato al team sembra sia stato lo stesso finanziatore inglese che aveva permesso alla Middlebridge, attraverso un prestito, di acquistare il team e di investirvi una decina di miliardi di lire. Quest'ultimo, che non è estraneo al mondo delle corse anche se ha sempre mantenuto il massimo riserbo, ha anche fatto sapere di essere disponibile a subentrare alla Middlebridge. La situazione della Brabham è comunque decisamente strana. È fuori dalle prequalifiche, dispone di una vettura completamente nuova e, non appena saranno disponibili i 12 cilindri Yamaha (la prima fusione del motore è arrivata in Inghilterra la scorsa setti-



mana) avrà anche dei propulsori molto interessanti. Eppure sembra sull'orlo della chiusura per mancanza di liquidità. Una carenza pienamente confermata dalla mancata conferma dell'opzione nei confronti del pilota di punta, Stefano Modena (nella foto Orsi). Questi, ora, risulta assolutamente libero da ogni vincolo nei confronti della squadra. Essendo l'italiano uno dei pezzi più appetiti del mercato è facile prevedere che saranno in molti a farsi avanti per ingaggiarlo, togliendo alla Brabham uno dei suoi punti di forza. Non solo, ma anche il progettista Sergio Rinland pare essere molto corteggiato. Quindi se la Middlebridge non fornirà presto le dovute garanzie economiche, non è da escludere che la squadra finisca con il chiudere i battenti. Sarebbe un vero peccato. (d. f.)



PAPERONI & PAPERINI

Senna confermato per 14 miliardi in McLaren. Prost «re» in Ferrari con Mansell già... liquidato. Chi andrà a Maranello? E quale futuro attende i «pesci piccoli»?

Con due sintetici e un tantino sibilini comunicati Ferrari e McLaren-Honda hanno ufficializzato di aver rinnovato gli accordi con i loro due piloti di punta: Alain Prost e Ayrton Senna. Alla Ferrari, in verità, il rinnovo con Prost non aveva mai sollevato preoccupazioni e quindi l'annuncio non ha destato sorpresa. Ben più sofferta, potremmo dire combattuta, è stata la cosa per Ron Dennis. Senna, infatti, ha giocato benissimo le sue carte. Ha dettato condizioni precise: 14 miliardi di ingaggio per un anno. Il patron della McLaren ha tergiversato, tirato sul prezzo, tirato al massimo per un contratto almeno biennale. Senna non si è mosso di un millimetro. Dennis ha provato a giocare la carta del mondiale non ancora vinto dal brasiliano, in verità ben poco coadiuvato da Berger incapace di proporsi come valido candidato al titolo. Quasi allo stremo Ron ha cercato il colpo d'astuzia, dicendo «Ok per la montagna di soldi che mi chiedi, ok anche per il contratto di un anno, purché mi rilasci il diritto di opzione nei tuoi confronti per il '92». Senna senza fare una piega deve avergli risposto, sembra quasi di sentirlo. «Per l'opzione d'accordo, ma sia chiaro che va intesa a mio favore». Ron deve essersi sentito morire, ma ha fatto il duro, come da copione. Senna, che già lo aveva messo in croce con la possibilità di andare alla Ferrari, ha allora affondato il colpo mortale, lanciando un ultimatum: «Entro 24 ore voglio una risposta: altrimenti firmo per Williams a cui sta bene tutto quanto ho richiesto». E, senza colpo ferire, è salito sul motor home di Williams. Nessun bluff, per carità, perché con Frank Ayrton ha intavolato una trattativa all'ultimo sangue, (aveva 24 ore) per strappare qualche milioncino (di dollari) in più. Del resto la Wil-

liams Renault non è la McLaren-Honda: qualche sacrificio al team motorizzato Renault era legittimo chiederlo. Sembra che Frank, pur straziato (spendere non è il suo forte, anche se con il conforto di Elf e Renault) sia arrivato a offrire un paio di milioni di dollari in più di Dennis. Suspense, ma di breve durata. Alle 20,55 di venerdì Ron ha calato, sia permessa l'espressione, le braghe. Senna ha avuto quel che voleva. Torniamo un attimo indietro. Allora: Ferrari tutto ok con Prost padrone assoluto della scuderia, ma diversi guai con Mansell. Dopo aver annunciato il ritiro, condizione necessaria per non gareggiare con le Rosse nel '91, Nigel invia (è Fiorio che lo racconta) un fax in cui si dichiara invece pronto a correre il prossimo anno. In questo modo tiene vincolata la Ferrari, che da parte sua deve confermare l'opzione che ha su di lui entro settembre (fonte sempre Fiorio). Appare chiaro che ci si trova di fronte a una guerra di posizione. Mansell punta a ottenere una buona uscita, quelli di Maranello vogliono impedire che finisca in un'altra squadra magari rigenerato da bellicosi propositi di rivincita. In pratica a Spa la telenovela chiude un capitolo e ne apre un altro. Come sempre bisognerà avere un po' di pazienza per sapere come andranno a finire le cose. Comunque, il Cesare appare più sereno. Ron ha speso una paccata di soldi e Williams, per l'ennesima volta si è ritrovato senza Senna. In più nella corsa a Senna ha probabilmente perso per strada il permalosissimo Alesi, costretto alla finestra durante i colloqui con Super-Ayrton. Jean sarà anche un pasticcione, ma non manca certo di carattere. In più ama veramente le Rosse e giusto due giorni prima del Gp ha sparato: «Di sicuro non correrò con Williams». Va

bene, ma tutti gli altri? Facciamo subito il punto. Capelli è un numero uno. Qualcuno a Torino gli ha staccato un biglietto per Maranello. Ma siccome il solito Williams non dorme può anche succedere che per una esitazione, un dubbio, una ripicca il treno con Ivan finisca a Didcot (mister Akagi permettendo). Ma è spuntato nuovamente anche il nome di Martini. Va fortissimo. Per la Pirelli (e anche questo può avere la sua importanza) è un super collaudatore, poi ha la stessa taglia di Prost. Può sembrar poco, ma se aggiungete che Alain lo ha inserito nella lista dei tre piloti (Alesi e Capelli gli altri due) di suo gradimento consegnata ai responsabili Ferrari le cose si fanno interessanti. E andiamo avanti. Patrese ha rifirmato, Nannini pure così come Piquet. Ad Alboreto hanno già sottoposto una bozza di contratto, ma lui ha fatto le sue obiezioni, legittimo ritenere che siano di carattere economico. Per Caffi ancora niente di scritto, ma il giapponese gran capo della Footwork sembra entusiasta della tenacia del piccolo brasiliano. Minardi è alla finestra che guarda, se gli lasciano Piero (che tra l'altro piace anche a Ligier) è contento e pronto ad accogliere Morbidelli anche per far contenta la Marlboro. Però ha già detto a Ivan che se non dovesse andare a Maranello lo aspetta a braccia aperte. Chi ha già fatto le sue scelte come si sa è Gugelmin, ma in lista di attesa per la Leyton House, se Capelli se ne andrà, ci sono Modena e Warwick. Brundle invece non gode più di molto credito. Alla Scuderia Italia tutto tace, mentre l'Osella, in attesa degli eventi, ha opzionato Paul Belmondo, il figlio di grande «Bebel». E chi ha detto che è solo una montatura pubblicitaria?

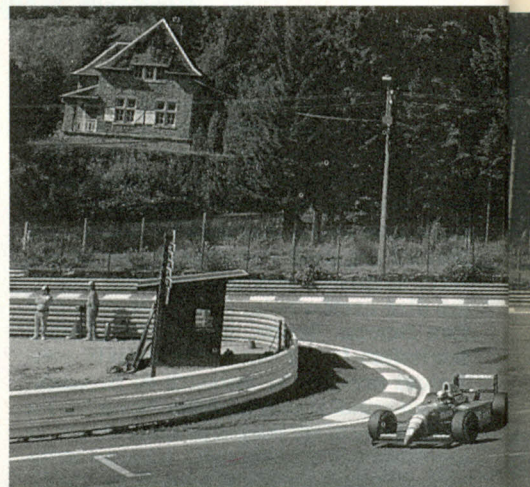
Diego Forti



GOMME F.1 BRIDGESTONE IN ARRIVO

È trapelata la notizia che inizieranno il mese prossimo, a Suzuka, le prime prove della Bridgestone relative a pneumatici di F.1. In pista per questi test iniziali ci sono una Tyrrell modello 1989, acquistata allo scopo, spinta da un motore Mugen. Nessuna indiscrezione si è invece avuta per quello che riguarda il nome del pilota che pare sia già stato individuato.

LIGIER. Philippe Alliot è stato l'ultimo dei piloti a raggiungere Spa prima del Gp. Infatti nella giornata di mercoledì è stato impegnato sulla nuovissima pista di Magny Cours dove ha compiuto un centinaio di giri di collaudo e verifica con una Ligier dotata del cambio trasversale.



BARCLAY O CAMEL SPONSOR DEL NUOVO TEAM INGLESE

SEGNALI DI FUMO PER JORDAN

Eddie Jordan ha annunciato che la monoposto disegnata dal suo progettista Anderson, fra 10 settimane metterà le ruote a terra per la prima volta. Jordan ha anche fatto sapere che qualche finanziatore è già arrivato, anche se il grosso del budget deve ancora essere raccolto, in previsione del campionato 1991. Anche questa volta, la vera forza di Jordan saranno i piloti. È molto probabile, infatti, che alla sua corte arrivino conduttori graditi agli sponsor. L'appoggio maggiore gli dovrebbe arrivare dalle «sigarette». Due le strade che sembrano essere percorribili. Una è quella della Camel che come Gruppo ha già chiuso con Benetton e Williams, ma che ha lasciato alle varie filiali

nazionali un gruzzoletto. Cifre comprese tra gli 800 milioni e il miliardo e mezzo di lire che le filiali potrebbero destinare a un pilota di loro gradimento che Jordan si rendesse disponibile a ingaggiare. Ma Eddie vanta rapporti molto buoni anche con la Barclay, un altro marchio del mondo del tabacco che lascerà la Williams e potrebbe restare proprio con la Ejr. Va anche detto che nel caso non dovesse raggiungere il budget prefissato, Jordan potrebbe essere costretto a rinunciare alla fornitura dei motori Ford a V stretto che tornerebbero così con ogni probabilità sul mercato, Benetton permettendo, riaccendendo le speranze di molti team manager.



In alto a sinistra, si «raspano» le gomme Goodyear di Prost; gli americani hanno copiato la Pirelli (Colombo). In alto, Balestre con Nasetto, direttore dell'autodromo di Spa (Orsi). Al centro, i meccanici Lite alle prese con le bombole da sub utilizzate per l'aria compressa. Sopra a destra, l'Hotel Eau Rouge: i titolari sono in rotta con i gestori dell'autodromo (Amaduzzi). Sopra, le Minardi ancora prive dei motori Ford evoluti (Amaduzzi). A lato, un tifoso Ferrari torna a casa in bici ma non ripone la bandiera (Amaduzzi)

LITE. I proprietari delle strutture permanenti del circuito di Spa Francorchamps stanno facendo tutto il possibile per rendere permanente il circuito e chiuderlo una volta per tutte al traffico ordinario. Allo scopo hanno cercato di acquistare i terreni antistanti il tracciato. Non sono però riusciti a rilevare un piccolo appezzamento conteso fra una coppia che sta divorziando e l'area su cui sorge l'Hotel Eau Rouge, costruito nelle immediate vicinanze dei box. Con il proprietario dell'Hotel si è aperta una vera e propria guerra. Per aggirare l'ostacolo è stato per altro deciso di costruire un sottopassaggio onde consentire agli eventuali ospiti di accedere all'Eau Rouge senza che questi debbano attraversare la pista. Per ripicca tutto il personale che lavora nell'Hotel, a eccezione di un limitatissimo numero di autorizzati, in occasione del Gp è stato costretto ad acquistare il biglietto di accesso al circuito per arrivare sul luogo di lavoro. Per altro, non più di un

mese fa, onde consentire l'attraversamento della pista a un corteo nuziale che doveva recarsi all'Hotel per il banchetto, si era reso necessario sospendere per 2 ore una corsa...

DOLORI. Nella giornata di venerdì Berger ha accusato una fastidiosa botta al gomito destro, con tanto di gonfiore ed ematoma, rimediate nel corso delle prove di qualificazione a causa di un urto contro la scocca. All'origine del problema un passaggio su un cordolo con conseguente sobbalzo. Un risentimento al collo ha invece infastidito Larini, mentre Alesi ha lamentato un dolore lombare. Entrambi sono ricorsi, con buoni risultati alle cure di un chiropratico. Una leggera influenza infine ha debilitato Moreno che giovedì ha chiesto le appropriate medicine per fermare l'insorgente raffreddore al dottor Ceconi, medico di fiducia di Ivan Capelli.

SI «RASPARNO» ANCHE LE GOODYEAR

Incontestabilmente gli adetti della Pirelli sono i signori della rasparatura. Comprensibile, quindi, che gli uomini della Goodyear, abbiano deciso di copiarli allorché si sono trovati nella necessità di rimuovere lo strato superiore della miscela su molti dei loro pneumatici da qualifica. Dopo una prima fase in cui hanno effettuato l'operazione con la carta vetrata (un metodo che ha dato non pochi problemi poiché sulle coperture si creavano dei veri e propri solchi dopo poche centinaia di metri), i tecnici della Casa di Akron hanno cercato di recuperare alcune delle lime utilizzate dalla Pirelli in Ungheria. Allo scopo hanno frugato nel bidone dei rifiuti dove sono riusciti a raccogliere qualche lima con il relativo archetto ormai considerata

rimasto il problema del dislivello che le vetture devono affrontare uscendo dai garage. In molti casi i meccanici sono stati costretti a alzare le vetture per evitare che il fondo piatto toccasse contro il pavimento nel punto dove in pratica fra il suolo del garage e la pista si forma una specie di gradino.

RINVIO. Minardi avrà a disposizione la nuova versione del Cosworth preparato da Mader (le modifiche più significative riguardano le camme dell'albero di distribuzione) solo in occasione del Gp d'Italia. Il nuovo motore, che nelle prove libere di Ferragosto aveva dato risultati positivi, soprattutto per quello che riguarda l'erogazione della potenza e la risposta, per il Belgio non sarebbe stato disponibile in un numero sufficiente di esemplari, quindi è stato necessario rinviare il debutto alla prova italiana.

WHITMARSH. Si è visto ai box di Spa Martin Whitmarsh il nuovo direttore operativo della McLaren un uomo con alle spalle una buona esperienza manageriale alla British Aerospace, nonostante la sua giovane età. La sua è stata una visita conoscitiva delle problematiche del team sui campi di gara, visto che il suo centro operativo sarà invece basato esclusivamente a Woking per dirigere e coordinare i vari settori della McLaren.

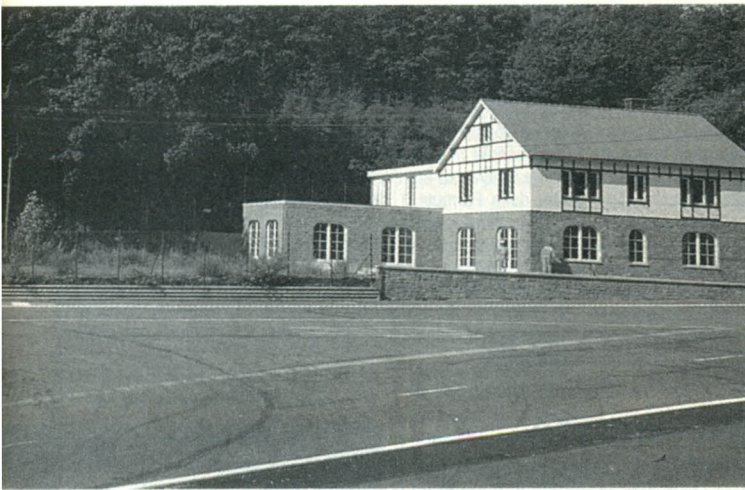
DURAN. Avrebbe dovuto venire in Belgio anche Henry Duran, l'ex responsabile dell'aerodinamica di Maranello arrivato alla McLaren oltre un mese fa, invece è dovuto rimanere in Inghilterra bloccato da una violenta forma di morbillo. Ciò però non ha impedito al valido tecnico francese di iniziare il suo lavoro in galleria del vento sia per modificare l'attuale Mp4/5, sia per impostare il lavoro per la nuova Mp4/6 in un settore diretto da Bob Bell sin dai tempi di Barnard.

DISCHI FRENO. C'è stato un momento di agitazione ai box Benetton nel turno di prove libere di venerdì mattina. L'ingegnere Ascenelli che segue la vettura di Piquet si è accorto che il disco anteriore destro era crepato. È corso a chiamare Barnard per deciderne l'immediata sostituzione e poi ha parlato con il responsabile della Carbon Industrie la società francese che fornisce i dischi in carbonio. L'agitazione era dovuta al fatto che questo non era il primo episodio di un pericoloso cedimento di questi particolari.

BRUN. Ha destato una certa curiosità il motorhome giallo e blu con cui si sono presentati quelli dell'EuroBrun a Spa. Nessuna nuova colorazione per il team, molto più semplicemente il patron del team Brun ha inviato in Belgio il super-van che generalmente viene utilizzato al seguito del Gruppo C, e lo ha messo a disposizione del gruppo della F.1.

esaurita. Quando si sono resi conto della situazione, molto cavallerescamente, i tecnici italiani hanno messo a disposizione degli amici-rivali dieci lime nuove affinché potessero lavorare in maniera efficiente. Va precisato che l'operazione effettuata dalla Goodyear ha uno scopo molto diverso dalla famosa «rasparatura» Pirelli. Quest'ultima viene praticata (una e anche due volte) dopo che il pneumatico è stato usato. Le gomme Goodyear, invece, vengono trattate con la lima quando sono ancora nuove. Probabilmente in questa maniera vanno in temperatura più rapidamente e offrono un'aderenza superiore sin dai primi metri. Non per tutti i team viene comunque effettuata questa operazione che richiederebbe per altro un vero esercito di addetti alla rasparatura prima di ogni sessione di prove.

SCALINO. Anche se si è provveduto all'ennesima riasfaltatura, in prossimità dell'ingresso nella corsia dei box dell'autodromo di Spa è



A MONZA TRE GIORNI DI PROVE

È previsto un intenso programma di prove questa settimana sull'autodromo di Monza. In pratica tutti i top team si sono prenotati sulla pista italiana che ospiterà il prossimo appuntamento del campionato mondiale di Formula 1. I test si svolgeranno nelle giornate di martedì, mercoledì e giovedì. Unica assente fra le squadre al vertice della classifica, la Benetton, mentre Ferrari, McLaren e Williams hanno in previsione un programma piuttosto ampio. Anche la Ligier ha annunciato che ci sarà tutti e tre i giorni, due con Larini e uno con Alliot. Per la Ferrari è stato convocato Prost, mentre sia McLaren che Williams dovrebbero utilizzare entrambi i loro piloti. Con ogni probabilità proveranno anche Minardi, Scuderia Italia, Eurobrun e Leyton House.

LE CIFRE

SENNA RAGGIUNGE CLARK

Ayrton Senna ha vinto per la quarta volta il Gran Premio del Belgio, poker che in precedenza era riuscito soltanto al britannico Jim Clark negli anni dal 1962 al 1965. Il brasiliano è così arrivato a 25 successi iridati in 105 presenze, raggiungendo per numero di vittorie lo stesso Clark (72 presenze) e Niki Lauda (171). La McLaren è ora a quota 85 vittorie e i motori Honda sono al 57. successo titolato. Dopo 11 corse, Senna è in testa alla classifica provvisoria con la media di 5,72 punti/gara, mentre la McLaren capeggia la graduatoria costruttori con 4,36 punti/partecipazione di media.

■ A SPA le prestazioni velocistiche sul giro sono andate in prova a Senna, che ha quindi ottenuto la sua 48. pole position e la 63. per la McLaren, e in gara a Alain Prost il quale è al 34. giro veloce, mentre la Ferrari è ora al suo 115.

■ NEL 48. Gran Premio del Belgio i tre brasiliani in gara sono entrati tutti in zona punti e Mauricio Gugelmin è il 17. pilota a figurare quest'anno nella classifica mondiale; era dal Gp di Gran Bretagna del 1988 che questa circostanza non si verificava e allora al primo posto di Senna seguivano il quarto di Gugelmin e il quinto di Piquet.

■ PRIMA della gara belga si è ritirata dal campionato la Onyx-Monteverdi: la Casa britannica che aveva debuttato nel Gp del Messico 1989, in 17 corse ha conseguito 6 punti mondiali — tutti però lo scorso anno — mentre nel 1990 il suo miglior risultato rimane il settimo posto dello svizzero Gregor Foitek nel Gp di Monaco.

■ CONFRONTIAMO ancora una volta dopo 11 Gp la media delle velocità raggiunte nel giro veloce in prova dai piloti dei team più in vista: alla McLaren-Honda, Senna è a kmh 204,004 e Berger a kmh 203,631; alla Ferrari, Prost arriva a kmh 201,917 e Mansell a kmh 201,480; alla Williams-Renault, Boutsen è a kmh 201,634 e Patrese è a kmh 201,480. Si può quindi affermare che c'è un sostanziale equilibrio nelle prestazioni dei piloti di una stessa Casa, non arrivando mai il distacco al mezzo chilometro.

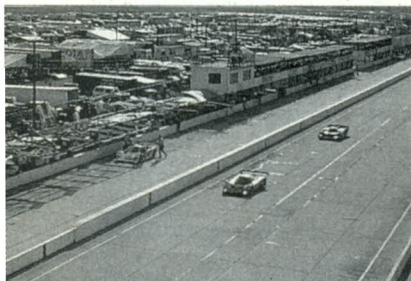
■ CON I SUOI 6940 metri il tracciato di Spa è il più lungo tra quelli che ospitano quest'anno le corse titolate; il circuito più lungo nella storia del campionato è quello stradale di Pescara — di 25.838 metri — che nel 1957 è stato sede di una gara iridata.

Mauro Mori

HESSLER CON L'OPEL UFFICIALE NELLA F.3 TEDESCA

NELL'ULTIMA gara del campionato tedesco di F.3 il posto lasciato vacante da Eduard Mehry Neto al team Schubel era stato preso da Markus Grossmann. Il rapporto dell'ex pilota di F. Opel Lotus con Schubel è però durato solo per la corsa del Nürburgring. Infatti a partire dalla prossima gara, in programma il 2 settembre ancora al Nürburgring, sarà Mark Hessel a guidare la Reynard 903-Opel Spiess del team ufficiale Opel. Hessel sino ad ora aveva gareggiato alla guida di una Ralt Rt34 gestita in proprio con un budget talmente limitato che non gli aveva permesso di ottenere grandi risultati.

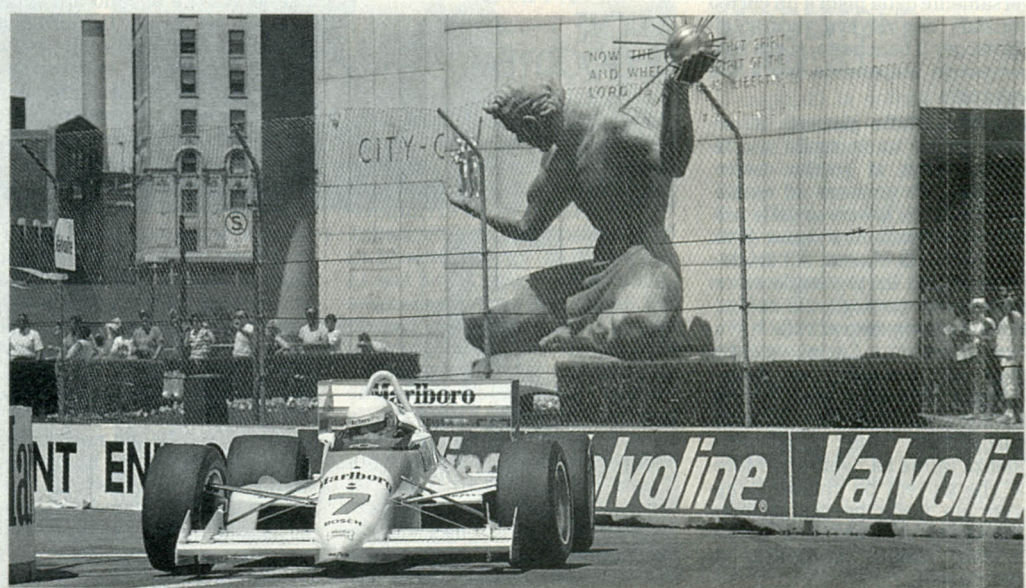
RADICALI INTERVENTI A SEBRING



ANCHE sulla pista di Sebring, nella foto (Sipa), sono attualmente in corso lavori di aggiornamento. Come sta accadendo per l'ugualmente celebre circuito di Le Mans, anche sul mitico impianto statunitense sono in questo momento in fase di esecuzione rilevanti opere che lanceranno la pista ai vertici del panorama motoristico. La pista ricavata da un aeroporto è infatti anche famosa per il fondo stradale non certo regolare, non a caso i primissimi interventi riguarderanno l'asfaltatura del tracciato, come pure si lavorerà sulle infrastrutture adiacenti all'impianto. La conclusione dei lavori è prevista per il 1992, 40. anniversario della 12 ore.

PENSKE LASCIA LIBERO SULLIVAN PER IL '91

ANCHE il mercato della F.Indy è in fermento. Pare che la Penske, perdendo lo sponsor da sempre ad essa legato, Penzoli, possa rivedere un poco i programmi. Abbandonando questo sponsor, per passare forse sulla macchina che sta preparando Jim Hall, Roger Penske farà correre solo due auto nella prossima stagione. I piloti dovrebbero essere con ogni probabilità Fittipaldi e Mears, mentre verrebbe lasciato libero Sullivan, che a sua volta pare già in contatto con Derek Walker. Il sodalizio di Sullivan e Walker si fonderebbe però sull'acquisizione dei motori Porsche da parte di quest'ultimo, che li impiegherebbe su telai Lola.



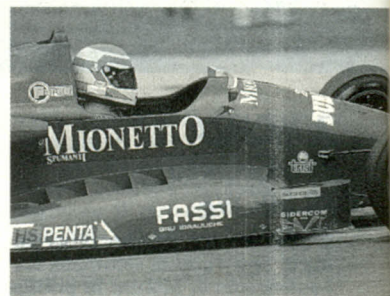
GLI ORGANIZZATORI RIFIUTANO L'ESECUZIONE DEI LAVORI RICHIESTI IN PERICOLO LA F. INDY A DETROIT

PARE proprio che il Gp di Detroit di F. Indy (Photo4) del prossimo anno sia in serio pericolo. Mentre Autosprint arriva in edicola si terranno alcune riunioni tra gli organizzatori, i vertici della Cart e i proprietari dei team. Il nodo della vicenda è rappresentato dal rifiuto degli organizzatori di spendere 300.000 dollari (circa 400 milioni) di lire, necessari per fare le modifiche al tracciato richieste dai piloti. Allo stato attuale la gara di Detroit è annullata. Si tratta di una situazione che può comunque avere un'evoluzione positiva: pare infatti che i proprietari delle squadre che partecipano alla F. Indy diano vita a una cordata per il salvataggio della gara, almeno per il prossimo

anno. Appare invece sicuro che nel '92 la corsa salterà, e ciò rappresenta molto più di una semplice coincidenza, visto che, come aveva già annunciato Autosprint, per quella data il Circus della Formula 1 dovrebbe andare a disputare un Gran Premio iridato a Indianapolis. Al di là di tutte le questioni riguardanti Detroit, per quanto concerne il resto del calendario non si profilano grossi cambiamenti nel campionato di Formula Indy del '91. La gara di apertura si svolgerà in Australia il 17 marzo, per poi tornare negli Stati Uniti con le corse di Long Beach, Phoenix e via via gli altri appuntamenti come quest'anno.

TRE AUDI NEL TURISMO TEDESCO

NELLA GARA conclusiva del campionato Turismo tedesco, a Hockenheim, l'Audi metterà in pista tre vetture. La Casa di Ingolstadt cerca con questa operazione di supportare ulteriormente le residue possibilità che ha Hans Stuck, nella foto (Studio '83) di contrastare Cecotto nella conquista del titolo nazionale. Se l'Audi si prepara per la gara finale del 14 ottobre, la Bmw Schnitzer farà gareggiare una terza auto affidata a Emanuele Pirro, che avrà pure il vantaggio di non portare zavorra, a differenza di Cecotto che ha il massimo peso: 100 kg, nella gara del 2 settembre a Nürburgring. In vista di questo appuntamento ha fatto alcuni test la scorsa settimana a Nürburgring, risultando però più lento di circa due secondi, con Stuck, rispetto alla Mercedes Amg di Ludwig. Sempre a proposito di Audi c'è anche da segnalare che Röhrli ha detto che non gli interessa continuare a correre in pista, pertanto nel 1991 non sarà più con l'Audi nel Turismo tedesco. Forse potrebbe però fare qualche gara nella Porsche Carrera Cup.



«GIMAX JR» DA BRANDS HATCH CON UNA LOLA

DOPO i positivi test svolti sulla pista di Oulton Park, «Gimax jr» ha deciso di disputare le ultime tre gare del campionato britannico di F.3000. La vettura che porterà in pista sarà una Lola motorizzata Cosworth di proprietà del Ga Motorsport. La gara di debutto del pilota attualmente impegnato nel tricolore di F.3 con la Durango equipe, nella foto (Action), è fissata per il prossimo 9 settembre sulla pista di Brands Hatch. È lecito immaginare che questa presa di contatto con la F.3000 nazionale britannica sia un preludio di quello che potrebbe essere il programma di «Gimax jr» per la stagione 1991.

RINALDO CAPELLO RITORNA IN F.3 A MONZA

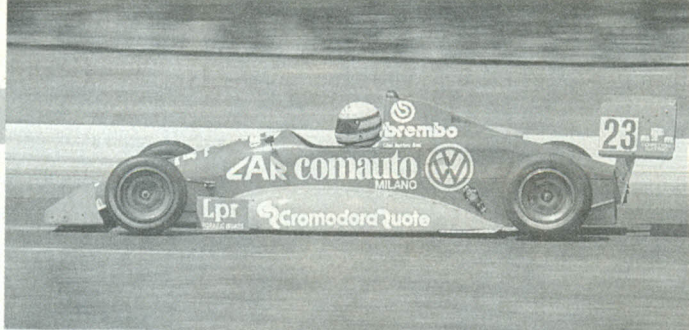
IL VENTISEIENNE pilota astigiano Rinaldo Capello farà il suo rientro in F.3 in occasione della gara di Monza del prossimo 2 settembre. Capello, che quest'anno è impegnato sia nel Superturismo, con l'Alfa 75 Evoluzione, che nel Civt, con una Golf Gti, nella gara sulla pista brianzola sostituirà l'infortunato Fabiano Vandone alla guida della Dallara 390 del team Forti. Per quanto riguarda invece il pilota alessandrino, rimasto gravemente infortunato nella gara di Misano dello scorso luglio, è previsto il rientro nel campionato di F.3 nella corsa di Varano del 15 settembre, intanto Vandone si sta sottoponendo ad un intenso ciclo di sedute fisioterapiche.

FUTURO INCERTO PER NEERPASCH ALLA MERCEDES

C'È MOLTO rumore in questo momento in Germania attorno al nome di Jochen Neerpasch e, in particolare, del suo ruolo in seno alla Mercedes. Dopo che nella struttura della Casa di Stoccarda è entrato il giornalista Norbert Haug, la posizione di Neerpasch non appare delle migliori. A tutto questo va poi aggiunto che il numero uno delle attività sportive della Mercedes pare non abbia sempre perfettamente informato i vertici della Casa della stella a tre punte circa il futuro del mondiale Sport Prototipi. Questa cosa in seno alla Mercedes non è stata per niente gradita, specie in considerazione del fatto che Neerpasch fa anche parte della squadra Sauber, cosa che gli permette una conoscenza assai diretta dei fatti e del loro sviluppo. Come se tutto questo non bastasse, Neerpasch ha suscitato le ire di quasi tutte le Case tedesche, dopo che ha proposto alla Fisa un suo regolamento per un campionato internazionale di Turismo mentre i costruttori erano d'accordo per una diversa regolamentazione.

LA BMW PENSA DI OMOLOGARE LA M5 IN GR.A

IN QUESTE settimane a Monaco di Baviera si sta analizzando la possibilità di omologare in Gruppo A la M5. È chiaro che su questa decisione, che investe in primis la sfera sportiva, finiranno però per pesare in modo rilevante le argomentazioni di marketing. Bisogna infatti in primo luogo considerare che la BMW dispone già di una vettura vincente come la M3, mentre la M5 sarebbe la vettura destinata al confronto diretto con la Mercedes 190, una contesa, oltre che sportiva, e sicuramente interpretata in funzione del segmento di mercato cui entrambe le auto appartengono. A quanto è dato di sapere al momento, pare che la BMW potrebbe impiegare questa vettura ufficialmente nel campionato tedesco affidandola al team Schnitzer



BUSI E COLCIAGO PIÙ VELOCI NEI TEST F.3

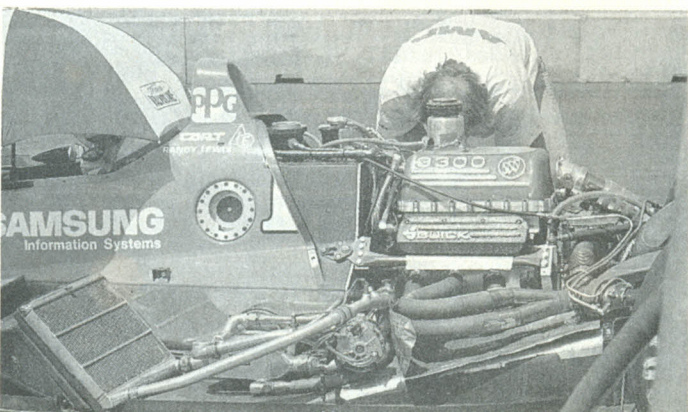
NON ESSENDO in calendario gare di F.3 in Italia per tutto il mese di agosto, la maggior parte delle squadre che partecipano al tricolore hanno approfittato di questa sosta per fare alcuni test. Mercoledì scorso alcuni team hanno provato a Varano, mentre altri si sono dati appuntamento a Monza. A Varano c'è stata la sorpresa di vedere Alessandro Zanardi sulle Dallara 390 di Venturini. In realtà il bolognese, per concessione del team manager dell'Rc Motorsport Catella, era andato a fare alcuni test con la squadra parmense per fornire indicazioni, mettendo a confronto le diverse soluzioni usate sulle due vetture di Venturini. Il più veloce nei test di Varano è stato Gianbattista Busi, nella foto (Studio '83), che si è dedicato a prove di regolazione del motore Vw Spiess con la sonda Lambda, in vista di un probabile utilizzo, già da Monza, di una nuova soluzione di iniezione già usata da quel motore nella serie tedesca. Ecco i tempi ufficialmente rilevati a Varano: Busi (Dallara 390-Vw Spiess) 45"97; Angelelli (Dallara 390-Alfa Romeo) 46"09; Zanardi (Dallara 390-Alfa Romeo) 46"15; Savoldi (Dallara 390-Alfa Romeo) 46"16; Favero (Dallara 390-Alfa Romeo) 46"40; Prioglio (Ralt Rt34-Alfa Romeo) 46"60; Knycz (Dallara 390-Alfa Romeo) 46"64; Beretta (Ralt Rt34-Alfa Romeo) 46"60. A Monza si è visto l'ingegnere della Reynard John Thompson, intento a collaborare con la Pre.ma e il First Racing dediti al lavoro di messa a punto in vista della gara del prossimo 2 settembre. A Monza Cipriani è riuscito ad avere la prima presa di contatto con la nuova Ralt Rt34 del Team Ravarotto, che l'aveva già fatta provare il giorno prima a Prioglio e Beretta a Varano. Cipriani, soddisfatto della prova monzese, porterà la monoposto in gara già dalla prossima corsa sulla pista brianzola. Nella graduatoria delle prestazioni a Monza Colciago è tornato al vertice, ecco di seguito i tempi ufficialmente registrati. Colciago (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'48"51; Bugatti (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'48"81; Bettini (Reynard 903-Mugen) 1'48"86; Visco (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'50"15; De Cristofaro (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'50"23; Marostica (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'50"51; Forini (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'50"75; Voulaz 1'51"81; Cipriani (Ralt Rt34-Alfa Romeo) 1'52"00.

HOY TORNA IN G.R.C A DONINGTON

IN OCCASIONE della gara del 2 settembre a Donington, Will Hoy ritornerà a correre nel mondiale Sport Prototipi con il Chamberlain Engineering. La vettura che guiderà il pilota britannico sarà una Spice Se89C modificata nel telaio, il compagno sarà Nick Adams. Hoy è una vecchia conoscenza nelle corse dello Sport Prototipo, Hoy ha iniziato il suo rapporto con il team Chamberlain nel 1982, sempre per lo stesso team ha corso nel campionato mondiale Endurance nel 1986. In particolare Hoy ha sottolineato che questo ritorno gli apre una prospettiva di impegno futuro a largo respiro.

ATTACCO BUICK ALLA 500 MIGLIA DI INDY

DOPO la poco positiva prestazione delle monoposto azionate dai motori Buick nell'ultima 500 Miglia di Indianapolis, la Casa statunitense ha ammesso di volere portare un serio attacco alla celebre gara di F. Indy il prossimo anno. La prestazione dei propulsori Buick quest'anno era stata fortemente condizionata dal fatto che nessuno di questi motori era montato su monoposto nuove. Sarà il King Motorsport di Kenny Bernstein il team che materialmente lancerà la sfida. Entro breve tempo al King Motorsport arriverà un nuovo telaio Lola 90, che verrà poi portato in pista sullo Speedway di Indy per una lunga serie di test. Mentre il prossimo anno la squadra disporrà di due Lola '91, che verranno costruite in una particolare configurazione, allo scopo di ottenere il miglior adattamento possibile al V6 Buick.



NELLA F.3000 INGLESE VIETATI I TELAI NUOVI



RECENTEMENTE è stata presa la decisione di vietare l'impiego di telai di nuova costruzione nel campionato britannico di F.3000. Questa disposizione entrerà comunemente in vigore a partire dal 1991, anno in cui i telai più recenti ammessi saranno appunto quelli del 1990. Unitamente a questa decisione di natura tecnica è stato anche stabilito che il numero delle gare di campionato rimarrà a dieci anche per la prossima stagione, inoltre per partecipare a queste corse sarà necessaria la licenza B internazionale. Infine, la consapevolezza che la serie ha bisogno di un rilancio, dopo il basso numero di partecipanti visto in alcune gare, ha spinto alla ricerca di uno sponsor per il campionato di modo tale da potere accedere ad una copertura televisiva soddisfacente.

ANCHE UNA F. 3 ELETTRICA IN GARA A TORINO

ANCHE una monoposto di F. 3 riconvertita alla propulsione elettrica parteciperà al Fran Premio Formula E Città di Torino, in programma l'1 e il 2 settembre sul circuito del Valentino. Al via di questa manifestazione vi saranno concorrenti provenienti da Germania, Francia, Svizzera e Cecoslovacchia, con vetture a energia elettrica e solare. Dalle 13.30 alle 18 di sabato 1 si svolgeranno le prove di qualificazione; mentre le gare inizieranno alle 14 di domenica. Come Pace car verrà impiegata una Panda Elettra, alla cui guida ci sarà un calciatore juventino protagonista dei mondiali di Italia 90.

■ REYNARD. Continua il calvario della Casa di Bicester nel campionato britannico di F.3. Dopo essere stata quasi completamente abbandonata dai team della serie di Oltremania (c'erano solo due 903 al via dell'ultima gara a Sulton Park), la nuova vettura dotata di nuove sospensioni, che viene schierata in corsa ufficialmente dalla Reynard è stata ritirata al termine delle prove di qualificazione. La scelta è stata determinata dal fatto che Jason Elliott con questa monoposto aveva segnato un tempo di tre secondi più lento rispetto alla pole position.

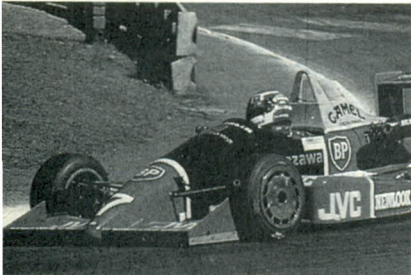
IL PENTATHLON MOTORISTICO AL LAGO MAGGIORE

SARÀ ufficialmente presentato il 6 settembre nell'ambito del Gp d'Italia di F.1 il 2. Pentathlon motoristico '90. All'originale confronto prenderanno parte atleti e personaggi famosi. Le specialità nelle quali si misureranno i partecipanti saranno: automobilismo, motociclismo, motonautica, volo aereo e sci nautico. Conterà soprattutto la versatilità, infatti queste prove, tra loro diversissime, verranno affrontate una vicina all'altra in uno spazio di tempo limitato. Il tutto si svolgerà il 22 e 23 settembre.

L'AGIP PETROLI COLLABORA CON MORROGH

LA SCUOLA piloti di Henry Morrogh ha recentemente raggiunto un accordo di collaborazione e assistenza tecnica con l'Agip Petroli. Il rapporto tra la celebre scuola di pilotaggio e la Casa petrolifera italiana prevede per l'anno 1990 la fornitura di prodotti speciali per l'utilizzo della monoposto in pista. In questo modo la struttura di Morrogh farà sì che i giovani che partecipano ai corsi possano prendere contatto con i prodotti speciali per le auto da pista.

F.3 FRANCESE: ANCHE HELARY PASSA ALLA RALT



IL FENOMENO Ralt sta ora investendo anche il campionato francese di F.3. Tutto è iniziato con le prestazioni ottenute da Laurent Aiello, alla guida di una Ralt33 dello scorso anno, acquistata presso il Bowman Racing. Dapprima è arrivata la notizia che Yvan Muller avrebbe sostituito la Dallara con cui ha sinora corso nel campionato, con una nuova Ralt Rt34. La notizia più rilevante è che il Formula Project abbandonerà le Reynard in favore di nuove Ralt Rt34, che, a detta del team transalpino, verranno fornite con le ultime evoluzioni sperimentate nel campionato britannico. Al Formula Project hanno negato di essere stati condizionati nella loro scelta dai risultati ottenuti da Aiello, mentre invece sostengono di avere riscontrato che la Reynard (nella foto Studio'83) ha un rendimento leggermente inferiore alla concorrenza nei tracciati veloci. Dovendo ora correre su piste veloci, si vuole così mettere il leader del campionato Hélyary nelle migliori condizioni.



RADDOPPIANO LE FORZE DI FIRST E FORTI IN F.3000

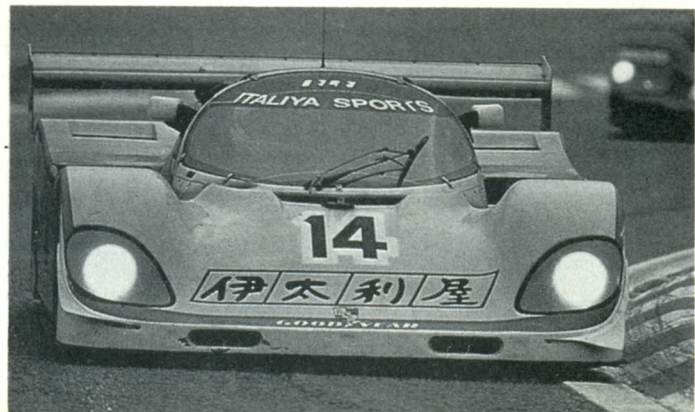
L'ANNO PROSSIMO in F.3000 si profilano alcune novità. Dovremmo assistere al raddoppiamento delle forze attuali: la First Racing è, infatti, intenzionata (pur mantenendo l'impegno parallelo in F.3) a creare una seconda squadra («junior») in F.3000 destinata a promuovere due giovani piloti. Uno di questi sarà il brasiliano Christian Fittipaldi, attuale protagonista del campionato britannico di F.3. Il figlio di Wilson Fittipaldi, che ha già effettuato una positiva sessione di prove libere sull'autodromo di Monza il lunedì precedente la gara di Brands Hatch, debutterà molto probabilmente sin da Digione con la vettura lasciata libera da Delatraz e disputerà per la First le ultime due gare stagionali. Nuovi dovrebbero essere anche i volti dei due piloti della squadra «senior», dato per scontato che Apicella cercherà di fare il salto in F.1 e che Giovanardi è intenzionato ad emigrare verso altri lidi. Così come Lamberto Leoni (titolare della First) anche Guido Forti nutre grandi ambizioni ed è intenzionato a raddoppiare il suo impegno schierando il prossimo anno una seconda vettura. Sembra tra l'altro più che probabile il ritorno all'ovile di Emanuele Naspetti, che aveva conquistato il tricolore F.3 nell'88 proprio con la squadra di Forti. Un'altra novità viene, invece, d'Oltremarica: si credeva il team Ejr destinato a scomparire dalla scena della F.3000 europea, con il passaggio della squadra alla F.1, ed invece la prestigiosa sigla potrebbe rimanere. Eddie Jordan ha infatti ceduto ad un consorzio tedesco l'uso del nome Ejr per una squadra destinata a far correre il prossimo anno Frentzen nel campionato europeo. Eddie Jordan rimarrà comunque come socio minoritario.

RUSSO SBARCA IN F. OPEL LOTUS

IL PILOTA brasiliano Renato Russo, uno dei tanti oriundi che vivono a San Paolo, si sta preparando a seguire le orme dei connazionali Rubens Barrichello e Gil de Ferran in Formula Opel Lotus. Russo, pur partecipando solo saltuariamente al campionato sudamericano di Formula 3 ha dimostrato indubbe capacità, tanto che aveva vinto la gara di apertura della serie. Russo ha ventun anni e lo scorso anno nelle competizioni sudamericane aveva mostrato un potenziale paragonabile a quello di Barrichello e de Ferran, ma la scarsa disponibilità di risorse economiche non gli ha permesso di venire a correre in Europa già dall'inizio di questa stagione.

LE SQUADRE EUROPEE CONTATTANO L'IMSA

È STATA la stessa Imsa (international motor sport association) a confermare di avere ricevuto richieste ben precise riguardo a quelle che saranno le regole del campionato statunitense riservato alle vetture Sport Prototipo. Si tratta ovviamente di team che corrono con vetture Porsche, che nel prossimo mondiale sarebbero soggette alle ben note, quanto contestate, penalizzazioni di peso; questi team sono: Kremer, Lloyd e Courage. La Courage Competition sarebbe perfino interessata a schierare, in aggiunta alle sue Cougar-Porsche e Nissan R90C, anche le due biposto di Gruppo C2, che negli Stati Uniti andrebbero a correre nella categoria Lights. Inoltre il Brun Motorsport e Joest Racing hanno definito i loro programmi oltreoceano, che prevedono la disputa delle prime gare della stagione in Florida. Infine la squadra di Jochen Dauer, che aveva già schierato l'equipaggio Wollek-Boesel a Miami, disputerà alcune gare di Imsa alla fine di questa stagione.



■ **SALITE.** Originariamente programmata per l'8 luglio, la cronoscalata della Marmolada si svolgerà invece nelle giornate dell'8 e 9 settembre. Il programma prevede le prove ufficiali nel pomeriggio di sabato 8 dalle 14.30 alle 19.00; mentre domenica 9 la prima vettura prenderà il via alle ore 11.00. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta ai numeri telefonici 0437-721178 oppure 721189.

■ **PORSCHE.** Si svolgerà a Trino vercellese nelle giornate del 22 e 23 settembre il 5. Incontro con la Porsche 356. Alla manifestazione saranno ammesse 70 vetture, che si cimenteranno in prove di regolarità e di abilità. L'utile derivante dall'organizzazione di questa iniziativa verrà devoluto alla Associazione italiana per la ricerca sul cancro. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al numero telefonico 0161-802391.

■ **FORMULA FORD.** Dopo la pausa estiva, iniziata l'8 luglio, il Challenge Formula Ford riprenderà il ciclo delle sue gare il 16 settembre a Magione. A fine ottobre i primi tre piloti della serie, organizzata da Henry Morrogh, andranno a Brands Hatch a disputare il Festival mondiale della Formula Ford.

■ **STREIFF.** L'8 e 9 settembre a Grenoble si svolgerà un originale Grand Prix di kart dedicato allo sfortunato pilota di F.1 Philippe Streiff, rimasto gravemente infortunato durante i test di F.1 precedenti l'inizio della stagione a Rio nel 1989. A questa simpatica iniziativa, che avrà luogo nell'ambito di una gara di Formula France, parteciperanno personaggi famosi e campioni transalpini di varie specialità. Tra questi fanno spicco i nomi di René Arnoux, Bruno Saby, Bernard Thévenet, Jeannie Longo e molti altri.

■ **BENTLEY.** L'ex campione di Formula Atlantic Ross Bentley correrà la gara di Formula Indy del 2 settembre a Vancouver. Dopo i positivi test svolti a Mid-Ohio il giorno di Ferragosto i proprietari della scuderia Teamkar, che gli mette a disposizione una Lola-Cosworth, sono molto fiduciosi delle possibilità del loro pilota, che, oltre a girare in tempi assai vicini a quelli dei migliori, ha fatto un ottimo lavoro di messa a punto.

■ **AUTO D'EPOCA.** L'autodromo di Vallelunga sarà il punto di riferimento dell'interessante appuntamento riservato alle auto storiche in programma il 22 e 23 settembre. Per la verità si tratterà di una competizione mista: alcune vetture si cimenteranno esclusivamente in pista, mentre altre, dopo un prologo nell'impianto di Campagnano, daranno vita a un rally, che percorrerà alcune tra le più belle strade del reatino, giungendo fino al Terminillo.

■ **CIRCUITO.** Dopo un'interruzione durata tutta l'estate riprenderanno i lavori di costruzione della pista danese di Nordsring. La sospensione delle opere di realizzazione del circuito era stata causata dal ritrovamento, durante la realizzazione di alcuni scavi, di alcuni reperti archeologici. In base al materiale recuperato è stato possibile identificare segni di un insediamento risalente a circa mille anni fa.

SALITA/Montecampione

**NESTI
RECORD**

MONTECAMPIONE — Mauro Nesti si è aggiudicato a tempo di record la sesta edizione della cronoscalata Pian Camuno-Montecampione, valida per il titolo italiano. A sorpresa la seconda piazza è andata al giovane Pasquale Irlando, che ha preceduto di un soffio Giulio Regosa, incorso in una paurosa sbandata.

Montecampione (Bs), 26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Nesti (Osella) in 5'49"09; 2. Irlando (Olimas) a 5'49"; 3. Regosa (Osella Pa/9) a 6'23"; 4. Baribbi (Osella Pa/9) a 10'73"; 5. Roasio (Osella Pa/12) a 22'65.



A Montecampione, buon secondo posto di Irlando con la Olimas (Action)

VELOCITÀ CIRCUITO/F.Fire

**BONI
IN VOLATA**

MONZA — Brillante vittoria in volata di Ivano Boni davanti a Benvissuto, Alberti e Giacomini nell'ultima gara del Trofeo Lombardia di F.Fire. Enrico Alberti, con il terzo posto, guadagna anche il Trofeo. Barlassina, unico in grado di insidiarlo nella graduatoria finale, è giunto quinto.

Monza (MI), 25 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Boni (Corsini) 20 giri in 22'15"88; 2. Benvissuto (Ermoli) a 0'38; 3. Alberti (Elienne) a 0'77; 4. Giacomini (Ermoli) a 0'85; 5. Barlassina (Cavallini) a 17'14.

VELOCITÀ CIRCUITO/Cadetti

**A REDAELLI
LA CHIUSURA**

MONZA — Affermazione di Paolo Redaelli nell'ultima gara del Trofeo Cadetti Agip, valida anche come 6. prova del campionato nazionale. Alle sue spalle, prezioso secondo posto di Sandro Corsini che supera nella graduatoria nazionale Alberti, ritiratosi dopo appena due giri.

Monza (MI), 25 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Redaelli (Redaelli) 22 giri in 23'54"71; 2. Corsini (Corsini) a 4'54; 3. Abergio (Venturelli) a 4'99; 4. Missaglia (Ermoli) a 5'39; 5. Roncoroni (Dusca) a 8'16.

RALLY 1. SERIE/Tirreno

**FINALMENTE
CARANNA**

BROLO — La tanto agognata prima vittoria è giunta per Leo Caranna in coppia con Giovanni Alizzi, nella gara di casa, il Rally del Tirreno, valido per la Coppa Italia 7. zona. Caranna-Alizzi hanno portato al successo la loro Sierra Cosworth davanti alla Delta Integrale di Oieni-Scaffidi.

Brolo (Me), 26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Caranna-Alizzi (Ford Sierra Cosworth) in 1.06'54"; 2. Oieni-Scaffidi (Lancia Delta 16V) a 32"; 3. Pasutti-Trentin (Ford Sierra Cosworth) a 41"; 4. Plano-Fasone (Lancia Delta 16V) a 1'04"; 5. Campochiaro-Gigante (Renault 5 Gt Turbo) a 1'21".

RALLY/Valli Imperiesi

**D'AMBRA
E LA KADETT 16V**

IMPERIA — Meritata affermazione di Mario D'Ambra e Pier Luigi Salvatore su Opel Kadett Gsi 16V al rally delle Valli Imperiesi, che hanno preceduto di soli 9 secondi Damilano-Renna, in gara anche loro con un'identica vettura. In gruppo N la vittoria è andata a Oriano Dufour su Delta 16V.

Imperia, 25-26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. D'Ambra-Salvatore (Kadett Gsi 16V) in 53'07"; 2. Damilano-Renna (Kadett Gsi 16V) a 9"; 3. Gazzola-Bertazzoli (Toyota Celica G14) a 44"; 3. Mandino-Migarone (Ford Sierra Cosworth) a 1'52"; 4. Dufour-Barbieri (Lancia Delta 16V) a 1'53"; 5. Re Felice-Frigerio (Lancia Delta Integrale) a 2'01".

RALLYSPRINT/Garfagnana

**ARBETTI
SU GUARDUCCI**

BARGA — Il veronese Araldo Arbetti in coppia con Giancarlo Leonardi, su Opel Kadett Gsi 16V si è aggiudicato il 3. rallysprint della Garfagnana. In seconda e terza posizione hanno terminato le Renault 5 Gt Turbo Gruppo N di Guarducci e Martinelli.

Barga (Lu), 26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Arbetti-Leonardi (Kadett Gsi 16V) in 17'02"; 2. Guarducci-Randazzo (Renault 5 Gt Turbo) a 15"; 3. Martinelli-Serra (Renault 5 Gt Turbo) a 18"; 4. Pierotti-Venanzi (Renault 5 Gt Turbo) a 23"; 5. Sala-Esposito (Lancia Delta Integrale) a 26".

SLALOM/Cervino

**DE LUCA
IN CASA**

CERVINO — Vittoria casalinga per Giovanni De Luca (Porsche 911) nel secondo slalom di Cervino. Con una sola manche disputata il pilota casertano ha distaccato di 2 secondi gli efficaci avversari Luigi De Amicis (Fiat 850/2000) e Camillo Bandino (Fiat X1/9).

Cervino (Ce), 26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. De Luca (Porsche 911) p. 154,51; 2. De Amicis (Fiat 850/2000) 156,44; 3. Bandino (Fiat X1/9) 156,57; 4. Laurenza (Simca R2) 165,85; 5. Cerbo (Fiat X1/9) 166,14.

SLALOM/Città di Valderice

**DOPPIETTA
DI VIRGILIO**

VALDERICE — Seconda affermazione stagionale per Girolamo Virgilio, che alla guida della Fiat X1/9 si è aggiudicato il Trofeo Città di Valderice. Il pilota trapanese, ha preceduto sul traguardo il pavese Pagliari su prototipo Ams e La Mantia su Fiat X1/9.

Valderice (Tp), 26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Girolamo Virgilio (Fiat X1/9) p. 183,69; 2. Pagliari (Ams) 183,93; 3. La Mantia (Fiat X1/9) 185,27; 4. F. Agosta (Fiat 600) 190,64; 5. La Ceva (Renault 5 Gt Turbo) 192,51.

SLALOM/S. Giovanni Fiore

**FLASH
«GORDON»**

S. GIOVANNI IN FIORE — Terzo centro stagionale per Pasquale Pranno, in arte «Gordon», che ha dominato la Coppa Città di San Giovanni in Fiore, organizzata dalla Cosenza Corse. Ai posti d'onore sono giunti nell'ordine Salvo Paladino e Antonino Carezza.

S. Giovanni in Fiore (Cs), 26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Pranno (Fiat X1/9) 1'50"35; 2. Paladino (Fiat X1/9) 1'52"49; 3. Carezza (Fiat X1/9) 1'53"49; 4. Basile (Fiat X1/9) 1'53"90; 5. Mandarino (Fiat 126/1300) 1'56"42.

VELOCITÀ SU TERRA/Galliera V.

**SUSAN
IL PIU' VELOCE**

GALLIERA VENETA — Luigi Susan su prototipo Yamaha 4x4, ha scritto il suo nome nell'albo d'oro del Trofeo Città di Galliera Veneta, settima prova del campionato italiano di velocità su terra. Rosella, vincitore nella sua classe con la Fiat X1/9 è ora balzato in testa al campionato.

Galliera Veneta (Pa), 26 agosto 1990
Classifica assoluta: 1. Susan (Yamaha) in 6'48"57; 2. Apostoli (Porsche) 6'54"55; 3. Bonollo (Alfa 33) 6'59"84; 4. Stecca (Lancia Delta 54) 7'02"51; 5. Maccarinelli (Renault 2.0 Turbo) 7'03"26.



**DALL'ARTE DELLA CORSA
AL PIACERE DELLA GUIDA**



ITALIA/PIRELLI



FORMULA INDY GARA A DENVER

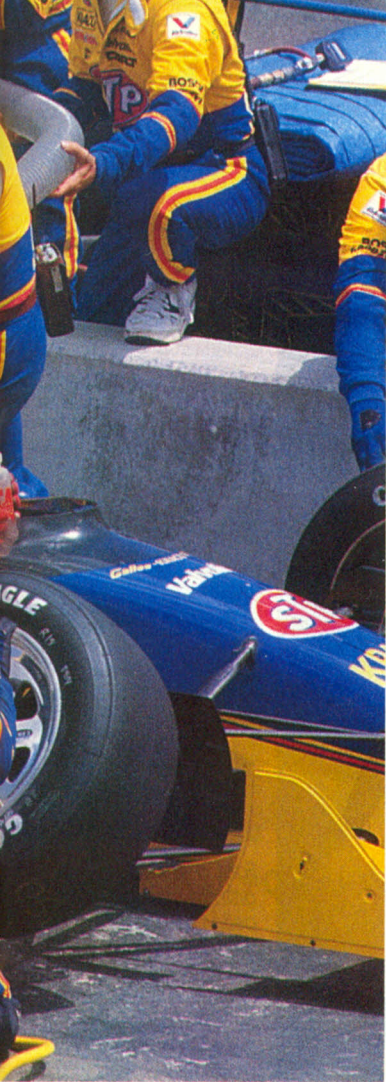
TERNO DI UNSER

«Little Al» dopo i successi di Toronto e Michigan ha centrato il terzo successo consecutivo portando a trentatré punti il suo vantaggio in classifica

DENVER — Nella città americana con il più alto inquinamento atmosferico dopo Los Angeles e quella anche con il massimo incremento demografico dal dopoguerra a oggi, il giovanissimo Al Unser jr. ha centrato la terza vittoria consecutiva in questa stagione e ora capeggia con un notevole vantaggio, 33 punti, la classifica del campionato di F. Indy quando mancano appena cinque corse al termine dell'annata. «Ci tenevo proprio a vincere ancora — ha commentato un festeggiatissimo "little Al" al termine della sua faticaccia — Volevo festeggiare mio padre che è uscito dall'ospedale due settimane fa e che è venuto

a vedermi correre guidando personalmente il suo camper da Nuovo Messico sin qui e nonostante l'handicap del femore rotto in seguito all'incidente di Michigan». Al Junior sugli scudi, dunque, e grande delusione in casa Porsche dove, per la prima volta quest'anno, si era davvero accarezzata l'idea di centrare il colpaccio. Fabi in prova era parso un missile e il suo inizio arrembante aveva fatto sognare il suo team. Ma le illusioni sono svanite dopo appena otto giri: senza freni il malcapitato Teo Fabi è andato a sbattere contro una pila di gomme ed ha salutato la compagnia abbandonando la corsa.

LOTTA. Così come a Michigan, gli spettatori si sono esaltati nel finale assistendo alla lotta in famiglia tra i due galli del team Kraco. Unser jr., appunto, e Bobby Rahal, ma occorre sottolineare che qui a Denver Al ha evidenziato un'intelligenza tattica ben superiore a quella del più esperto collega fermandosi a far rifornimento a 20 giri dal termine spingendo poi a fondo sino a fine gara. Al contrario l'occhialuto Rahal ha aspettato sino a 8 giri e poi, una volta rientrato in pista, non ha avuto materialmente più tempo per rimontare lo svantaggio accumulato non solo rispetto ad Unser, ma anche rispetto a Sullivan che, così, gli ha



LA CRONACA **DECISIVA LA SOSTA PER IL CARBURANTE**

RAHAL DEVE ABDICARE A OTTO GIRI DALLA FINE

DENVER — Al via Teo Fabi fa uno scatto superbo dalla pole position, il milanese vuole dimostrare con questo avvio che oggi il più forte è lui e ha l'intenzione di vincere la sua prima gara stagionale. Nelle primissime battute si ritira Boesel per la rottura del motore. Intanto die-

tro a Fabi, che ha preso un centinaio di metri di vantaggio, si insediano: Unser jr., Michael e Mario Andretti, Sullivan, Cheever, Fittipaldi e Mears. Al terzo giro Mario supera il figlio Michael; mentre in testa i primi tre si trovano in uno spazio assai ridotto. Nel giro successivo Mario

Andretti supera anche Unser jr. e arriva alla seconda posizione insidiando da vicino Fabi. Al 7. giro Fabi va lungo alla curva uno, blocca le ruote e finisce fuori. Sulle prime si teme per l'incolumità del pilota della Porsche, infatti la sequenza vista al rallentatore mostra un blocco di gomme di protezione che vanno a colpire al capo Fabi. Anche se un poco intontito, il milanese riesce a venire fuori dall'auto con le sue gambe. Due giri dopo Sullivan e Mario Andretti si fermano ai box per il cambio delle gomme, intanto in testa vanno i due piloti del team Kraco-Galles: Al Unser jr. e Rahal. Da segnalare c'è la decima posizione di un'Alfa che sta davvero marciando bene. A un terzo di gara le posizioni testa sono le seguenti: Rahal, Al Unser jr., Mario Andretti, Sullivan, Michael Andretti, Goodyear, Fittipaldi e Guerrero. Al ventinovesimo passaggio entrano in contatto Dean Hall e John Beekhuis, finiscono contro un muro, danneggiando l'auto, ma loro non riportano alcun danno fisico. Al 34. giro Sullivan tenta di superare Mario Andretti: da spettacolo arrivando a ruote bloccate. Due giri dopo Sullivan ritenta e fallisce nuovamente, sempre nello stesso punto. Non si rassegna certo Sullivan e al giro successivo riesce a superare Andretti sr. Per un errore di calcolo del carburante Guerrero resta senza benzina mentre è ottavo. La sorte vuole che si fermi lungo pista in un punto pericoloso, tanto che con le bandiere gialle viene recuperato e portato ai box; da lì può ripartire, anche se con un ritardo di tre giri. In vetta alla classifica vi sono a metà corsa: Sullivan, Michael e Mario Andretti, Rahal Al Unser jr., e Fittipaldi. Poco dopo la metà gara Michael deve cedere due posizioni: a Rahal e Al Unser jr. Per problemi di freni è costretto alla resa Eddie Cheever, dopo una gara che è stato un calvario. Al 44. giro in testa c'è Rahal seguito da: Al Unser jr., Michael Andretti, Fittipaldi, Sullivan, Mario e John Andretti. Al 47. giro Al Unser jr. supera Rahal in



La sosta di Rahal ai box, nell'altra pagina, è stata determinante. Al Unser jr., in alto, ancora vincitore. Mike Andretti, sopra, quinto classificato. Fittipaldi, sotto (Ruch) ritirato per la rottura di un semiasse

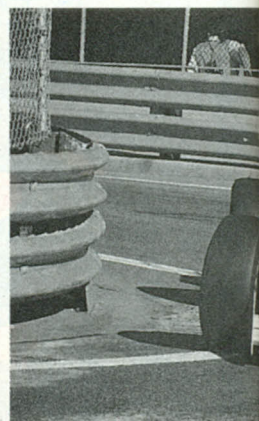


soffiato la seconda piazza. In effetti, nelle fasi iniziali, pareva che il vecchio Mario Andretti potesse finalmente farcela a vincere la sua prima gara quest'anno, ma sia lui che suo figlio Michael, disponevano di vetture molto meno competitive soprattutto nell'impianto frenante a si sono dovuti accontentare delle posizioni di rincalzo anche se Michael, con i punti del quinto posto, è ora secondo in classifica generale e promette di dar vita con Al Unser jr. a un gran finale di stagione.

PENSKÉ. Se si esclude il secondo posto di Sullivan, ancora una volta le Penske hanno deluso le aspettative e sia Mears che Fittipaldi non sono mai stati in lizza per la vittoria. È stato proprio un duro colpo per il team di Roger Penske, in una stagione in cui il team è sempre più lontano dai vertici della classifica di campionato. Buona può essere considerata la prestazione fornita dall'Euromotorsport, che con Mike Groff ha colto il 14. posto, dopo lunghe tribolazioni tecniche, causate da un ingrangio difettoso del differenziale. L'Alfa, attesissima dopo il quinto posto di Michigan, non si è ripetuta allo stesso livello. Ben piazzata in prova, prima ha perso tre giri per uno stop in pista, poi è stato il motore a cedere di colpo quando mancavano ancora dieci giri alla fine. Meglio è andata la Lola dell'Euromotorsport di Antonio Ferrari affidata a Mike Groff.

Giancarlo Cevenini

testa alla corsa, mentre in terza posizione c'è Sullivan seguito da Mario, John e Michael Andretti, Fittipaldi, Goodyear e Mears staccato di un giro. La lotta per il comando della gara appare un confronto ristretto a Unser e Rahal soltanto. A venti giri dal termine Fittipaldi si ritira per la rottura di un semiasse, mentre Al Unser jr. deve entrare ai box per un rabbocco di carburante, così passa in testa Rahal seguito da Sullivan, Mario e Michael Andretti, unici a pieni giri. Al sessantanovesimo giro Guerrero, che malgrado la precedente disavventura si trovava in 15. posizione è costretto alla resa dal bloccaggio del cambio. Mentre Rahal stava marciando tranquillo in testa viene anche per lui il momento di fermarsi ai box per un rabbocco di carburante, ciò accade a otto giri dalla fine. Al Unser approfitta quindi della circostanza per riprendersi il comando. Nella sosta Rahal viene anche superato da Sullivan, mentre riesce a resistere alla famiglia Andretti che arriva alle sue spalle con: Mario, Michael e John nell'ordine. Intanto nelle retrovie era risalito sino ad un ottimo tredicesimo posto finale Mike Groff. □



Fabi, a sinistra grande protagonista delle prove, poi vittima di una uscita in gara. Guerrero, in alto, fermato dal cambio. Danny Sullivan, sopra (Ruch), ha conquistato il secondo posto

FORSE COGAN AL FIANCO DI GUERRERO A LAGUNA SECA L'ALFA RADDOPPIA

DENVER — Intorno al marchio Alfa Romeo l'interesse è in continuo crescendo. La Casa di Arese vede crescere le sue quotazioni in Formula Indy con il passare delle gare. Lo stesso team Pat Patrick che mette in pista i motori italiani sta valutando l'ipotesi di far correre due vetture nel '91. E ci potrebbe essere una gustosa anteprima già in occasione della gara di chiusura della stagione a Laguna Seca. Come è già avvenuto in occasione della 500 Miglia di Indianapolis si potrebbe vedere una seconda vettura in corsa che potrebbe essere affidata a Kevin Cogan. Le quotazioni di Kevin sono in crescita anche per la stagione '91. Il pilota si porterebbe appresso la dote dello sponsor Consec. In alternativa si è fatto anche il nome di Geoff Brabham, un giovane affermato in Imsa che si è fatto valere per le sue doti di collaudatore. I programmi espansionistici Alfa difficilmente troveranno sfogo nella realtà: il bud-

get per il '91 è già stato deciso e non è stato previsto il raddoppio delle vetture da schierare in pista. A dire il vero, siccome il team Pat Patrick utilizzerà i motori a corsa lunga, si sta valutando l'opportunità di girare i propulsori a corsa corta a un team di fiducia. A tal proposito si è rifatto vivo Granatelli che potrebbe recedere nella sua intenzione di cedere la sua squadra. Ci ripenserebbe solo se avesse i motori Alfa Romeo: con questa motorizzazione, infatti, si garantirebbe il pieno appoggio dello sponsor che coprirebbe tutti i costi e appoggierebbe Didier Theys come pilota. Anche Karl Haas e Mario Andretti si sono fatti avanti per saggiare il terreno dell'Alfa. Bobby Rahal non ha ancora firmato il rinnovo con Kraco-Galles e potrebbe decidersi a passare all'Alfa se Guerrero non dovesse essere confermato. Insomma le voci di mercato sono varie e variabili. Si vedrà in futuro cosa si concretizzerà.



Rick Mears, soltanto settimo a Denver, a colloquio con Roger Penske, sopra. Mario Andretti, sotto (Ruch), quarto





PROVE CON LA PORSCHE IN POLE C'E' FABI!

DENVER - Nel decimo appuntamento della F. Indy Teo Fabi ha colto la sua prima pole position stagionale, e nona della carriera, con una March-Porsche considerevolmente rinnovata. La monoposto del milanese è stata alleggerita di 35 kg e dotata di nuove sospensioni, ma non è a questi elementi che va ascritto il merito della pole. In realtà Fabi, facendo appello a tutta la sua classe e indiscussa bravura, è riuscito a mettere in fila gli avversari con una perfetta messa a punto. Inoltre il nuovo cambio a sei marce ha fatto il resto, con le sue più ridotte dimensioni e minor peso, rovinando la serie positiva dei Chevy, che avevano sino ad ora sempre ottenuto la pole. Malgrado abbia cercato di dare il meglio di se stesso, Al Unser jr. si è dovuto accontentare del secondo posto, davanti al duo Andreotti: Michael e Mario. Sono invece rimaste decisamente in ombra le Penske, con Fittipaldi, Sullivan e Mears in terza e quarta fila, davanti alla Porsche di John Andreotti. Buona è stata la prestazione di Guerrero, in sesta fila, che ha comunque dovuto fare i conti con la rottura di un cavo della batteria, prima, e poi con le elevate temperature dell'acqua, che pare siano state causate dall'aria rarefatta dei 1600 metri di quota di Denver.

BRANCATELLI IN VISITA ESPLORATIVA

Il pilota italiano, attualmente impegnato nel Superturismo, è venuto a Denver a fare un giro «esplorativo». Gianfranco Brancatelli è infatti intenzionato a correre in F.Indy nella prossima stagione. Il programma è sicuro al 90 per cento, esiste infatti un gruppo di sponsor disposti a fornire una copertura economica per la cifra di circa un miliardo. Uno dei team con cui Brancatelli potrebbe correre è l'Euromotorsport, che ha già ordinato due Lola 91, mentre nella prossima stagione è previsto l'arrivo nei team di Antonio Ferrari di un motore Cosworth sperimentale derivato dall'unità di F.1.

■ **PORSCHE.** Attorno ai propulsori di Stoccarda c'è molto movimento, dal momento che è dato ormai per certo che la Porsche si occuperà ufficialmente solo di F.1. Nella volata per conquistare i motori tedeschi sono ora impegnati Derek Walker e Robin Herd. Il primo avrebbe pianificato un programma che prevede l'installazione di questi motori su due telai Lola, inoltre ha allacciato trattative con Danny Sullivan, che pare possa essere lasciato libero da Penske, il tutto appare tanto appetibile che sembra pure che Walker abbia trovato uno sponsor di buona levatura. Ben differente è la situazione di Robin Herd, che vede ora in alto mare l'ipotesi di fare correre Fabi usando un telaio March, infatti lo sponsor che aveva contattato Herd è un magnate dell'industria del Kuwait e da quelle parti ora c'è altro cui pensare!

■ **DECISIONI.** Il prossimo 12 settembre il direttivo della Cart si riunirà a Chicago per decidere definitivamente quale tipo di fibra di carbonio verrà impiegato nella costruzione dei telai di F.Indy della prossima stagione. Le differenti soluzioni possibili devono ancora essere sottoposte all'approvazione del direttivo tecnico della F.Indy.

■ **GROFF.** Il pilota dell'Euromotorsport Mike Groff è recentemente andato a fare una serie di test sulla pista di Gratten, dove lo scorso anno andò a provare anche l'Alfa Romeo, al suo debutto. La prestazione di Groff è stata assai positiva: ha battuto il record che apparteneva a Daly, con 1'12"50, mentre il portacolori dell'Euromotorsport ha segnato il tempo di 1'11"30. A titolo di confronto aggiungiamo che l'Alfa con Guerrero aveva girato, un anno fa, in 1'13"05.

■ **PROMOZIONE.** Una operazione di pubbliche relazioni ad alto livello è quella che il presidente della Cart verrà a fare nel vecchio continente la prossima settimana. Bill Stokken, assieme al vincitore della 500 Miglia di Indy di quest'anno, l'olandese Arie Luyendyk, andrà in Olanda, Germania e Italia per il Gp di Monza. Sulla pista brianzola Stokken e Luyendyk saranno accompagnati dall'ingegner Antonio Ferrari titolare dell'Euromotorsport e dall'ex campione del mondo di Formula 1 Emerson Fittipaldi.

HAVOLINE DENVER GRAND PRIX

11. prova del campionato di F. Indy - Denver (Usa), 26 agosto 1990

COSI' (IN 28) AL VIA E (IN 16) AL TRAGUARDO

Teo Fabi (March 90-Porsche) 1'26"622	Al Unser jr. (Lola 90-Chevrolet) 1'26"955	<ol style="list-style-type: none"> Al Unser Jr (Lola 90-Chevrolet) 80 giri in 2.08'00"750 alla media di 114,625 kmh Denny Sullivan (Penske 90-Chevrolet) a 28" Bobby Rahal (Lola 90-Chevrolet) a 58" Mario Andreotti (Lola 90-Chevrolet) a 1'20" Michael Andreotti (Lola 90-Chevrolet) a 1 giro John Andreotti (March 90-Porsche) a 1 giro Rick Mears (Penske 90-Chevrolet) a 1 giro Scott Goodyear (Lola 89-Judd) a 1 giro Didier Theys (Pc 18-Buick) a 3 giri A.J. Foyt Jr (Lola 90-Chevrolet) a 3 giri Wally Dallenbach (Lola 90-Cosworth) a 4 giri Scott Brayton (Lola 90-Cosworth) a 4 giri Arie Luyendyk (Lola 90-Chevrolet) a 4 giri Mike Groff (Lola 90-Cosworth) a 4 giri Hiro Matsushita (Lola 89-Cosworth) a 4 giri Randy Lewis (Pc 17-Buick) a 8 giri
Michael Andreotti (Lola 90-Chevrolet) 1'27"454	Mario Andreotti (Lola 90-Chevrolet) 1'27"817	
Emerson Fittipaldi (Penske 90-Chevrolet) 1'27"877	Danny Sullivan (Penske 90-Chevrolet) 1'28"002	
Rick Mears (Penske 90-Chevrolet) 1'28"137	John Andreotti (March 90-Porsche) 1'28"513	
Eddie Cheever (Lola 90-Chevrolet) 1'29"132	Arie Luyendyk (Lola 90-Chevrolet) 1'29"237	
Roberto Guerrero (Lola 90-Alfa) 1'29"405	Raul Boesel (Lola 89-Judd) 1'29"451	
Scott Goodyear (Lola 89-Judd) 1'29"589	Bobby Rahal (Lola 90-Chevrolet) 1'29"611	
John Beekhuis (Lola 89-Judd) 1'29"989	Dominic Dobson (Lola 90-Cosworth) 1'30"089	
Willy T. Ribbs (Lola 89-Judd) 1'30"493	Didier Theys (Penske Pc18-Buick) 1'30"521	
Scott Brayton (Lola 90-Cosworth) 1'30"796	Jeff Wood (Lola 89-Cosworth) 1'30"990	
Wally Dallenbach (Lola 90-Cosworth) 1'31"111	Michael Greenfield (Lola 87-Cosworth) 1'31"476	
Mike Groff (Lola 90-Cosworth) 1'31"869	A.J. Foyt (Lola 90-Chevrolet) 1'31"939	
Hiro Matsushita (Lola 89-Cosworth) 1'32"082	Dean Hall (Lola 90-Cosworth) 1'32"372	
Randy Lewis (Penske Pc17-Buick) 1'33"509	Tony Bettenhausen (Lola 89-Buick) 1'37"590	

LA CLASSIFICA DOPO LA 11. GARA

FORMULA INDY	PHOENIX 8/4	LONG BEACH 22/4	INDIANAPOLIS 27/5	MILWAUKEE 3/6	DETROIT 17/6	PORTLAND 24/6	CLEVELAND 8/7	MEADOWLANDS 15/7	TORONTO 22/7	MICHIGAN 5/8	DENVER 26/8	VANCOUVER 2/9	MID OHIO 16/9	EIKHART LAKE 23/9	NAZARETH 7/10	LAGUNA SECA 21/10	TOTALE PUNTI
1. Al Unser Jr	14	22	12	20	—	14	1	2	21	20	21						147
2. Andreotti Mi	—	11	—	11	22	22	—	22	16	—	10						114
3. Rahal	16	1	16	12	16	2	16	—	—	16	14						109
4. Mears	22	8	10	17	12	10	6	16	1	—	6						108
5. Fittipaldi	10	16	17	14	5	4	14	8	—	2	—						90
6. Sullivan	8	14	—	5	—	13	20	—	13	—	16						89
7. Andreotti Ma	12	10	—	—	—	16	12	—	8	14	12						84
8. Luyendyk	4	6	20	—	10	8	—	12	10	—	—						78
9. Cheever	6	—	5	2	15	—	—	—	14	12	—						53
9. Foyt Jr.	—	—	8	4	—	3	6	10	—	8	3						42
10. Andreotti Jo.	—	—	—	6	—	—	10	6	—	6	8						36
11. Boesel	—	5	—	8	8	—	—	1	3	3	—						28
12. Goodyear	—	—	3	3	8	—	—	—	4	4	5						27
13. Fabi	—	3	—	1	—	6	—	14	—	—	1						25
14. Brayton	—	4	6	—	3	—	—	4	—	—	1						18
15. Theys	—	2	2	—	—	—	—	—	6	—	4						14
16. Dobson	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—						10

17. Groff p. 8; 18. Wood p. 7; 19. Beekhuis p. 5; 20. Bettenhausen p. 4; 21. Dallenbach, Lewis, Hall p. 2; 24. Matsushita, Greenfield p.1

CERCHI LA QUALITÀ DEI CAMPIONI?

Dal 1° Gennaio 1990 i cerchi ruota sono liberi anche in gruppo. N'a condizione che vengano rispettate la dimensione massima del cerchio e la carreggiata originale). In conseguenza di ciò Sparco ha concluso un accordo in esclusiva con Rhoie O.Z. per la distribuzione di cerchi appositamente creati per l'uso agonistico. E' stata quindi trovata una particolare attenzione ad alcune caratteristiche quali: non deformabilità del canale, robustezza del bordo particolarmente elevata, speciale disegno per una maggiore estrazione dell'aria calda dai freni, e quindi migliore raffreddamento, ed altre ancora. Pertanto i due modelli presentati non sono da confrontare con le normali ruote in lega leggera che di norma hanno caratteristiche che ne sconsigliano l'uso in competizione. Il cerchio bianco, che si presta ad un ampio utilizzo, è particolarmente consigliato a chi vuole una qualità superiore. Una qualità facile da avere perché viene offerto ad un prezzo addirittura inferiore a quello dei cerchi originali. Il massimo per l'automobilista sportivo esigente!

Il cerchio a 6 razze, per i professionisti, è veramente il top. Realizzato in alluminio forgiato ha caratteristiche di resistenza e leggerezza che lo pongono in posizione di assoluta avanguardia tecnologica.

Sparco® SPECIALISTI IN ACCESSORI DI QUALITÀ PER LO SPORT AUTOMOBILISTICO

SPARCO s.r.l. - Via Lombardia, 5/7 - 10071 Borgaro T. se
Tel. 0111/4702343-4704671-4500010 (11 linee R.A.)
Telex 212972 SPARCO I - Telefax 0111/4704647-4701709



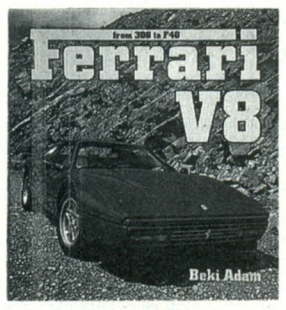
Per ulteriori informazioni telefonare a Sparco - Ufficio vendite - Tel. 0111/4702343-4704671-4500010 (11 linee R.A.) - Telex 212972 SPARCO I - Telefax 0111/4704647-4701709
Sono le richieste dei clienti professionisti interessati ad un rapporto di collaborazione possono essere inoltrate anche ai seguenti Agenti di Zona:

PIEMONTE (esclusa NOVARA) e VALLE D'AOSTA: QUATTROCCOLO CLAUDIO Tel. 0339/720724 ■
LOMBARDIA (esclusa NOVARA): MAFFIZZOLI ALDO Tel. 0323/862771 ■ **TRE VENEZIE:** CHILIN DIEGO Tel. 0438/986300 ■ **LIIGURIA:** KOALA S.N.C. Tel. 010/851259 ■ **EMILIA ROMAGNA:** SAMONATI LORENZO Tel. 051/443274 ■ **MARCHE:** ABRUZZO e MOLISE: MALINTOPPI GIANNFRANCO Tel. 0734/805811 ■ **TOSCANA:** DANZI FABRIZIO Tel. 055/358492 ■ **Lazio e UMBRIA:** AZCAR LAZIO Tel. 06/5349583 ■ **SIICILIA:** CALASCIUBETTA MARCO Tel. 091/512957 ■ **SARDEGNA:** PICCIAU ALBERTO Tel. 070/652925. ■ **Si ricercano Agenti con esperienza e introduzione per le Regioni non coperte.**

DISPONIBILI PER:	
PEUGEOT 206 RALLY	5,5 x 13
FIAT UNO TURBO	5,5 x 13
RENULTI 50 T TURBO	5,5 x 13
LANCIA DELTA INTERPALE	6 x 15
OPEL KADETT OSI 16V	6 x 15
LANCIA DELTA INT 16V	7 x 15
FIAT TEMpra	7 x 15
TOYOTA CELICA	6 x 14
VOLKSWAGEN GOLF	6 x 14
IN PREPARAZIONE PER:	
OPEL KADETT OSI	7 x 15
SIERRA COSMORTH 4x4	6 x 15
PEUGEOT 205 GTI	6 x 15
PEUGEOT 309 GTI e 16V	6 x 15

►

TUTTE LIBRI



FERRARI V8 UN MOTORE PASSATO ALLA STORIA

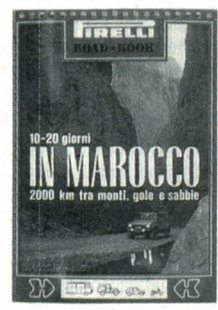
DALLA 308 alla F40. Il titolo dell'ultimo libro di Beki Adam non lascia adito a dubbi: questa volta, però, sotto i riflettori non sono finite tutte le rosse di Maranello ma soltanto quelle spinte dal poderoso e rinomato 8 cilindri a V. Si parte dal 1973 con i primi esemplari montati sulle 308 GT4 fino ad arrivare alle più recenti 348 e F40 con tutti gli aggiornamenti studiati nel corso degli anni. Beki Adam ha potuto contare, nella realizzazione del libro, sulla preziosa collaborazione di Andrew Morland, un esperto fotografo nel settore automobilistico che ha già scritto ben sei libri da solo sulla stessa materia.

«FERRARI V8» di Beki Adam, 128 pagine con foto a colori, lire 27.000, edizioni Osprey Automotive, Libreria dell'Automobile - Milano.

DALLA PIRELLI UN ROAD-BOOK PER LE VACANZE

PER I concorrenti dei grandi raid africani il road-book rappresenta l'unica cartina «stradale» utilizzabile tra le dune del deserto; un insieme di simboli e note che gli organizzatori forniscono prima della partenza a tutti i partecipanti. Su questa base la Pirelli ha ideato una collana, per ora limitata a cinque libri, che raccoglie gli itinerari più interessanti per fare una vacanza guida attraverso i posti più significativi di un Paese. Il libro «10-20 giorni in Marocco», ad esempio, è stato studiato, con la collaborazione di guide locali, un percorso da compiere in due settimane che si snoda dalle distese sabbiose fino alle ombre delle antiche Kasbah.

«IN MAROCCO» è in vendita presso tutte le migliori librerie al prezzo di lire 25.000.



PROST SPIEGA COME SI GUIDA IN PISTA

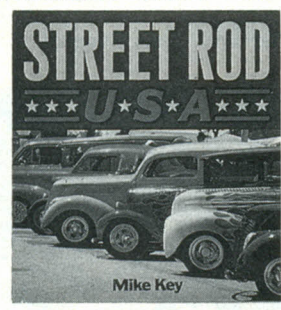
COME reagiscono i piloti quando si trovano nei loro angusti abitacoli? Con quali tecniche i temerari della Formula 1 riescono a domare le monoposto da 700 cv a oltre 300 kmh? A spiegare tutti i segreti della guida in corsa ci hanno pensato il tre volte campione del mondo, Alain Prost e il giornalista Pierre Françoise Rousselot, un tempo maestro di tanti campioni. Partendo da un'ampia panoramica sulla guida con tutte le sue regole gli autori illustrano i sistemi di regolazione del telaio e la messa a punto dell'auto sui circuiti fino, a scoprire trucchi ed espedienti di ogni pilota.

«COME SI GUIDA IN CORSA» di Alain Prost e Pierre Françoise Rousselot, 210 pagine con foto e disegni a colori, lire 29.500, edizioni Sperling & Kupfer.

«STREET ROD» LE AUTO D'EPOCA MADE IN USA

DA MOLTO tempo negli Stati Uniti infuria la moda delle «street rod», quelle vecchie vetture degli Anni '40 completamente restaurate nella carrozzeria e affinate nella meccanica con l'ausilio di potenti motori capaci di aumentare considerevolmente le prestazioni. Si è così creato un vero e proprio mercato di queste vetture con aziende che costruiscono tutte le parti di ricambio oltre al kit per le eventuali trasformazioni. Per far conoscere anche al pubblico europeo tutti i particolari di questi autentici mostri, Mike Key ha realizzato un libro in grado di offrire al lettore una panoramica sui modelli più famosi.

«STREET ROD» di Mike Key, 128 pagine con foto a colori, lire 25.000, edizioni Osprey Automotive, Libreria dell'Automobile - Milano.



PEUGEOT ITALIA PROSEGUE LE PROVE CON LA 309 16V

APPROFITANDO della assenza a Piancavallo e in attesa di schierarsi al Liburna, il team della Peugeot Italia ha proseguito, nell'entroterra ligure, le prove con la nuova Peugeot 309 Gti 16 valvole Gr. N che debutterà al prossimo rally di Sanremo. La vettura, con ogni probabilità, dovrebbe essere impegnata il prossimo anno per disputare il mondiale di Gr. N.

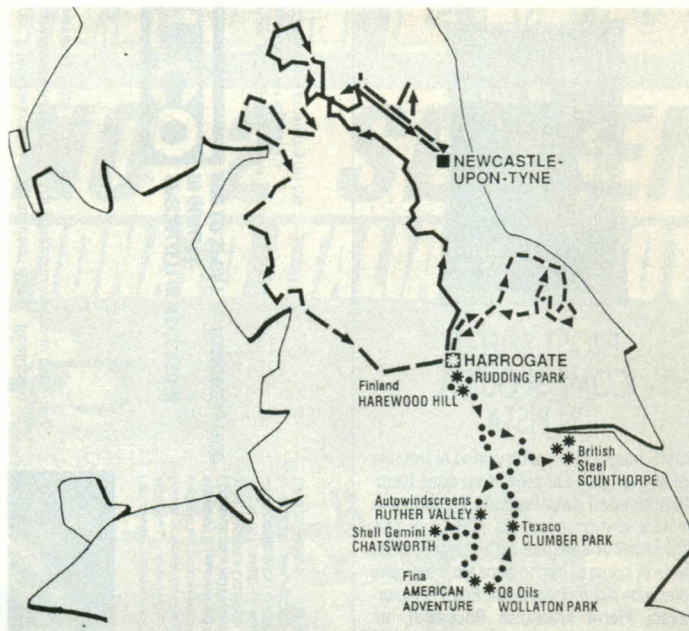
DOPO LA CELICA UNA DELTA PER VITA A LIVORNO



DOPO aver portato la Toyota Celica 4x4 Gr.A al primo successo italiano al rally di Lucca, Gianluca Vita (nella Photo4) sarà al via del Coppa Liburna con una Delta Integrale Gr.A della scuderia Grifone. La scuderia genovese sta notevolmente ampliando la sua attività in questo senso: dopo Maurizio Rossi, attuale leader del Trofeo Italia Nord, anche Enrico Bertone utilizzerà la Delta Grifone al Piancavallo in luogo della consueta Bmw M3.

TRN: A OTTOBRE IL RECUPERO DELL'IMPRUNETA?

LA MANCATA disputa dei rally dell'Impruneta e del Prealpi Orobriche potrebbe ridurre definitivamente a cinque le prove valide per il neonato Trofeo Rally Nazionali data la mancanza di gare con caratteristiche regolamentari fra il Valle Varaita, in programma il 15 settembre, e il conclusivo rally di Canelli, fissato per il 10 novembre. L'unica soluzione per rimpolpare il calendario, e su cui si stanno concentrando tutti gli sforzi, è il recupero, a ottobre, del rally dell'Impruneta. Dopo le prime tre gare la classifica assoluta del Trn vede al comando il piemontese Cortese con Lancia Delta Gr.A a quota 35, unico pilota ad essere sempre andato a punti. Seguito a quota 20 dai vincitori delle tre gare: rispettivamente Ciraci (Opel), Fassitelli (Lancia) e Pasutti (Ford). Nel Gr. N al comando il siciliano Barbita (Ford) a quota 25 davanti a Monaci (Ford) con 21 punti ed al trio Pasutti (Ford), Fassitelli (Lancia) e Tumino (Ford) a 20. Per il messinese del Turbomark Team c'è però da ricomporre il dissidio con il preparatore della vettura o da trovare un'altra vettura con cui difendere il primato. Nel Gr.A nettissimo il primato di Cortese che ha 50 punti contro i 20 di Cosmo (Lancia) e Ciraci (Opel).



RAC '90: QUESTE LE TAPPE E QUANDO SI POTRÀ PROVARE

GIÀ DEFINITO il percorso, così come il regolamento, dell'edizione 1990 del Rac Rally, ultima prova del mondiale piloti e marche, in programma dal 25 al 28 novembre prossimo. Insieme al tracciato sono dunque state rese note anche le date da cui sarà possibile effettuare le ricognizioni, oltre alle regolamentazioni con cui ciò sarà possibile. Il radar sarà consegnato dal 14 al 22 novembre, e da questi giorni saranno possibili le ricognizioni: passando al massimo due volte su ogni prova speciale a una velocità non superiore ai 25 km/h. Le eventuali infrazioni a questo limite saranno punite prima con una annotazione e, nell'eventualità di una ulteriore infrazione, con una multa di 100 sterline (circa 223.000 lire). Novità anche per quel che riguarda le quote per la tassa d'iscrizione. Ci saranno due livelli: i privati pagheranno dalle 770 alle 1510 sterline (all'attuale cambio; da 1 milione e 717 mila lire circa, ai 3 milioni e 300 mila); mentre per i professionisti le cifre vanno: dalle 1100 sterline alle 2000 sterline (dai 2 milioni e 400 mila ai 4 milioni e 460 mila lire). Al via saranno ammessi al massimo 160 equipaggi. La data di chiusura delle iscrizioni è il 26 ottobre.

- | | | |
|----------|-------|-----------------------|
| 1. tappa | | Domenica 25 novembre |
| | | Harrogate-Harrogate |
| 2. tappa | ----- | Lunedì 26 novembre |
| | | Harrogate-Harrogate |
| 3. tappa | ——— | Martedì 27 novembre |
| | | Harrogate-Newcastle |
| 4. tappa | --- | Mercoledì 28 novembre |
| | | Newcastle-Harrogate |

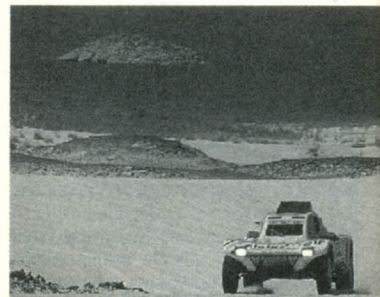
MONDIALE: OTTO TEAM UFFICIALI IN AUSTRALIA

SONO BEN otto i team ufficiali che prenderanno parte al Rally di Australia, nona prova del mondiale piloti e ottava di quello riservato ai costruttori, in programma dal 20 al 23 settembre prossimi. Alla chiusura delle iscrizioni, avvenuta lo scorso 17 agosto, erano 67 gli equipaggi che avevano dato la loro adesione: due terzi delle vetture iscritte sono a trazione integrale e questo costituisce un nuovo record nella storia del campionato mondiale rally. Al via della gara Australia, dunque, ci saranno Lancia, Mazda, Mitsubishi, Toyota, Opel, Suzuki, Volkswagen e Subaru; la Renault è rappresentata dal team Simon Racing mentre l'Audi ha Paola De Martini con la 90 quattro. La decisione della Mitsubishi di iscrivere solo Kenneth Eriksson (nella fotoSipa) darebbe credito alle voci su un probabile ritiro di Vatanen dal mondiale. Tra i privati ci saranno anche Michele Rayneri e il rientrante Paolo Alessandrini con le Lancia oltre a Gilberto Pianezzola con la Toyota e Tommi Makinen sulla Mitsubishi.



I VENTI DI GUERRA NON FERMANO IL RAID DEI FARAONI

«LA CRISI del Golfo non causerà problemi al regolare svolgimento della 9. edizione del Rally dei Faraoni, in programma dal 7 al 17 ottobre prossimi». A dichiararlo è stato Fenouil, organizzatore della gara, al termine di un lungo colloquio con alcuni rappresentanti del governo egiziano. Con ogni probabilità i problemi non ci sarebbero comunque stati se si considera che lo sponsor principale della manifestazione è la Egyptair, la compagnia di bandiera egiziana.



■ **MAREMMA CORSE.** La scuderia Maremma Corse sarà presente al prossimo rally mondiale di Sanremo con tre suoi equipaggi: Zordan, Mattia e Vita rispettivamente alla guida di una Ford Sierra Cosworth Gruppo A, una Volkswagen Golf gti 16V e una Opel Kadett Gsi 16V. È la prima volta che il sodalizio toscano si presenta al via di una gara così importante e tutto ciò richiederà un notevole sforzo organizzativo.

■ **TOSCANA.** Interessante fine stagione per il giovane equipaggio della «Valdelsa Corse» Roberto Volpini e Roberto Ribecchini che si sono messi in luce nello scorso Rally Dell'alta Val di Cecina nel trofeo Opel Corsa. Con la loro Gsi, preparata da Ricciardi di Volterra, prenderanno parte alla prossima Coppa Liburna, al Rally di Bassano, al Rally di Roma, al Rally di Maremma, al Rally di Valdinievole ed infine all'Opel Rally.

■ **ERRANI.** L'equipaggio Errani-Casadio ha concluso al quarto posto il Rally di Budapest, quinta prova della Mitropa Cup, con una Lancia Delta Integrale; per la cronaca, la gara è stata vinta dall'ungherese Ranga davanti al connazionale Ferjanecz. Con questo piazzamento Errani mantiene il secondo posto in classifica generale aumentando il distacco dagli inseguitori.

■ **EUROPA CORSE.** Anche Corrado Cusi, campione italiano rally promotion '89, sarà al via del prossimo Piancavallo. Il pilota emiliano parteciperà con una Delta Integrale Gr.N della Europa Corse preparata da Venturi. Cusi correrà anche il Sanremo e, con ogni probabilità, anche il S. Marino.

■ **4 ROMBI.** Sergio Pianezzola sarà al via del rally Piancavallo con una Fiat Uno Turbo della 4 Rombi per la penultima prova del campionato. L'ultimo rappresentante della ben nota famiglia di Bassano del Grappa, assistito dal fratello «Gibo» e dal papà avrà al suo fianco Lucio Baggio.



CAMBIO MANUALE A 7 RAPPORTI E, IN FUTURO, UN SEMIAUTOMATICO ECCO LA ESCORT COSWORTH 4X4 GR.A

ECCO le prime immagini, con la livrea definitiva, della Ford Escort Cosworth 4x4 che debutterà il prossimo 15 settembre in Spagna. Si tratterà di un prototipo definitivo, affidato al pilota ufficiale della Ford Espana José Maria Bardolet, dal momento che la vettura entrerà in produzione nella primavera del 1992; l'omologazione dovrebbe scattare nell'autunno dello stesso anno, qualche settimana prima dell'entrata in vigore delle nuove norme emanate dalla Fisa per le vetture di Gr.A e N. Motore, trasmissione e sospensioni sono direttamente derivate dalla Sierra Cosworth 4x4 anche se la Ford, al momento, non ha annunciato i dati sulle caratteristiche tecniche. La collocazione anteriore longitudinale del propulsore (che nella versione stradale svilupperà 220 cv) ha permesso un migliore bilanciamento della vettura e una distribuzione più razionale degli organi di trasmissione; le dimensioni ridotte della Escort Cosworth 4x4 hanno consentito di ridurre il peso, quasi 200 kg in meno rispetto alla Sierra. Sulla vettura di serie verrà montato il nuovo cambio Mt75 a cinque marce mentre la versione Gr.A utilizzerà un selettore a sette rapporti (lo stesso della Sierra) che costituirà anche la base per lo sviluppo di una nuova unità semiautomatica. Non a caso, John Wheeler, uno dei tecnici del-



la Ford Motorsport di Boreham responsabile dello sviluppo della Escort (e della Sierra Cosworth in un primo tempo), ha avuto di recente diversi contatti con John Barnard, il tecnico inglese ora alla Benetton in Formula 1 che in Ferrari ha anche realizzato il cambio elettropneumatico.

ECCO IL PUNTO NELLE SETTE ZONE IN COPPA ITALIA

COMINCIA a delinearsi la situazione nelle singole graduatorie delle sette zone della Coppa Italia, anche se le classifiche non sono certo di facile computo dato che da quest'anno i piloti delle cinque zone del centro-nord possono acquisire due risultati nelle due zone meridionali e viceversa ma a patto che comunichino l'intenzione per raccomandata alla Csaì. Nell'accezione che gli interessati abbiano ottemperato all'obbligo questa è la situazione maturata a fine luglio suddivisa per ogni zona. **Prima zona:** 1. Borsa (Lancia) p. 310; 2. Bovero (Lancia) p. 200; 3. Rostagno (Lancia) p. 150. **Seconda zona:** 1. Damilano (Opel) p. 255; 2. Dellatorre (Lancia) p. 235; 3. D'Ambra (Opel) p. 218. **Terza zona:** 1. Fassitelli (Lancia) p. 295. 2. Gregis (Lancia) pe Gelpi (Lancia) p. 100. **Quarta zona:** 1. Pasutti (Ford) p. 168; 2. Maida (Ford) p. 136; 3. Muner (Lancia) p. 126. **Quinta zona:** 1. Tarulli (Peugeot) p. 298; 2. Biaggioni (Opel) p. 255; 3. Mattia (Opel/Vw Ford) p. 219. **Sesta zona:** 1. Ciraci (Opel) p. 175; 2. Tradico (Lancia) p. 147; 3. Evangelista (Ford) p. 140. **Settima zona:** 1. Fiorilla (Lancia) p. 170; 2. Tramontana (Renault) p. 100; 3. Tumino e Caruso p. 75.

LA DAKAR NON SA DOVE SBARCARRE

«...LA PREOCCUPAZIONE del mondo per gli avvenimenti del Golfo è la stessa che abbiamo noi». Così Gilbert Sabine, organizzatore della Parigi-Dakar (nella fotoSipa, Vatanen vincitore nell'85) ha concluso il suo intervento, in cui, nei giorni scorsi, ha presentato la parte francese della «Dakar» 1991. Fino a questo punto l'unica certezza è che la gara partirà dal parco del castello di Vincennes alla periferia di Parigi, il prossimo 29 dicembre; e che il giorno successivo ci sarà un prologo a Clermont-Ferrand. I concorrenti poi proseguiranno per Avignone e da qui per Marsiglia dove è previsto l'imbarco. Ma per quale destinazione? All'interrogativo Sabine non è stato in grado di dare per il momento una risposta. Il passaggio in Libia, che è sempre stato difficoltoso, appare ora quasi impossibile, così come potrebbe riservare dei rischi un eventuale attraversamento dell'Algeria. Ma Sabine non pare comunque perdersi d'animo più di tanto: «In ogni caso — ha affermato — troveremo degli itinerari alternativi».



DAL 20 AGOSTO ISCRIZIONI APERTE CITTÀ DI MESSINA

SI SONO aperte il 20 agosto le iscrizioni al rally Città di Messina, ultima prova ad elevato coefficiente (3) valida per il campionato italiano rally prima di quella conclusiva di Sanremo. Secondo quella che è diventata una consuetudine anche gli organizzatori siciliani hanno già chiesto alla Csaì la proroga dell'apertura delle iscrizioni sino ai primi di settembre. La gara quest'anno avrà partenza ed arrivo dalla zona fieristica, ritornando in pratica alla sede già utilizzata dieci anni fa quando la gara fu prova di finale del Crn. Certa la presenza di Liatti e Cerrato oltre a Tabaton, mentre quella di Deila è in forse.

LA LIBURNA AI BLOCCHI DI PARTENZA

Tutto pronto ormai per la 24. edizione della Coppa Liburna, la classica gara livornese che si correrà il prossimo 14 e 15 settembre. Il rally, valido per il Campionato Italiano coefficiente 2, in questa edizione prevede alcune novità. La prima, l'abolizione della prova di Vaiolo; l'altra, l'inserimento di una nuova speciale; quella di Canneto. In provincia di Pisa ci sarà poi la prova di Querceto e la lunga Pomaia-Montevaso. In totale le prove speciali saranno 14, partenza da Livorno (Rotonda di Lardenza) ore 22.01 di venerdì 14 settembre e arrivo sempre alla rotonda ore 13.15 di sabato. Alla gara livornese, è ormai sicuro, parteciperà in forma ufficiale la Peugeot con due 405 Mi 16 con alla guida Aghini e Fabbri. Le iscrizioni, già aperte, si chiuderanno il prossimo 31 agosto.

KADETT GSI 16V OMOLOGATI I CERCHI DA 6x15



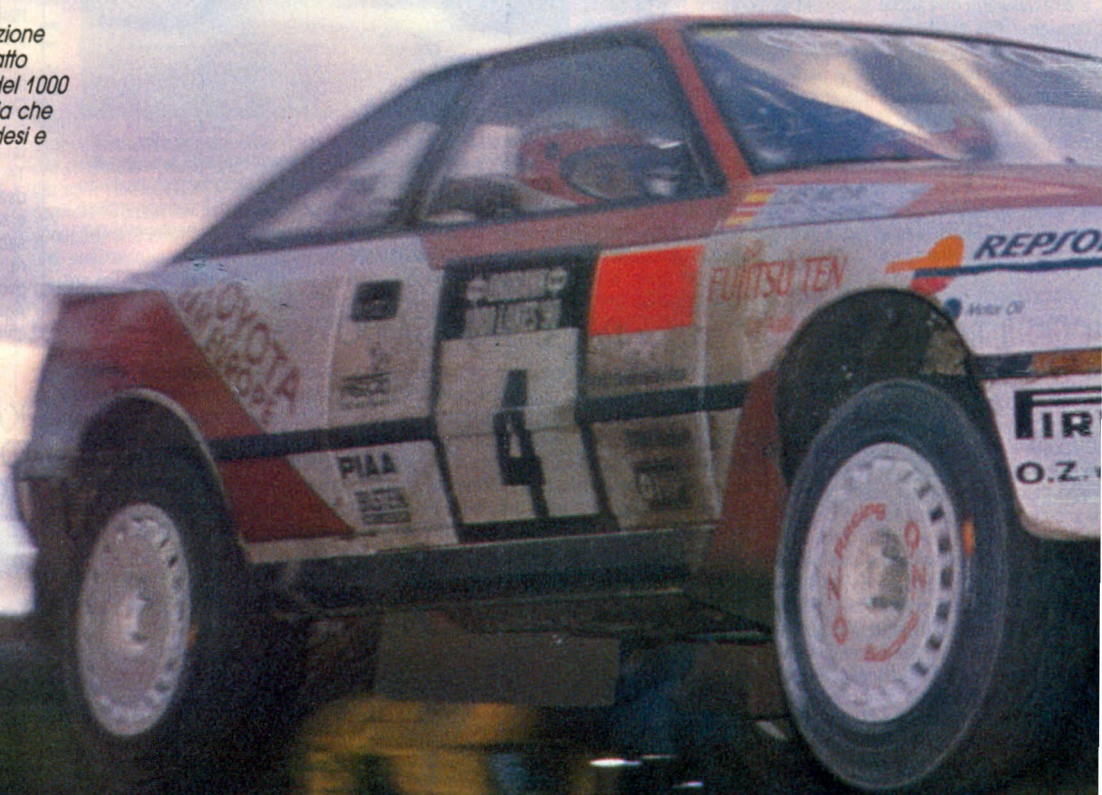
DAL PRIMO giorno di agosto sono stati omologati per la Opel Kadett Gsi 16 V (nella Photo4, Travaglia) nuovi cerchi da 6x15, che permetteranno così l'utilizzo di coperture con una sezione maggiore rispetto alla precedente. I partecipanti al Trofeo Opel interessati a ulteriori informazioni sul modello del cerchio autorizzato e per l'acquisto dello stesso a condizioni particolari, possono rivolgersi alla Tcs di «Rudy» Dal Pozzo (telefono 0547/302396 - telefax 0547/303001).

MONDIALE RALLY
1000 LAGHI

LO SPAGNOLO

Carlos Sainz è il primo pilota latino a vincere la gara finlandese dopo un dominio nordico mai scalfito. Con questo successo «El Matador» ha ormai in tasca il titolo piloti. E la Toyota ora è vicina alla Lancia...

Con la sicurezza e la determinazione propria dei campioni Sainz ha fatto «volare» la sua Celica sui dossi del 1000 Laghi, centrando la storica vittoria che interrompe l'egemonia di finlandesi e svedesi nella «grande corsa di Jyväskylä» (Photo4)



SA ANDAR COSÌ

JYVÄSKYLÄ — Con un colpo di spugna lungo cinquecento chilometri e che ha dell'incredibile, Carlos Sainz ha cancellato una leggenda che durava da trentanove anni, ha infranto le residue speranze di Kankkunen e di Auriol nella corsa

al titolo conduttori e riaperto quella all'iride marche, con la Toyota adesso davvero vicina alla Lancia. Sainz, in pratica, si è assicurato il campionato, anche se non ancora matematicamente. Ma la matematica, oggi, sembra non avere più im-

portanza per questo spagnolo che al 1000 Laghi è stato capace di spingersi là dove prima nessun pilota della sua latitudine si era spinto, là dove per trentasette volte erano saliti i finlandesi e per due volte soltanto gli svedesi, comunque sempre

Maurizio Ravaglia





← solo i nordici. Il rally di Finlandia, la gara che sembrava stregata e proibita per chi non è nato da quelle parti, si è lasciata andare impotente tra le braccia di Carlos Sainz, imprendibile per i figli di queste terre e tanto scatenato da appianare i leggendari dossi del 1000 Laghi. Ancora dodici mesi fa, al Rantasipi Hotel di Jyväskylä, il madrileni era stato contattato dalla Lancia la quale, dieci giorni più tardi, gli disse no preferendo Kankkunen; oggi è il pilota che nel breve volgere di tre mesi ha dato una svolta al mondiale. In Finlandia né Vatanen, che ha regalato una prestazione e un finale da grande campione, né il favorito Kankkunen, sul quale si è scaraventata la sfortuna, né i vari Eriksson, Alen o Salonen, sono riusciti a evitare che l'appuntamento nordico finisse nella mani di Saniz e della Toyota. A quattro speciali dalla conclusione sembrava ancora che il 1000 Laghi potesse restare un affare finlandese: l'attacco disperato di Vatanen, Sainz che si sentiva in affanno su quelle prove che non aveva calpestato con insistenza durante le ricognizioni, portavano a un rush incredibile. Alla fine, comunque, il verdetto è stato favorevole allo spagnolo. Il quale si ritrova seduto nell'abitacolo della Celica, che oggi è al top della specialità: veloce, equilibrata, soprattutto affidabile. La chiave di volta della competitività del coupé giapponese, talento di Sainz a parte, è in una serie di circostanze favorevoli che si sono verificate quest'anno nel team di Andersson: gli arrivi di un ingegnere motorista proveniente dall'Audi e del francese Guaslard, ex uomo Michelin, al quale è stata affidata, con successo visti i risultati, la conduzione della squadra. In più la Toyota si vede coprire di attenzioni da parte della Pirelli nel determinante lavoro di sviluppo dei pneumatici. Tutti tasselli di un mosaico che i giapponesi vogliono ora completare con il titolo marche. Almeno dicono di provarci. Un traguardo impossibile? No; certamente difficile sì. Ecco che per la Lancia gli appuntamenti a venire si annunciano irti di difficoltà, di incertezze, pericolosi. A cominciare dall'Australia dove, quasi certamente, la Casa italiana non potrà contare ancora su Biasion. In Finlandia gli uomini dell'ingegnere Lombardi avevano puntato tutto su Kankkunen, ma anche sull'apporto di Auriol. Dopo quattro giorni di gara i torinesi hanno racimolato una manciata di punti che sembrano non avere importanza. Ma soprattutto hanno compreso, come forse non era accaduto prima, che la Celica è davvero davanti alla Delta. Nelle battute iniziali Kankkunen ha sudato le proverbiali sette camicie per guadagnare un vantaggio minimo su Sainz; e «Kkk» in ciò ha messo parecchio di suo. Se il finlandese non è riuscito a scrollarsi di dosso l'ombra della Celica, sul suo terreno preferito, significa davvero che la glorio-

sa Delta è giunta al capolinea? E in Australia, dove nell'89 la Celica ancora in fase di crescita aveva centrato l'uno-due, come potranno difendersi i lancisti? Sono questi, adesso, gli interrogativi del mondiale che comunque dà ancora favorita la Lancia. Ora Sainz si sente galvanizzato dall'essere solo contro tutti, vale a dire il manipolo dei lancisti, che ora sono due, ma al Sanremo si ritroveranno in almeno quattro. D'altra parte in questa stagione sembra che lo spagnolo sia votato alle imprese impossibili: al 1000 Laghi era un outsider ma non già uno dei favoriti. Eppure ce l'ha fatta, tanto da far esclamare a Vatanen: «Quando ero giovane pensavo che per andare forte bastasse essere un finlandese. Adesso devo imparare a guidare come uno spagnolo». □





LA CRONACA **KANKKUNEN FUORI GIOCO DOPO 10 SPECIALI**

LA RABBIA DI JUHA SI CHIAMA ACCELERATORE

JYVÄSKYLÄ — Quando il tempo è così in Finlandia dicono che «la pioggia si alterna all'acqua». E potrebbe essere diversamente nell'anniversario dei 40 anni del 1000 laghi? Certamente no: la tradizione va rispettata. Si parte, insom-

ma, in un paesaggio grigio-verde, sotto una pioggia fitta e impalpabile, che non manca di giocare un brutto scherzo a qualcuno. A Didier Auriol, ad esempio, che sul terreno viscido della prima speciale, tra le strade di Jyv-

skylä, scivola ingloriosamente e picchia duro contro gli abeti con la fiancata sinistra della Delta; per il francese è la fine dei sogni di vittoria, che gli sarebbe servita per poter continuare a nutrire qualche chance iridata. È l'addio, anche, a una bella manciata di secondi, 26, che in una gara che si corre sul filo di lana sono davvero tanti. Tutti, dunque, ventre a terra fin dal via. A Jyväskylä, comunque, nessuno può pensare che Kankkunen, il miglior tempo della prova spettacolo, si vedrà mettere kappào nella sua personale rincorsa al primo successo nella gara di casa, solamente nove speciali più avanti, in un rally che ne ha in programma 42. «Kkk» è il grande favorito e dopo la quarta prova assume il comando, che precedentemente aveva visto alternarsi Ericsson e Sainz. La corta prima tappa (62 km di speciali) vede perciò il finlandese chiudere in testa ma con lo scatenato Sainz a soli 2"; Ericsson a 1"; Vatanen a 19"; Salonen a 25"; Alen a 30". Airikkala è già fuori e al prima Sierra 4x4 è 9., con Wilson, mentre Cunico occupa il 16. posto a 2'38" dal leader. Auriol è 10., con un minuto di ritardo, a pari con Alex Fiorio. La De Martini naviga in 53. posizione: è il pegno di chi affronta il 1000 Laghi per la prima volta. Ancora acqua che si alterna alla pioggia, ma anche qualche sprazzo di sole, per la seconda giornata di gara che diventerà quella della grande delusione di Juha Kankkunen. Prima, seconda, terza speciale di tappa e il distacco tra il finlandese e Sainz è di 4". Poi arriva la prova numero 10, la quarta di venerdì 24 agosto, e «Kkk» si presenta a fine percorso sul vano motore della Delta: con la mano sinistra tiene aperto il cofano, con la destra aziona il comando dell'acceleratore; il suo

Poca fortuna per Kankkunen, sotto, che ancora una volta non è riuscito a vincere la gara di casa. Buona la prova delle Mitsubishi, con Eriksson, a sinistra, terzo e Vatanen, sopra, che ha centrato un ottimo secondo posto. Hanno deluso le Ford Sierra 4x4: a lato quella di Cunico, uscito di strada (Photo4)



DEBACLE DELLE 4x4

FRANANO LE SIERRA

JYVÄSKYLÄ — Il 1000 Laghi era diventato un chiodo fisso nella testa degli uomini della Ford: in Finlandia, nel confronto più affollato della stagione, dovevano valutare il potenziale della Sierra Cosworth a trazione integrale, esordiente dopo oltre un anno di test in giro per l'Europa. Prima ancora che il rally virasse la boa, alla Ford avevano già fatto le valigie: l'ultima Sierra ad arrendersi è stata quella di Cunico; le altre due quelle di Airikkala e di Wilson, erano state messe fuori gioco dal cambio nelle prime due tappe. Un vero kappào. Via allora a cercare di scoprire perché i risultati non sono arrivati, anche se finché sono rimasti in gara Airikkala e Wilson qualcosa di buono (leggi tempi) hanno mostrato. Dove sono mancate le vetture? Innanzi tutto nella potenza del motore 2 litri-16 valvole: gli esemplari utilizzati in Finlandia disponevano di 320 cavalli, vale a dire circa una trentina in meno di quelli (non dichiarati) di Lancia, Toyota e Mitsubishi, che hanno penalizzato la Sierra in termini di velocità pura. Poi c'è stato il peso: con i loro quasi 1300 kg le Cosworth 4x4 sono apparse sbilanciate, impotenti sulle veloci speciali finlandesi nei confronti delle più agili avversarie, nuove Mazda 323 4Wd comprese. Inoltre il tanto decantato cambio a 7 rapporti ha evidenziato un'affidabilità ancora di là da venire. Infine alla squadra Ford è sembrata mancare una mente organizzatrice: in più di un'occasione è stata lasciata ai singoli piloti la decisione su argomentazioni prettamente tecniche. D'accordo che la Sierra 4x4 è considerata un modello di transizione, in attesa della Escort Cosworth; ma perché non sfruttare il potenziale, che comunque c'è? □





coéquipier Piironen è al volante. Cosa è accaduto? A metà della speciale sulla Lancia del finlandese si era bloccato il cavo dell'acceleratore e, dato che Piironen non è proprio un peso piuma, sul vano-propulsore della vettura è salito Kankkunen per improvvisarsi acceleratore... umano. La scena, di per sé, sarebbe divertente se non fosse per il dramma psicologico che «Kkk» vive con dignità: all'assistenza, con oltre 5 minuti persi, la vittoria sfumata, il titolo iridato che si allontana, Juha si limita ad accettare con amarezza e sconforto il verdetto della sorte. Adesso è davanti a tutti nella grande corsa di Jyväskylä, con 16" su Vatanen e 19" sul compagno di squadra Ericsson. Kankkunen precipita in 16. posizione. Per un finlandese che scivola lontano dalle zone nobili, ecco un altro che si incarica di attaccare lo scatenato spagnolo della Toyota: Vatanen. Per quattro prove il biondo Ari cerca il ricongiungimento con Sainz, ma il suo distacco minimo non va oltre i 10"; i due, con le vetture a «massimo turbo», allungano. Ericsson, terzo, a meno due prove dalla fine è già distanziato di 47". Salonen è a 1'12". Il «professore» Alen occupa la 6. posizione: la sua Subaru lamenta una certa mancanza di velocità (che alla Prodrive avevano cercato di ovviare con un diverso rapporto finale) ha dovuto sostituire il cambio e continua a soffrire di una frenata insufficiente; infine, sulla Legacy di Markku è stato disinserito il freno a mano. Nonostante tali interventi la Subaru non è che sia gran ché migliorata: Alen chiude la seconda tappa 6., a 2', da Sainz. Il quale, non ancora a metà gara, ha 16" su Vatanen, la cui Mitsubishi va come un orologio, 49" su Ericsson, 1'17" su Salonen, 1'45" su Eriksson. Poi vengono Alen, Mikkola, Auriol (a 2'50"), tallonato a 9" da Fiorio. Kankkunen è 13., ma con un distacco sempre superiore ai 5 minuti: precede Cunico. A chiudere la classifica c'è la Ford di Wilson, che ha dovuto effettuare la sostituzione del cambio in prova speciale (con l'intervento dell'elicottero, il che è vietato): i responsabili del team, vista la posizione in



Markku Alen, sopra, ha entusiasmato con una vettura, la Subaru Legacy, che non è ancora a livello delle migliori. Buono il debutto della nuova Mazda 323 4Wd, a lato, sesta con Salonen. Auriol, sotto, ha deluso le attese (Photo4)



classifica dell'inglese, decidono di dare forfait. A cercare un risultato lasciano dunque il superstite Cunico, con assistenze dimezzate e senza il supporto dell'elicottero d'intervento. Nella prima speciale della penultima tappa (la più lunga, con oltre 245 km di tratti cronometrati), il veneto però si capota: per la Ford il 1000 Laghi è davvero finito. Tre prove dopo capitano anche Ericsson, che esce di strada e si rovescia con la sua Celicca, e Mikkola, fermo con il turbocompressore della Mazda rotto. Salonen è attardato: nella speciale d'apertura ha ceduto il differenziale centrale, la cui sostituzione gli è costata un ritardo di 21' (quindi

3'30" di penalità in classifica) dovuta all'impossibilità di far scendere l'elicottero causa la fitta nebbia. A metà della terza frazione Sainz conduce con 45" su Vatanen e 3'31" su Eriksson. Nella ps 27 esce di strada Auriol, che danneggia il posteriore della Delta e perde 5 minuti: per l'esuberante francese è il ritiro. Sei prove più avanti, e quando ne manca una alla fine, abbandona anche Fiorio causa la rottura del cambio. La penultima tappa si conclude così: 1. Sainz; 2. Vatanen a 48"; 3. Eriksson a 4'08"; 4. Alen a 4'52" (è stato ancora rallentato dalle noie ai freni, in più ha disputato le ultime 7 speciali con il differenziale centrale bloccato); 5.

Kankkunen a 6'29"; 6. Salonen a 7'25". Tutto deciso quando scatta la quarta e ultima tappa? Niente affatto perché nelle prime 3 speciali Vatanen rosicchia a Sainz 26" (9" nella 1.; 6" nella 2., 10" nella 3.); poi il distacco tra i due si stabilizza sui 25". Cosa è accaduto? Sainz non ha voluto rischiare nelle traiettorie per evitare di incappare nelle pietre e piccoli pezzi di tronchi che si trovano ai bordi della strada. Gli ultimi chilometri di gara lo spagnolo della Toyota li percorre con la massima concentrazione: il traguardo della sua affermazione più clamorosa è lì davanti. Il titolo mondiale adesso è davvero vicino. □

PROTAGONISTI AI RAGGI X



4 SAINZ
Toyota Celica 4 Wd

Per essere in perfetto orario sul suo ruolino di marcia gli sarebbe bastato anche un secondo posto. L'incontenibile spagnolo si è invece spinto oltre, fino a firmare una storica vittoria. Nell'arco delle 42 speciali la sua Celica non ha lamentato il minimo inconveniente. È dal 1000 Laghi '89 che Sainz è stato al comando in tutte le gare disputate. Safari escluso.



6 VATANEN
Mitsubishi Galant Vr4

Doveva assolutamente ottenere un risultato prestigioso, dopo prove non proprio felici. Il 19° che alla fine lo hanno separato dal vincitore non sarebbero di per sé motivo di rammarico, se non fosse che davanti si è ritrovato un latino! Ha attaccato con determinazione e lucidità fino all'ultimo dimostrando che è capace di essere ancora al top.



9 ERIKSSON
Mitsubishi Galant Vr4

Sui tempi del compagno di team Vatanen proprio non c'è stato e il suo terzo posto finale è stato il frutto di una gara improntata alla regolarità. Il suo piazzamento ha completato l'eccellente prestazione di squadra della Mitsubishi, resa possibile anche grazie all'ottimo lavoro di messa a punto per il 1000 Laghi che lo svedese aveva effettuato.



3 ALEN
Subaru Legacy 4Wd

Fa un certo effetto vedere Alen finire il «suo» 1000 Laghi a oltre 5' dal vincitore. Ma tanto vale perché neppure il «professore» può compiere i miracoli con una vettura che è ancora all'inizio della sua avventura mondiale e che manca vistosamente di potenza. Markku, comunque, ha dato l'anima, e anche più. E c'è riuscito egregiamente.



2 KANKKUNEN
Lancia Delta 16V

Dopo la disavventura dell'acceleratore bloccato, che lo ha tagliato fuori dalla lotta quando era in testa, pur con Sainz a ruota, si è chiesto «Cosa ho fatto di male per meritarmi questa punizione?». Per «Kkk» il 1000 Laghi continua a essere una gara stregata, una corsa a lui proibita. Pur affardato ha continuato concludendo al quinto posto.



5 SALONEN
Mazda 323 4Wd

Tutto sommato avrebbe meritato più quest'anno che non nell'89, quando arrivò secondo. Assecondato dalla nuova Mazda, Salonen ha lottato con coraggio: la penalizzazione di 3'30" è stata per lui una mazzata. Dalla seconda metà della terza frazione fino alla conclusione, sulla sua 323 4Wd è stata data massima pressione di sovralimentazione.



10 FIORIO
Lancia Delta 16V

Tre mesi abbondanti trascorsi in Kenya a preparare e correre il Safari e con alle spalle, in questa stagione, il solo Acropoli (simile alla gara africana) hanno condizionato negativamente la guida di Fiorio, che si è trovato subito spiazzato. Senza cercare l'impossibile era comunque riuscito a occupare una dignitosa quinta posizione prima del ritiro.



11 MIKKOLA
Mazda 323 4Wd

Finché è rimasto in corsa le sue prestazioni sono risultate inferiori a quelle del compagno di team Salonen; ma Mikkola (48 anni), alla sua 26esima partecipazione al 1000 Laghi, è stato utilizzato dalla Mazda più come tester della nuova 323 4Wd che non come uomo votato a un risultato. Resta il fatto che quando è stato costretto ad abbandonare era buon sesto assoluto.



1 ERICSSON
Toyota Celica 4Wd

Il numero uno sulle fiancate non ha portato fortuna allo svedese, vincitore un anno fa. Per metà gara esatta Mikael è stato tra i primissimi, coprendo egregiamente le spalle al compagno di team Sainz, dal quale al momento del ritiro era staccato di 53". L'uscita di strada è arrivata qualche speciale dopo che aveva iniziato ad attaccare Vatanen per il secondo posto.



20 CUNICO
Ford Sierra Cosworth 4x4

Da lui nessuno pretendeva un risultato di eccellenza, visto che era al debutto, con una vettura anch'essa esordiente, al 1000 Laghi. All'inizio è stato rallentato da problemi di elettronica, poi è incappato nelle micidiali «rotarie» che si erano formate sulle speciali e che lo hanno portato fuori strada. In alcuni tratti ha ottenuto tempi assai vicini al compagno di squadra Wilson.



7 AURIOL
Lancia Delta 16V

SBAGLIARE è umano, perseverare è diabolico: così, con un violento urto nei primissimi metri di gara, Aurio ha dato l'addio a ogni chance mondiale; poi si è ripetuto nella terza tappa, mettendo definitivamente fine al suo andare, non esaltante. Si è lasciato scappare che al 1000 Laghi non metterà più piede: tre uscite di strada in due anni sono troppe anche per un pilota come lui.

GRUPPO N MONOLOGO DEL FINLANDESE

PER MAKINEN SALTO IN ALTO

JYVÄSKYLÄ — E adesso a giocare la Coppa Fia Gruppo N c'è un poker di uomini: a Oreille, assente in Finlandia, a Trelles e a Recalde si è aggiunto il finlandese Tommi Makinen che nella gara di casa ha conquistato il primato nelle «strettamente di serie», bissando così quello ottenuto in Nuova Zelanda. Il 1000 Laghi del 26enne Makinen è stato un monologo: già alla fine della prima tappa, la più corta delle quattro, si era ritrovato davanti a tutti con 33" di vantaggio su Laine e 39" sul pilota ufficiale della Ford, l'inglese Evans che portava al debutto la Sierra Cosworth 4x4 Gr. N. Il distacco del finlandese, che si è ritrovato tra le mani una Mitsubishi Galant Vr4 (allestita in Finlandia) che ha marcato come un orologio, diventa ancora più cospicuo al termine della seconda frazione: oltre due minuti su Evans he però nelle prime fasi della terza giornata capotava rovinosamente e scivolava nelle retrovie. Makinen, infine, si metteva al sicuro da ogni sorpresa (suo il record di speciali vinte), limitandosi ad amministrate il consistente vantaggio. Per i sudamericani Trelles e Recalde non c'è stato nulla da fare. L'uruguayano del team Astra, dopo aver occupato la seconda posizione, ha dovuto accontentarsi del terzo posto finale, che comunque per lui significa punti importanti. Jorge Recalde, invece, ha compromesso la sua gara con una rovinosa uscita di strada già nella prima frazione (la Delta dell'argentino ha capotato), che gli ha precluso qualsiasi possibilità: a quel punto il pilota della Top Run ha cercato solamente di guadagnare il traguardo. Meglio è andata all'altro sudamericano della squadra Astra, Ernesto Soto (vincitore del Gr. N in Argentina) quarto. Lanciatissimo dalla affermazione in Finlandia Makinen andrà in Australia per tenta-re il tris. □

COPPA FIA GRUPPO N

Jyväskylä (SF), 22-26 agosto 1990

8. prova

La classifica (primi 10): 1. Makinen-Harjanne (Mitsubishi Galant Vr4) in 5.06'46"; 2. Kumpumaki-Korkko (Mitsubishi Galant Vr4) a 3'37"; 3. Trelles-Muzio (Lancia Delta 16V) a 4'08"; 4. Soto-Del Buono (Lancia Delta 16V) a 6'22"; 5. Kalliomaa Jalonen (Toyota Celica 4Wd) a 9'51"; 6. Tiri-Pesonen (Subaru Legacy 4Wd) a 15'09"; 7. Recalde-Christie (Lancia Delta 16V) a 16'03"; 8. Evans-Davies (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 18'13"; 9. Olofsson-Hultgren (Ford Sierra Cosworth) a 25'12"; 10. Paavilainen-Krivetz (Ford Sierra Cosworth) a 28'02".

Così la Coppa Fia (dopo 8 gare): 1. Oreille punti 44; Trelles 37; 3. Makinen 26; 4. Soto 25; 5. Recalde 22; 6. Balas, Balesi, Njiru, Duncan 13; 10. Kumpumaki 10.



Tommi Makinen, in alto a destra, ha vinto il Gruppo N davanti a Kumpumaki, sopra. Dietro alle due Mitsubishi si è piazzato Trelles, a destra, ora secondo nella Coppa Fia a sette punti da Oreille, assente (Photo4)



TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

PS 1. - Jyväskylä (km 2,72)

1. Kankkunen in 2'08"; 2. Alen a 1"; 3. Ericsson a 2"; 4. Airikkala, Eriksson a 3"; 6. Salonen a 5". 1. Gr. N: Evans a 12".

PS 2. - Vesala (km 9,77)

1. Sainz, Ericsson in 4'33"; 3. Kankkunen a 3"; 4. Salonen, Vatanen a 4"; 6. Alen a 5". 1. Gr. N: Makinen a 34".

PS 3. - Parkkola (km 11,05)

1. Sainz in 5'15"; 2. Kankkunen 5"; 3. Salonen a 6"; 4. Vatanen a 7"; 5. Alen a 8"; 6. Ericsson, Airikkala, Florio, Mikkola, Wilson a 9". 1. Gr. N: Makinen a 31".

PS 4. - Ehhiki (km 13,29)

1. Kankkunen in 6'44"; 2. Salonen a 4"; 3. Alen a 5"; 4. Vatanen a 6"; 5. Sainz a 7"; 6. Auriol a 8". 1. Gr. N: Makinen a 44".

PS 5. - Vaheri (km 20,94)

1. Sainz, Ericsson in 11'15"; 3. Kankkunen a 4"; 4. Vatanen a 7"; 5. Salonen, Eriksson a 14". 1. Gr. N: Makinen a 1'17".

PS 6. - Saalahti (km 4,53)

1. Kankkunen, Sainz in 2'19"; 3. Vatanen a 1"; 4. Alen, Auriol a 2"; 6. Eriksson, Florio a 3". 1. Gr. N: Makinen a 17".

PS 7. - Laukaa (km 12,76)

1. Kankkunen in 6'47"; 2. Sainz a 4"; 3. Vatanen a 5"; 4. Salonen a 6"; 5. Ericsson a 7"; 6. Eriksson a 9". 1. Gr. N: Makinen a 42".

PS 8. - Lankamaa (km 12,59)

1. Vatanen in 6'04"; 2. Kankkunen, Sainz a 5"; 4. Ericsson a 7"; 5. Eriksson a 8"; 6. Salonen a 11". 1. Gr. N: Makinen a 38".

PS 9. - Ajjala (km 6,06)

1. Sainz in 3'08"; 2. Vatanen a 1"; 3. Ericsson, Kankkunen a 2"; 5. Salonen a 3"; 6. Alen, Eriksson a 4". 1. Gr. N: Makinen a 15".

PS 10. - Kalliokoski (km 20,26)

1. Sainz in 10'03"; 2. Vatanen a 2"; 3. Ericsson, Salonen a 3"; 5. Eriksson a 11"; 6. Mikkola, Wilson a 12". 1. Gr. N: Makinen a 57".

PS 11. - Myhinpää (km 14,51)

1. Vatanen in 7'08"; 2. Sainz a 4"; 3. Ericsson, Salonen a 8"; 5. Eriksson, Wilson a 9". 1. Gr. N: Makinen a 43".

PS 12. - Makra (km 6,28)

1. Vatanen in 3'27"; 2. Sainz a 1"; 3. Salonen a 2"; 4. Kankkunen a 3"; 5. Mikkola a 4"; 6. Auriol, Eriksson, Wilson a 5". 1. Gr. N: Evans a 23".

PS 13. - Jappila (km 19,52)

1. Vatanen in 9'16"; 2. Sainz a 1"; 3. Eriksson a 5"; 4. Ericsson a 6"; 5. Kankkunen a 12"; 6. Salonen, Mikkola a 14". 1. Gr. N: Makinen a 54".

PS 14. - Toikkala (km 9,55)

1. Sainz in 5'12"; 2. Vatanen a 1"; 3. Kankkunen a 2"; 4. Salonen a 5"; 5. Eriksson a 6"; 6. Auriol a 7". 1. Gr. N: Makinen a 28".

PS 15. - Kufema (km 6,67)

1. Sainz in 3'36"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Ericsson, Vatanen a 4"; 5. Alen, Eriksson a 7". 1. Gr. N: Makinen a 23".

PS 16. - Halttula (km 7,88)

1. Vatanen in 4'12"; 2. Kankkunen, Sainz a 2"; 4. Ericsson a 3"; 5. Alen, Salonen, Auriol a 4". 1. Gr. N: Makinen a 25".

PS 17. - Ruuhimäki (km 6,74)

1. Sainz in 3'32"; 2. Kankkunen a 1"; 3. Ericsson, Vatanen a 2"; 5. Salonen, Alen, Auriol, Eriksson a 5". 1. Gr. N: Makinen a 116".

PS 18. - Laajavuori (km 3,54)

1. Sainz, Ericsson in 2'09"; 3. Kankkunen, Alen, Salonen, Vatanen, Auriol a 1". 1. Gr. N: Makinen a 9".

PS 19. - Korpiaho (km 6,56)

1. Ericsson in 3'17"; 2. Sainz a 1"; 3. Kankkunen a 4"; 4. Alen a 6"; 5. Vatanen, Eriksson a 7". 1. Gr. N: Makinen a 23".

PS 20. - Leustu (km 23,22)

1. Sainz, in 13'14"; 2. Vatanen a 2"; 3. Ericsson a 7"; 4. Salonen, Lampi a 18"; 6. Alen a 21". 1. Gr. N: Makinen a 1'13".

PS 21. - Hassi (km 12,80)

1. Ericsson in 6'26"; 2. Kankkunen, Sainz a

2"; 4. Vatanen a 3"; 5. Alen a 7"; 6. Salonen, Lampi a 8". 1. Gr. N: Trelles a 30".

PS 22. - Konhvuori (km 32,15)

1. Sainz in 18'20"; 2. Vatanen a 1"; 3. Salonen a 2"; 4. Kankkunen a 5"; 5. Lampi a 19"; 6. Eriksson a 20". 1. Gr. N: Makinen a 1'29".

PS 23. - Vastila (km 17,17)

1. Sainz in 8'42"; 2. Kankkunen, Salonen a 5"; 4. Alen a 7"; 5. Eriksson, Florio a 14". 1. Gr. N: Gronholm a 41".

PS 24. - Saalahti (km 17,95)

1. Vatanen in 9'11"; 2. Sainz a 3"; 3. Kankkunen a 5"; 4. Alen, Eriksson a 6"; 6. Auriol a 12". 1. Gr. N: Trelles a 44".

PS 25. - Kohvalahti (km 9,54)

1. Sainz in 4'55"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Salonen a 5"; 4. Vatanen a 6"; 5. Alen, Auriol a 8". 1. Gr. N: Makela a 26".

PS 26. - Uskila (km 18,90)

1. Sainz in 9'42"; 2. Kankkunen, Salonen a 4"; 4. Vatanen a 5"; 5. Lampi a 6"; 6. Alen a 7". 1. Gr. N: Makinen a 46".

PS 27. - Savo (km 8,42)

1. Vatanen, Salonen, Kankkunen in 4'42"; 4. Sainz a 4"; 5. Eriksson a 6"; 6. Lampi a 7". 1. Gr. N: Gronholm a 17".

PS 28. - Tampere (km 2,60)

1. Kankkunen in 1'59"; 2. Alen a 1"; 3. Eriksson, Florio a 2"; 5. Sainz, Lindholm, Lampi a 3". 1. Gr. N: Evans a 7".

PS 29. - Siitama (km 14,70)

1. Kankkunen, Vatanen in 7'51"; 3. Eriksson a 2"; 4. Sainz a 3"; 5. Alen a 8"; 6. Lampi a 9". 1. Gr. N: Evans a 30".

PS 30. - Juupaloiki (km 26,47)

1. Sainz in 13'44"; 2. Kankkunen a 1"; 3. Vatanen a 5"; 4. Salonen a 8"; 5. Eriksson a 10"; 6. Alen, Lampi a 17". 1. Gr. N: Evans a 52".

PS 31. - Haukiathi (km 12,24)

1. Kankkunen, Sainz in 6'34"; 3. Vatanen a 1"; 4. Salonen a 2"; 5. Eriksson a 3"; 6. Lampi a 4". 1. Gr. N: Evans a 22".

PS 32. - Kaipolanvuori (km 10,00)

1. Sainz, Vatanen in 5'39"; 3. Kankkunen a



1*; 4. Eriksson a 7*; 5. Alen a 8*; 6. Salonen a 9*. 1. Gr. N: Makinen, Evans a 35*.

PS 33. - Sahlolinen (km 11,45)

1. Kankkunen in 6'05"; 2. Vatanen a 2*; 3. Sainz a 3*; 4. Salonen a 6*; 5. Eriksson a 8*; 6. Lampi a 10*. 1. Gr. N: Makinen a 32*.

PS 34. - Surkee (km 21,33)

1. Sainz, Vatanen in 11'37"; 3. Kankkunen a 1*; 4. Salonen a 9*; 5. Eriksson a 14*; 6. Lampi a 18*. 1. Gr. N: Evans a 11*.

PS 35. - Pitkajarvi (km 7,28)

1. Vatanen in 3'45"; 2. Kankkunen a 2*; 3. Salonen a 7*; 4. Eriksson a 8*; 5. Sainz a 9*; 6. Lindholm, Lampi a 11*. 1. Gr. N: Gronholm, Kumpumaki a 20*.

PS 36. - Lempaa (km 17,56)

1. Vatanen in 9'04"; 2. Kankkunen a 2*; 3. Sainz a 6*; 4. Salonen a 9*; 5. Alen a 14*; 6. Eriksson a 15*. 1. Gr. N: Evans a 45*.

PS 37. - Mynnila (km 24,13)

1. Vatanen in 12'54"; 2. Kankkunen a 7*; 3. Sainz a 10*; 4. Salonen a 16*; 5. Eriksson a 23*; 6. Lampi a 26*. 1. Gr. N: Kumpumaki a 1'14*.

PS 38. - Lahdenpohja (km 8,68)

1. Sainz, Vatanen in 4'35"; 3. Kankkunen a 3*; 4. Salonen a 4*; 5. Eriksson a 8*; 6. Alen a 9*. 1. Gr. N: Trelles a 26*.

PS 39. - Lusi (km 9,18)

1. Sainz in 5'35"; 2. Vatanen, Kankkunen a 2*; 4. Lampi a 9*; 5. Alen, Eriksson a 11*. 1. Gr. N: Evans a 30*.

PS 40. - Rajahalvi (km 8,66)

1. Sainz, Vatanen in 4'32"; 3. Kankkunen a 1*; 4. Alen a 3*; 5. Eriksson a 5*; 6. Lampi a 8*. 1. Gr. N: Evans a 16*.

PS 41. - Hotila (km 6,68)

1. Kankkunen, Sainz, Vatanen in 3'57"; 4. Alen a 2*; 5. Salonen, Eriksson, Lampi a 4*. 1. Gr. N: Kumpumaki, Evans a 14*.

PS 42. - Vartiamaaki (11,26)

1. Kankkunen, Vatanen in 626"; 3. Lampi a 4*; 4. Sainz a 6*; 5. Eriksson a 7*; 6. Alen a 8*. 1. Gr. N: Evans a 20*.

8. gara del mondiale piloti - 7. gara del mondiale marche - Jyväskylä 22-26 agosto 1990 - Organizzazione: The 1000 Lakes Rally, Jyväskylä (SF) - **Direttore di gara:** Veikko Partanen - **Percorso:** Km 1605 con 42 prove speciali effettuate pari a km 527,61 - **Condizioni meteorologiche:** precipitazioni, sole a tratti - **Partiti:** 186 - **Arrivati:** 93.

COSI' AL TRAGUARDO

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Sainz-Moya	Toyota Celica 4Wd	E-E	A	in 4.40'55"
2. Vatanen-Berglund	Mitsubishi Galant Vr4	SF-S	A	a 19"
3. Eriksson-Parmander	Mitsubishi Galant Vr4	S-S	A	a 4'58"
4. Alen-Kivimaki	Subaru Legacy 4Wd	SF-SF	A	a 5'52"
5. Kankkunen-Pilironen	Lancia Delta 16V	SF-SF	A	a 6'15"
6. Salonen-Silander	Mazda 323 4Wd	SF-SF	A	a 8'07"
7. Lampi-Kuukkala	Mitsubishi Galant Vr4	SF-SF	A	a 9'19"
8. Lindholm-Hantunen	Lancia Delta 16V	SF-SF	A	a 9'56"
9. Saarenpaa-Mannisto	Audi 90 Quattro	SF-SF	A	a 23'31"
10. Buri-Stenroos	Audi 200 Quattro	SF-SF	A	a 24'11"

Gli italiani al traguardo: 32. De Martini-Gibellini (Audi 90 Quattro) a 57'02"; 68. Bracotti-Arberi (Peugeot 205 Gti) a 1.47'14"; 73. Giacometti-Berardelli (Peugeot 205 Gti) a 1.58'11"; 81. De Sanctis-Marigo (Fiat Uno Turbo I.E.) a 2.11'03"; 89. Munarin-Ramella (Peugeot 205 Gti) a 2.31'34".

COSI' IL MONDIALE PILOTI (DOPO 8 GARE)

	19/26-1 MONTECARLO	9/12-2 SVEZIA	6/11-3 PORTOGALLO	12/16-4 SAFARI	4/10-5 TOUR DE CORSE	2/7-6 ACROPOLI	29-6/4-7 NUOVA ZELANDA	23/29-7 ARGENTINA	22/27-8 1000 LAGHI	20/24-9 AUSTRALIA	14/21-10 SANREMO	27-10/2-11 COSTA D'AVORIO	25/29-11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Sainz	15	—	10	15	20	20	15	20	—	—	—	—	—	115	115
2. Auriol	20	15	—	20	—	—	—	12	—	—	—	—	—	67	67
3. Biasion	12	20	—	—	12	—	—	20	—	—	—	—	—	64	64
4. Kankkunen	—	12	15	—	15	—	—	—	8	—	—	—	—	50	50
5. Ericsson	4	—	12	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	26	26
6. Cerrato	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
Waldegaard	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
8. Saby	6	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16
9. Carlsson	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	15	15
Vatanen	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	15	15
11. Stohl	—	—	4	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	14	14
12. Chatriot	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	12
Weber	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	12	12
Eriksson	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	12	12

□ **Coppa Fia Dame:** 1. De Martini e Aitken Walker punti 18.

COSI' IL MONDIALE MARCHE (DOPO 7 GARE)

	19/26-1 MONTECARLO	6/11-3 PORTOGALLO	12/16-4 SAFARI	4/10-5 TOUR DE CORSE	2/7-6 ACROPOLI	23/29-7 ARGENTINA	22/27-8 1000 LAGHI	20/24-9 AUSTRALIA	14/21-10 SANREMO	25/29-11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Lancia	20	20	17	20	17	20	10	—	—	—	124	124
2. Toyota	17	—	20	17	20	17	20	—	—	—	111	111
3. Subaru	—	—	8	—	11	—	12	—	—	—	31	31
4. Mitsubishi	—	—	10	—	—	—	17	—	—	—	27	27
5. Audi	—	—	6	4	—	12	2	—	—	—	24	24
Renault	—	—	—	12	—	12	—	—	—	—	24	24
7. Mazda	4	8	—	—	—	—	8	—	—	—	20	20
8. Bmw	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	14	14
9. Volkswagen	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	10	10
10. Citroën	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	8	8
11. Fiat	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6	6
12. Ford	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4

I RALLY LEADER

Prova speciale: 1. Kankkunen; ps 2 Ericsson; ps 3 Sainz; da ps 4 a ps 9 Kankkunen; da ps 10 a ps 42 Sainz.

I VINCITORI DELLE SPECIALI

Sainz 23 (10 a pari merito); Vatanen 17 (8 a pari merito); Kankkunen 11 (5 a pari merito); Ericsson 5 (3 a pari merito); Salonen 1 (a pari merito).

I PRINCIPALI RITIRI

Airikkala (Ford Sierra Cosworth 4x4) cambio; Wilson (Ford Sierra Cosworth 4x4) forait; Cunico (Ford Sierra Cosworth 4x4) uscita di strada; Ericsson (Toyota Celica 4Wd) uscita di strada; Mikkola (Mazda 323 4Wd) motore; Sündstrom (Mazda 323 4Wd) motore; Sillankorwa (Mazda 323 4Wd) principio d'incendio; Auriol (Lancia Delta 16V) uscita di strada. Florio (Lancia Delta 16V) cambio.



Anche Mikkola, sopra, come Salonen ha ben impressionato con la nuova Mazda 323 4Wd. Al centro del mercato piloti c'è Alex Fiorio, a lato, quinto prima del ritiro, che ha firmato con la Ford per la prossima stagione (Photo4)

TRASMISSIONE IRROBUSTITA PER LA NUOVA 323 4WD MAZDA MOSTRA I MUSCOLI

JYVÄSKYLÄ — Al di là del risultato finale conseguito, la nuova Mazda 323 4Wd Gr.A è apparsa al suo debutto già a un buon livello di messa a punto e, soprattutto, sembra essere una

buona base perché la Casa giapponese ottenga quei risultati che invece non erano arrivati con il precedente e omonimo modello. Rispetto alla vecchia versione, la 323 4Wd nuova generazio-

ne dispone di un motore di 1839 cc (anziché di 1.6 litri) migliorato specialmente nella coppia motrice (maggiore di circa il 20 per cento) e nell'erogazione di essa: la potenza dichiarata è di 275 cv a 7000 giri/minuto. Decisamente riviste le sospensioni, che nel precedente modello erano state uno dei punti deboli: la nuova 323 4Wd è più agile e guidabile. Una particolare attenzione è stata posta nella realizzazione della trasmissione: il cambio è il solito X-Trac a 6 rapporti, adesso però in versione rinforzata; anche il differenziale centrale viscoso è stato irrobustito. Per quanto riguarda il sistema a quattro ruote motrici, la ripartizione della coppia motrice può essere fissata sui valori di 36 per cento anteriormente e 64 posteriormente, oppure 46 per cento davanti e 54 dietro, a seconda dei terreni. Il peso della nuova Mazda 323 4Wd Gr.A allestita dal Mrte (Mazda Rallye Team Europe) in Belgio è di 1150 kg; i dischifreni sono di diametro maggiore del precedente modello. Si è infine cercato di risolvere l'handicap dello scarso raffreddamento del motore, che si era manifestato sulla prima versione della 323 4Wd, con prese d'aria anteriori di dimensioni più generose e con l'utilizzo di una ventola elettrica supplementare. □

LA LANCIA SI È FATTA SCAPPARE ALEX FIORIO SI FA FORD

JYVÄSKYLÄ - Tutti lo sanno e quelli che ancora sono liberi lo fanno: i corridoi del Rantasipi Hotel di Jyväskylä sembrano luoghi più adatti per le contrattazioni del mercato piloti; qui le quotazioni dei top driver in cerca di sistemazione salgono e scendono come le azioni alla borsa di Wall Street. L'annuncio che Auriol resterà a Torino ancora per due anni (ha voluto, e gli è stato concesso, la scadenza del contratto a fine '92) ha aperto la caccia all'uomo Ford, con il management del team inglese nei panni del cacciatore. Il reingaggio di Auriol, che ha rinunciato a diventare «il» pilota Ford per continuare a restare «un» pilota Lancia, ha soprattutto precluso ad Alex Fiorio il posto nella squadra ufficiale. Il 25enne italiano lo ha candidamente ammesso: si ritiene maturo per disputare una stagione completa in un team-Casa e affrontare un altro campionato col Jolly Club non lo entusiasma. Fiorio junior ha così incominciato a prestare una maggiore attenzione all'interessamento che negli ultimi tempi gli aveva mostrato in parecchi, Nissan, Mitsubishi e soprattutto Ford. Ecco quindi che il torinese, scartata la possibilità Nissan, si è orientato verso la Ford, tanto che il contratto che lo legherà al team diretto da Peter Aschroft è già stato sottoscritto. In casa Mitsubishi appare certa la permanenza di Kenneth Eriksson, che si è rivelato un buon tester, mentre con Vatanen stanno ancora discutendo il programma, visto che il finlandese deve far coincidere l'impegno nei raid con la Citroën (e vuole disputare Dakar e Montecarlo). Alla Mazda, accanto a Mikkola si dovrebbe aggiungere il belga De Mevius; la permanenza di Salonen, invece, non è ancora sicura (Ford, Nissan?) anche se Warmbold si è dichiarato fiducioso di poter confermare entrambi i suoi finlandesi. A far compagnia a Markku Alen alla Subaru-Prodrive in 5-6 gare del mondiale '91 è arrivato infine il parigino Francois Chatriot. □

IL NO MICHELIN APRE LE PORTE AI GIAPPONESI

L'INTENZIONE manifestata dalla Michelin di non garantire nel '91 lo sviluppo dei suoi pneumatici ai team che già fornisce, oltre al fatto che gli stessi se vogliono le gomme dovranno pagarselo, ha messo in allarme molte squadre. Vista l'impossibilità materiale della Pirelli ad accollarsi una terza Casa, oltre a Toyota e a Ford, si è incominciato a guardare ai costruttori giapponesi di pneumatici che, attivi ad alto livello nelle corse di velocità in circuito, lo sono invece meno nei rally. La Nissan si è già assicurata l'assistenza della Dunlop mentre il team Mazda Europe di Warmbold ha sondato la Yokohama.

■ **RICOGNIZIONI.** Per effettuare le ricognizioni del 1000 Laghi a ritmo sostenuto, in ore diurne e quindi in presenza di traffico anche minimo, Sainz si è avvalso dell'aiuto di una vetturacivetta che percorreva l'intero tratto di speciale per segnalare eventuali mezzi provenienti in senso contrario, ma anche pattuglie della Polizia dotate di radar. Solamente dopo aver ricevuto l'ok via radio, lo spagnolo affrontava la strada a passo di gara. In queste condizioni ha completato più passaggi (almeno 3) di ogni speciale.

■ **FORD.** L'organizzazione della Ford Motorsport in Finlandia si avvaleva di 15 furgoni, 8 vetture di assistenza veloce, un elicottero.

■ **INCIDENTI.** Due giorni prima della gara, provando di notte, Sainz è stato vittima di un incidente: dopo un dosso che aveva affrontato a 180 kmh, lo spangolo si era trovato la strada ostruita da due vetture. Per evitarle Sainz è stato costretto a uscire dalla sede stradale, distruggendo la Celica «muletto» e procurandosi una forte contusione al piede destro.

■ **VELOCITÀ.** In un tratto della ps 11, caratterizzato dalla presenza di 4 dossi in rapida successione, è stata cronometrata la velocità di alcune vetture. Ecco i risultati: Mazda 121,06; Ford 120,88; Mitsubishi 120,08; Subaru 119,22; Toyota 119,08; Lancia 119,01. Il primato della velocità massima spetta invece alla Celica di Sainz, che nella ps 13 ha toccato punte di 225 kmh.

■ **MULTE.** Inflexibile come sempre la Polizia finlandese anche quest'anno si è distinta per la «generosità» con la quale ha dispensato le multe per eccesso di velocità. La più salata è toccata a un mezzo di assistenza della Ford: circa 850 mila lire. È andata meglio alla De Martini (120 mila lire), mentre Siviero, per evitare una salata contravvenzione, si è spacciato per un operaio della Fiat: l'ammenda, infatti, viene stabilita in base al tenore di vita.

PER VINCERE DOMANI

**Cerrato vuole il titolo. Liatti
intende riaprire il campionato e
rilanciarsi per la stagione '91**

Sotto, la piana di Aviano, Pordenone e, all'orizzonte, il mare. Sopra un cielo da sole abbacinante e stellate da sogno o nuvole gravide di pioggia. In mezzo, sospeso su un repentino cucuzolo che spunta fra pianura e cielo, c'è Piancavallo. Dietro c'è una stagione piena di sorprese, e per lo più positive, che ha comunque stravolto il piatto tran-tran di un Cir da anni abituato a spegnersi subito nel mare della supremazia del trinomio Lancia-Cerrato-Jolly Club. Davanti un futuro altrettanto agitato con un tricolore che sembra aver ripreso la via abituale, ma con la porta alle sorprese ancora aperta e una stagione '91 che promette non pochi rimescolamenti innescati proprio da Cerrato che, un anno dopo Tabaton, sembra intenzionato a chiamarsi fuori dal tran-tran italiano e europeo per un programma di prestigio incentrato sul mondiale. In mezzo, decisivo cocuzzolo sospeso fra passato e futuro, c'è Piancavallo. Darione si prepara ad assestare il colpo decisivo alle tante speranze dei suoi due giovani aspiranti eredi e, soprattutto, a quelle di Liatti, il biellese, pressoché perfetto per tutto l'anno, lascia alle sue spalle i forfait obbligati dalla ragion di team e il ritiro per guasto al Lana che, nell'assurdità del malvezzo di guardare più all'immediato che alla globalità della stagione, rischiano di trasformarlo da rivelazione vincente a campione incompiuto. Per lui, quindi, il Piancavallo è doppiamente importante: vincere per riaprire il tricolore ma anche per riportarsi in testa alla fila dei pretendenti all'eredità italiana di Cerrato che nelle ultime settimane ha visto affacciarsi prima Deila e poi anche il nemico Aghini. Quest'ultimo, assente al Piancavallo, ha fatto tesoro della sua particolare situazione: avere una mac-

china battuta in partenza ma all'optimum delle sue possibilità e non avere perciò come pietre di paragone dirette il trio Lancia. Anche Deila lega a Piancavallo molto del suo futuro: un paio di ingenuità e forse anche una minore freschezza del mezzo (Pregliasco sta facendo dei capolavori ma a differenza degli avversari l'Astra resta pur sempre un team privato con un budget da rispettare) hanno fatto ultimamente da contraltare a prestazioni ben più che promettenti. Rispetto a Liatti, forte della sua più giovane età, ha poco da perdere ma certo molto da guadagnare in Friuli; come Alessandro Fassina, inseguito a pochi punti da Bentivogli in Gr.N. Con quel biglietto da visita il veneto può sperare di cancellare le peraltro puntuali perplessità sul futuro della squadra ufficiale Ford Italia o accodarsi alla fila degli aspiranti Lancia o a quella, non meno nutrita, di chi aspetta e spera nel varo di un programma Toyota Gr.A per il Cir (desiderati Zanussi o Cunico, il cui futuro in Ford Europa si scriverà a Sanremo; sicuri pretendenti Pianezzo, Grossi e magari anche Bossini). O anche alla nuova «fila»: quella dei possibili prescelti per una Peugeot Italia impegnata nel «mondiale» Gr.N, sempre che Aghini emigri e Fabbri prenda altre strade. E poi c'è da leggere il futuro delle Bmw M3. Lì più che di piloti si parla di team. La Pro.Motor.Sport, che ormai da anni firma vetture efficacissime, e la Ci.Bi.Emme.-Videosport, con un eclatante pedigree pistaiolo. Ed a Piancavallo sarà scontro duro. Da una parte «Lucky» (da cui c'è da aspettarsi di tutto sull'asfalto), Savio ed il volitivo Zenere. Dall'altra il sempre velocissimo ed irruente Noberasco e la promessa Gatti.

Gianni Cogni



*Con questa grinta Dario Cerrato
attaccherà nel Piancavallo; la
vittoria sarebbe un duro colpo
per i suoi immediati inseguitori
nel campionato italiano (Studio83)*



JOLLY CLUB

LANCIA FINA

FINA

LANCIA

FINA

MICHELIN

totip

MICHELIN

MICHELIN

FINA FIRST OIL

ORMAI SUL FILO DI LANA I NUMEROSI CAMPIONATI MINORI NEL TROFEO FIAT UNO LONGHI VERSO IL TITOLO

■ Piancavallo crocevia di molte storie. In fondo l'unica che non passa di qua è quella dell'europeo: malgrado l'elevato coefficiente quella è una storia che puntualmente si decide altrove. Qui, invece, si dovrebbe decidere anche matematicamente la storia, forse mai cominciata, del Trofeo Uno. Piero Longhi, già con una storia di vittorie alle spalle, lo ha ucciso subito, concedendosi persino una sortita vincente in Coppa Italia su una Delta Montecarlo Sport. Lui spera, ovviamente, che la cosa abbia un seguito la prossima stagione sotto l'egida Fiat. Sarà per «colpa» sua, sarà perché gli anni passano ma stavolta il campionato Uno si sta svolgendo in sordina e a Piancavallo si aspetta di avere qualche lume nella nebbia del destino futuro nel monarca Fiat e dei suoi eroi mentre la puntata friulana si distinguerà soprattutto per l'impronta di impegno sociale di cui è rivestita: la gara sarà infatti intitolata alla erigenda comunità per il recupero dei tossicodipendenti Vita Nova, promossa da Walter Riccardi, segretario del Ministro della Marina Mercantile e da sempre impegnato sia sul fronte sociale che su quello rallystico.

PEUGEOT. Maggiore salute sembra godere invece il monarca Peugeot che, seppure annegato nel rally «normale», sciorina lotte appassionanti e protagonisti eccellenti, soprattutto nelle capacità, a cominciare dal rallygamista Mauro Zanchi che in Friuli cercherà di aumentare il vantaggio sui suoi due principali avversari, Bertolini e Guagliardo, per arrivare al Sanremo con poco da rischiare. A proposito di Rallygame, il Piancavallo ne è la settima puntata, e anche nel nostro felice campionato qualche verdetto definitivo è pronto per essere sciorinato nel mazzo delle dodici classifiche di classe. A questo punto della stagione, puntualmente, ri-

spuntano anche i titoli «dimenticati».

COSTRUTTORI. Quello costruttori ad esempio, dove la Lancia, more solito, ha da tempo raggiunto il massimo del punteggio e il titolo. Quello scuderie dove la classifica è mistero anche se sembra che in ballo ci siano Meteco Corse e Jolly Club e, soprattutto, il titolo «promotion».

PROMOTION. Questo potrebbe essere anche un bel titolo, visto che ambisce a premiare i privati relativamente giovani (under 28), ma con altri connotati e altri premi. Quest'anno sta premiando l'opelista Travaglia, un ragazzo protagonista in pressoché tutte le prove del Cir dove più volte è finito nei primi dieci malgrado i limiti dell'essere privato e di una vettura convenzionale. Le performance del giovane veneto non sembrano limitate alle capacità di un singolo pilota: ci sono altri rappresentanti che si difendono bene

nel campionato pur non disponendo di mezzi ufficiali o di assistenze ai massimi livelli. Alle sue spalle, infatti, premono Zanchi e Guagliardo, anche loro rigorosamente senza turbo e senza trazione integrale. E il fatto sorprendente sta proprio lì: i piloti «promotion» con le regine dei rally non battono chiodo.

FEMMINILE. Dulcis in fundo un titolo da sempre amato e stavolta sorprendente: quello femminile. La Taruffi, campionessa in carica e favorita della vigilia, ha rarefatto le sue presenze probabilmente nell'eterno confronto dei privati con i propri budget ed un titolo italiano sembra per la prima volta destinato ad uno straniero, anzi ad una straniera. In pole position c'è la svizzera Florence L'Huillier che sta disputando un'ottima stagione con la Delta Astra e che a Piancavallo potrebbe conquistare punti decisivi. Anche il Piancavallo «rosa», quindi, promette grande battaglia. □



Oltre a Liatti, in centro a sinistra, e a Pierniggiorgio Della, a lato, al via del Piancavallo ci sarà anche «Lucky», in centro a destra, con la Bmw M3 GrA del team ProMotorSport oltre alla L'Huillier (sopra, Photo4), leader della classifica femminile. Longhi (in alto, Studio '83) potrebbe chiudere il discorso nel Trofeo Uno





ASFALTO E TERRA PER LA SELEZIONE IN UNA GARA DAL PRONOSTICO INCERTO

Fiore all'occhiello del rallismo triveneto, il rally di Piancavallo è anche il custode della più genuina tradizione della culla italiana dei rally e non a caso è uno dei rarissimi esempi di gara su fondo misto, pur avendo privilegiato nelle ultime edizioni la parte asfaltata. Una gara quindi particolarmente impegnativa e dai possibili stravolgimenti di classifica passando dall'asfalto iniziale alla conclusiva sezione su terra. I favori del pronostico sono comunque per le trazioni integrali che risultano comunque avvantaggiate. Determinanti saranno poi gli esiti di alcune speciali, soprattutto Monte Rest, Pala Barzana e Murrure.

GLI ORARI

Giovedì 30 agosto

ore 09.45-17.00
Verifiche tecnico-sportive
ore 22.01

Partenza prima tappa: lunghezza km. 581,47 con 15 prove speciali su asfalto per km. 235,29

Venerdì 31 agosto

ore 13.00 Arrivo prima tappa

Sabato 1 settembre

ore 08.01-16.30
Seconda tappa: lunghezza km. 229,07 con 11 prove speciali su sterrato per km. 118,48

Percorso totale: lunghezza km. 880,54 con 26 prove speciali pari a km. 353,77

Nota: partenza e arrivo a Piancavallo tranne che per il Trofeo Uno che partirà da Buja.



COSÌ I CAMPIONATI

L'11. edizione del Rally di Piancavallo-Trofeo Udine '90 è valida per il campionato italiano rally Totip con coeff.4 e per il campionato europeo rally con coeff.10. È inoltre valida per il Campionato Fiat Uno, per il Trofeo Peugeot e per Rallygame '90.

CAMPIONATO EUROPEO (prima dell'Halkidiki): 1. Droogmans punti 2340; 2. Cerrato 1260; 3. Tabaton 1040; 4. Bosch 680; 5. Sundstrom 560; 6. Duez 550; 7. Thiry 535; 8. Chatriot, Liatti e Loubet 500.

CAMPIONATO ITALIANO

Absoluto: 1. Cerrato punti 368; 2. Liatti 315; 3. Piergiorgio Deila 245; 4. Aghini 229; 5. Fassina 122; 6. Bentivogli 118; 7. Fabbri 102; 8. Zenere e Rossi M. 74; 10. Bossini 70.

Veiture Turismo (Gr.A): 1. Cerrato punti 368; 2. Liatti 315; 3. Deila 245; 4. Aghini 229; 5. Travaglia 120.

Veiture Produzione (Gr.N): 1. Fassina punti 355; 2. Bentivogli 340; 3. Manfrinato 221; 4. Rossi Pa. 150; 5. Zanchi, Del Zoppo e Maioli 100.

Femminile: 1. L'Huillier punti 197,5; 2. Sillankorva 160; 3. Taruffi 120; 4. Clerici 80; 5. «Id» 78.

Costruttori: 1. Lancia punti 140; 2. Ford 105; 3. Peugeot 98; 4. Bmw 94; 5. Opel 63.

I TOP AL VIA

EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
Cerrato-Cerri	Lancia Delta 16V	A
Liatti-Tedeschini	Lancia Delta 16V	A
Della Pg-Scalvini	Lancia Delta 16V	A
«Lucky»-Cazzaro	Bmw M3	A
Noberasco-Cianci	Bmw M3	A
Orioli-Amati	Lancia Delta 16V	A
Fassina-Chiapponi	Ford Sierra Cosworth	N
Bentivogli-Hedinger	Ford Sierra Cosworth	N
Bertone-Imerito	Lancia Delta Integrale	A
L'Huillier-Bianda	Lancia Delta Integrale	A
Zenere-Monis	Bmw M3	A
Gatti-Gullino	Bmw M3	A
Manfrinato-Condotta	Ford Sierra Cosworth	N
Travaglia-Ruaben	Opel Kadett Gsi 16V	A
Savio-Spoletti	Bmw M3	A
Peduzzi-Ronconi	Lancia Delta 16V	A
Panonfin-Zanella	Ford Sierra Cosworth	N
Lupidi-Ferrogliola	Renault 21 Turbo	N

INFO-RALLY

Un servizio telefonico sarà a disposizione di chiunque desideri conoscere notizie e classifiche aggiornate sul Rally di Piancavallo. Sarà sufficiente chiamare lo

0434/655352

risponderà un apposito centralino collegato alla sala stampa per tutta la durata della gara e fino a mezzogiorno di domenica 2 settembre.

SCOCCA



FORMULA 2000
A TRE GARE DALLA FINE

IL MINUTOLO

Con la vittoria di Misano, la sesta quest'anno, il casertano ha vinto il titolo '90 davanti a molte giovani promesse ma senza un vero avversario

Secondo i pronostici di inizio anno, il vincitore «doveva» essere lui e Michele Minutolo ha mantenuto la promessa fatta alla fine della stagione scorsa, vincendo a mani basse l'undicesima edizione

del Trofeo Fisa di Formula 2000. La superiorità del casertano è stata tale, che la sicurezza matematica del titolo è giunta con ben tre gare d'anticipo rispetto alla conclusione della serie. Il passo tenuto da Minutolo è stato inavvicinabile per gli altri fin dalle prime gare, nonostante la battuta a vuoto di Pasqua a Magione (finora unico ritiro stagiona-

le) avesse acceso le speranze di una lotta all'ultimo respiro. Invece, già dalla terza gara a Monza, Minutolo ha preso il largo infilando quattro

Innocenzo Bonelli



Con questa grinta Michele Minutolo ha letteralmente dominato la stagione '90 in Formula 2000 conquistando il titolo con tre gare d'anticipo. Dopo otto gare (sei vittorie, un secondo posto e un ritiro) il casertano può lasciare spazio ai giovani (fotoStudio83)



vittorie consecutive che hanno tolto quasi tutte le speranze agli avversari. Poi il secondo posto di Binetto, in cui la vittoria di Luca Canni Ferrari poteva far presagire una riapertura del campionato e infine l'apotesi di Misano, con tutto il team Asosport a festeggiare una delle vittorie più belle del casertano. Una vittoria voluta con determinazione per chiudere definitivamente il discorso, quasi per liberarsi di un peso.

IL SEGRETO. Qual è stato il motivo della superiorità di Minutolo? Merito del pilota, del mezzo o di qualcos'altro? In realtà la vittoria del casertano è stata il risultato di un «mix» perfetto che ha unito la grande esperienza del pilota, fattore determinante in una categoria quasi professionistica come la F. 2000, alla perfetta gestione della vettura da parte della squadra diretta da Riccardo Venturelli. Già la scelta del materiale (la Dallara 389-Alfa Romeo con cui Morbidelli ha vinto l'anno scorso il tricolore di F.3) lasciava capire quali erano le intenzioni del team a inizio stagione: il mezzo era quanto di meglio ci fosse a disposizione, o almeno non inferiore a quelli della concorrenza. A Michele Minutolo è stato sufficiente mettere a frutto la sua lunga esperienza per imporsi con pieno merito nella categoria.

I RIVALI. Non vogliamo togliere assolutamente niente ai meriti di Minutolo, anzi. Tuttavia, il punto debole del campionato di quest'anno è stato proprio la mancanza di uno dei due avversari «forti» in grado di lottare per il titolo fino all'ultima gara. Sulla carta, i rivali del casertano dovevano essere tanti e agguerriti a cominciare da Luca Canni Ferrari e Vladimiro De Tommaso, per passare ai due Luigi (De Luca e Giorgio) e all'outsider Rolando Galli, vincitore a Magione e successivamente «sparito» per vari motivi, tra cui una sospensione di licenza rimediata nella quarta gara di Vallelunga per eccesso di irruenza. Per quanto riguarda Canni Ferrari, è stato frenato da momenti di autentica sfortuna mischiati ad alcuni errori (vedi la collaborazione con Rangoni a Monza, nella terza gara) che, uniti alla impressionante regolarità di Minutolo, lo hanno ben presto tagliato fuori dalla lotta; anche se è stato l'unico a sperare fino all'ultimo. Dopo le prime due gare, «Tony» De Tommaso si trovava in testa al Trofeo assieme a Galli e Minutolo, poi è cominciata la serie «nera», con cinque ritiri consecutivi tra cui il pauroso volo di Vallelunga a maggio. De Tommaso ha dovuto attendere la gara di Misano per tornare a punti, quando ormai i giochi erano fatti. E come l'anno scorso, non gli rimane che puntare alle posizioni d'onore. Sempre che gli altri glielo consentano. Discorso quasi analogo per Luigi Giorgio, che aveva esordito con un otti-



mo terzo posto a Vallelunga; poi sia il pilota che il team «Em Autosport» sono entrati in un periodo di leggera crisi, legata al fatto di essere al primo anno di esperienza con la Dallara, da cui entrambi hanno cominciato ad uscire nelle ultime tre gare.

I GIOVANISSIMI. Luigi De Luca e Luca Rangoni sono state le due piacevoli sorprese del Trofeo 1990 insieme a Luca Riccitelli che, non appena è salito su una macchina competitiva, al posto della vetusta Ralt con cui aveva iniziato la stagione, ha messo subito in mostra grandi doti arrivando a salire sul podio a Misano. De Luca, dominatore della classifica «Under 23» ha anche il merito di essere l'unico pilota che ha visto il traguardo in tutte e otto le gare disputate, giungendo quattro volte sul podio; e questo lo ha inserito tra i protagonisti assoluti del Trofeo, anche se non è mai stato in grado di puntare al

titolo (ma a vincere qualche gara sì). Sicuramente il giovane romano ha saputo sfruttare ottimamente i mezzi messi a disposizione dal team Cevenini per conto dell'Equipe Durango, con la quale De Luca sarà sicuramente in Formula 3 il prossimo anno. E nel tricolore ritroverà probabilmente anche Luca Rangoni, divenuto «sul campo» prima guida del team Supercars in questa stagione che per lui doveva essere di approccio alle monoposto della terza formula. Dopo le prime gare di apprendistato, Rangoni ha cominciato a «sgomitare» tra i rivali, guadagnandosi di diritto un posto tra i protagonisti. Sfortunato nelle ultime due gare, il bolognese è atteso ad un finale di stagione tutto all'attacco. Tra gli altri emergenti vanno citati Michele Annoni del «Fasteam», che dopo il podio di Monza sembrava promettere bene; invece la sua stagione è andata in calando, così come quella di Sandro Spoladore. Chi invece è andato in cre-

PARLA IL CAMPIONE, PROBABILE DS DELLA SUA SQUADRA TRA I MIEI EREDI DE LUCA E RANGONI

■ Stanco, ma soddisfatto. Ecco come si presenta Michele Minutolo subito dopo la gara di Misano, che l'ha visto incoronare campione della F. 2000; un successo rincorso

con tutti i mezzi possibili, e soprattutto con una grande forza di volontà.

«Non è piacevole cominciare la stagione venendo considerati come super favoriti — dice il

campione — ti senti quasi obbligato a vincere, cominci a fare calcoli dopo ogni gara, a pensare cosa succede se non vinci, a tener d'occhio i risultati degli altri e le possibili rimonte. Per cui ho cercato di impegnarmi al massimo per chiudere il discorso il più presto possibile».

Quindi al secondo tentativo è arrivato il titolo, in un campionato praticamente dominato fin dall'inizio. A parte la tua lunga esperienza, quali sono stati i motivi di questa superiorità?

«Prima di tutto devo ringraziare il tecnico Franco Squarise e tutti i meccanici dell'Assosport, che mi hanno sempre messo a disposizione una macchina vincente ed estremamente affidabile. L'unica volta che non ho concluso una gara è stata per colpa mia. Ho cercato a inizio stagione di procurarmi il miglior materiale esistente sul mercato, come è la Dallara-Alfa Romeo, per poter disputare un campionato ai massimi livelli e così è stato». Qual'è stato il momento peggiore durante la stagione e quale il migliore?

CLASSIFICA ASSOLUTA DOPO 8 GARE

FORMULA 2000	Vallelunga 1/4	Magione 16/4	Monza 29/4	Vallelunga 20/5	Monza 10/6	Pergusa 8/7	Levante 15/7	Misano 28/7	Varano 2/9	Misano 16/9	Magione 7/10	Totale punti
1. Minutolo	9	—	9	9	9	9	6	9				60
2. Canni Ferrari	—	4	—	6	6	—	9	3				28
3. De Luca	6	—	2	—	1	4	4	4				21
4. Rangoni	—	—	—	1	4	6	—	—				11
De Tommaso	3	6	—	—	—	—	—	2				11
Riccitelli	—	—	—	2	—	3	—	6				11
7. Galli	—	9	—	—	—	—	—	—				9
8. Giorgio	4	—	—	—	—	2	2	—				8
9. Annoni	—	—	4	—	3	—	—	—				7
10. Amadori	—	—	6	—	—	—	—	—				6
11. Pagani	—	2	—	3	—	—	—	—				5
12. Montani	—	—	—	4	—	—	—	—				4
Meloni	—	—	3	—	—	1	—	—				4
Rigoldi	—	—	—	—	—	—	3	1				4
Spoladore	2	—	—	—	2	—	—	—				4
16. Caldani	—	3	—	—	—	—	—	—				3
17. Conca	1	—	1	—	—	—	—	—				2
18. Giannini	—	1	—	—	—	—	—	—				1
Belloni	—	1	—	—	—	—	—	—				1

Classifica «Under 23»: 1. De Luca punti 47; 2. Rangoni 31; 3. Riccitelli 25; 4. Annoni 20; 5. Spoladore 16; 6. Niceta 15; 7. Caldani 14; 8. Conca 11; 9. Belloni 9; 10. Gini 6; 11. Tibaldo 3.

scendo è stato Angelo Niceta: il pilota della «Traini Racing», dopo un inizio di stagione difficile, è andato in progressione giungendo addirittura a partire in seconda fila a Misano, e aspira ad essere tra i protagonisti per la prossima stagione.

IL TROFEO - Aggiudicato il titolo le ultime tre gare serviranno per definire le piazze d'onore. Tuttavia, la battaglia alle spalle del pilota campano sarà ancora molto accesa dato che l'alfiere del team Assosport non ha intenzione di abbassare la guardia. Minutolo, infatti, ha detto che vuole continuare a vincere, e per gli avversari sarà dura stargli davanti; si annuncia quindi un finale al fulmicotone per un campionato che ha vissuto quest'anno la sua stagione migliore, molto spettacolare e ad alto livello agonistico. E ci sono le premesse perché possa crescere ancora.



Canni Ferrari (a lato Photo4) è secondo nella classifica assoluta dietro a Minutolo. Sono molti i giovani promettenti della categoria come De Luca (in alto davanti al gruppo, Action) leader della «Under 23» su Rangoni (sopra a sinistra, Orsi) ma qualche volta i «numeri» in pista, come quelli di Giannini (sopra al centro, Photo4), non bastano



«Il peggiore è stato sicuramente a Magione, quando ho gettato al vento la gara per una serie di errori. I migliori sono stati diversi, praticamente tutte le altre gare; avendone vinte sei e come peggior risultato un secondo posto, direi che non c'è motivo di lamentarsi».

A inizio stagione eri dato per favorito, ma c'erano alcuni avversari che avrebbero potuto impensierirti. Chi temevi di più?

«Ad essere sincero, devo dire che non ho mai temuto nessuno; più che altro sapevo, che avendo contro gente come Canni Ferrari e De Tommaso, ragazzi molto veloci, avrei dovuto cominciare ad andare forte subito e dall'esito delle prime gare ho capito poi come sarebbe andata a finire. Canni Ferrari ha avuto i suoi problemi, così come De Tommaso mentre alcuni ragazzini sono andati molto forte».

Dall'alto della tua esperienza come giudichi questi giovani emergenti?

«Ne vedo bene parecchi — prosegue Minutolo — piloti come De Luca, Rangoni, Riccitelli stanno venendo su in fretta e hanno già dimostrato cosa sanno fare penso che faranno sicuramente molto strada».

Per concludere, un commento sulla categoria: qual è il punto migliore della F.2000?

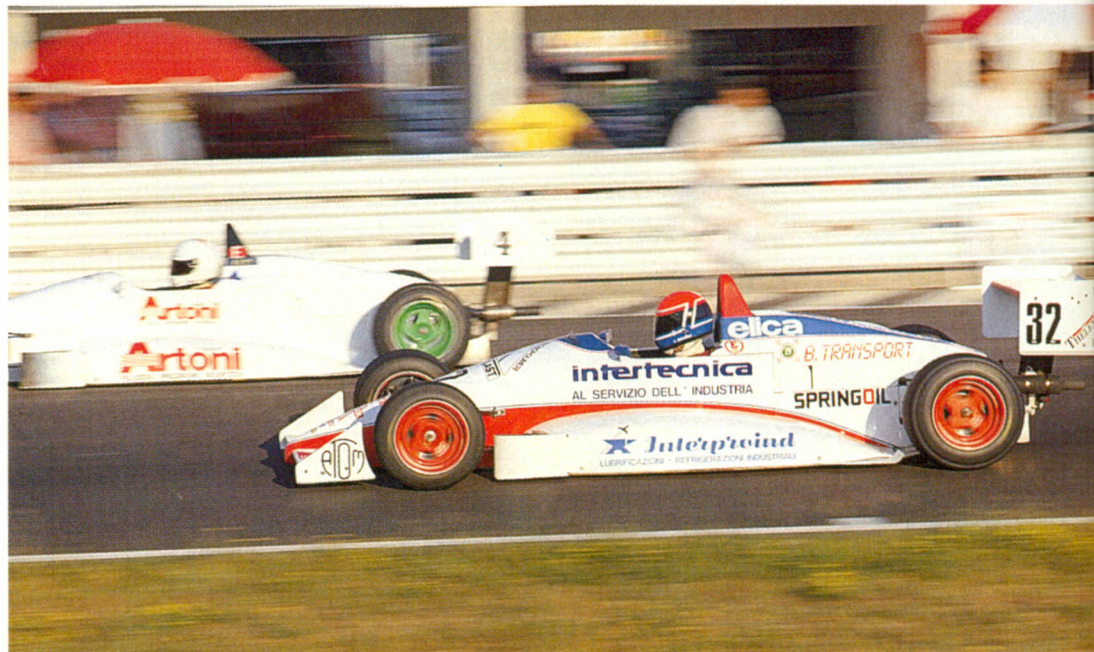
«Io penso che quest'anno la F.2000 sia diventata molto professionale, quasi al livello della F.3 pur con costi molto inferiori. Analizzando le prestazioni, siamo molto vicini al campionato tricolore; l'unica grave carenza è la mancanza di promozione, secondo me questa è una formula che merita e che dovrebbe essere considerata un po' di più».

E adesso qual è il futuro di Michele Minutolo?

«Al momento sono proprietario al cinquanta per cento dell'Assosport; se la F. 2000 rimarrà un trofeo Fisa, mi occuperò della gestione della squadra come direttore sportivo (il vincitore, per regolamento, non può prendere parte al campionato l'anno seguente, ndr) se invece dovesse diventare campionato italiano, vorrà dire che mi divertirò per un altro anno». □



In evidenza anche Riccitelli (sotto, Action, dietro a Nepi) e De Tommaso (sopra, Studio83, dopo l'incidente a Varelunga) sotto lo sguardo attento di Minutolo (a lato, fotoAction)



L'AICA GESTIRÀ IL TROFEO CON ADEGUATI FINANZIAMENTI CACCIA APERTA ALLO SPONSOR

Nel futuro della Formula 2000 si prospetta una ulteriore valorizzazione del Trofeo attraverso una intensa opera di promozione. Infatti l'Aica (Associazione Italiana Circuiti Automobilistici), in stretta collaborazione con la Fisa che organizza il Trofeo, si occuperà d'ora in poi della gestione dell'immagine di questa serie, che sta diventando di anno in anno sempre più interessante. A questo proposito i programmi dell'Aica sono già stati definiti anche se i particolari verranno fissati più avanti. «La nostra opera di promozione — ha detto Enrico Ferrari, direttore dell'autodromo di Monza e presidente del-

l'Aica — passerà attraverso i giornali, televisioni e tutto quanto potrà valorizzare l'immagine del campionato. La decisione è stata presa in luglio, e adesso siamo in cerca di uno sponsor in grado di appoggiare l'operazione». Ferrari ha definito la F. 2000 «un campionato decisamente valido, con numerosa partecipazione e molto simile ormai alla Formula 3». Grazie a questa iniziativa, anche questo campionato (che in Italia era rimasto l'unico privo di una valida promozione) troverà il modo di farsi conoscere al grande pubblico e di collocarsi nella posizione che gli spetta nel panorama nazionale. □

F.ALFA BOXER
SI CERCA IL RILANCIO

SALVEREMO IL MOTORE

**Il propulsore dell'attuale
monoposto verrà conservato
sulla nuova vettura del '92**

Senza ombra di dubbio la stagione 1990 per la Formula Alfa Boxer non è stata facile, diverse sono state le ragioni che hanno reso incerta la serie tricolore della monoposto promozionale italiana. La decisione di adottare il nuovo propulsore dell'Alfa 33 16 valvole è stata tardiva ed ancor più tardiva è stata la realizzazione e la consegna del kit. Questo clima di provvisorietà, protrattosi per troppo tempo, non ha certamente giovato alla categoria che ha affrontato il 1990 con un numero di partecipanti non certamente adeguato a una monoposto che dovrebbe avviare i giovani verso il professionismo. Per il futuro è garantita la prosecuzione della serie nel '91 in attesa che per il '92 venga lanciata la nuova monoposto che continuerà a montare il motore boxer 16V. Dopo sei gare e quando ormai è certo il recupero della decima prova a Vallenga il 7 ottobre, Marco Ballabio ha messo una seria ipoteca sul titolo. Vallenga, Monza, Imola e Pergusa, quattro vittorie con le quali il pilota del team Meroni ha dimostrato di essere il più forte, perfettamente assistito da un mezzo affidabile, nonostante le tante incertezze re-

golamentari. La matematica lascia ancora aperta la lotta per il titolo, comunque il ventiseienne pilota di Cormano ha esperienza e una tale voglia di vincere che appare improbabile una sua flessione di rendimento nell'ultima parte della stagione. Tagliato fuori dall'età Ballabio, nella lotta per il congruo premio previsto per il migliore degli Under 21 Roberto Gasbarri è al momento il favorito; i suoi 21 punti comunque non lo mettono al riparo dagli attacchi che gli avversari gli potranno portare nelle ultime quattro gare. Comunque il pilota del Team Vergani rimane, al momento, l'avversario più pericoloso per Ballabio, con la vittoria ottenuta nell'apertura di Varano e i secondi posti di Imola e Pergusa. Al terzo posto della classifica il regolare Savio e Macchi sembrano in grado di lottare solo per i posti d'onore, anche se Macchi ha vinto al Levante dopo che a Pergusa aveva vanificato con una pessima partenza la pole position. Francesco e Michele Merendino, dopo una fase iniziale molto buona, stanno attraversando un

Maurizio Masini



Marco Ballabio, nell'altra pagina (Studio '83), sta concludendo la sua galoppata solitaria verso il titolo tricolore della F. Alfa Boxer. Francesco Merendino, a fianco (Photo4) mentre intraversato viene superato da Pittaluga, dopo una fase iniziale molto positiva, sta ora attraversando un momento non facile





F. ALFA BOXER SI CERCA IL RILANCIO

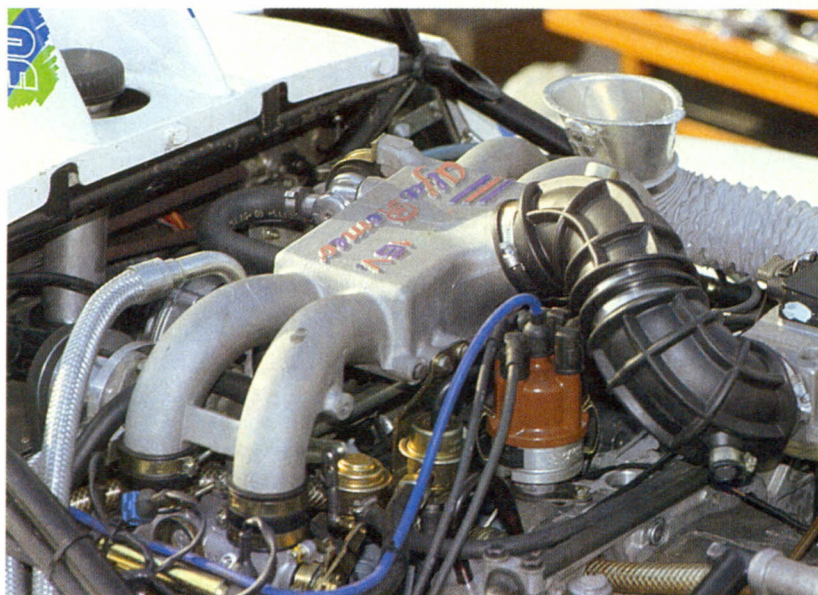
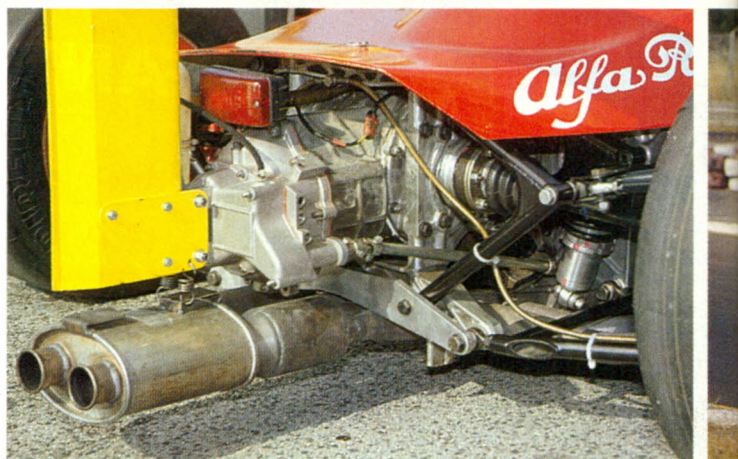
←
periodo abbastanza nero. Rotture ed uscite di strada hanno un po' condizionato i due siciliani che ancora vorrebbero insidiare Gasbarri nell'Under 21, così come Gasparini terzo a Varano e Pergusa. Tra i giovanissimi sta ben impressionando Rino Mastronardi. Proveniente dal kart, il pilota della Delta Racing su sei gare è andato per cinque volte a punti, dimostrando subito che il passaggio dal kart non lo ha preoccupato più di tanto. Il ventenne toscano, se nelle ultime gara oserà un po' di più, potrebbe anche dire la sua per il titolo Under 21. Tra i delusi Salvarani ha ricevuto una iniezione di fiducia solo a Binetto, dove finalmente è salito sul podio. Chi veramente ha raccolto ben poco, rispetto alle sue qualità, è stato Fabio Aries, sul quale Vergani aveva puntato molto all'inizio della stagione. Secondo solo a Monza, dopo tante prove sfortunate, a Binetto il pilota di Gavirate aveva costruito il suo capolavoro, dominando la gara fin dalle prime battute. Una uscita di strada a tre giri dalla fine, causata dall'olio non segnalato dai commissari, lo ha costretto ad un nuovo stop. Una delusione cocente, che Aries a Varano avrà smaltita. □



LA TECNICA DEBUTTA IL NUOVO CAMBIO E DA VARANO SI METTE LA QUINTA

■ Dopo il ritardo con cui il kit per l'installazione del 16 valvole è stato deliberato e realizzato, successivamente Alfa Romeo e Csai hanno trattato il tutto con troppa superficialità diffondendo notizie e circolari in tempi e modi molto discutibili. Prima è stata autorizzata la spianatura delle teste, poi il rapporto di compressione è passato da 10,2 a 11,19 per tornare successivamente a 10,80, come se la precedente variazione non fosse mai esistita. Tutto questo è assurdo. Inoltre la recente sostituzione delle teste da parte dell'Alfa Romeo è la riprova della leggerezza con cui si è trattata la questione. La fornitura di una marmitta catalitica inadeguata, il rifiuto dei team di utilizzare a Pergusa la benzina super senza piombo, rea di aver contribuito, assieme all'altitudine e al caldo torrido, alla rottura di alcuni propulsori e le verifiche farsa sullo stesso carburante fatte a Binetto, sono il degno corollario di una situazione in cui molti hanno sbagliato, di questi errori alcuni team hanno approfittato, non perdendo di vista i propri interessi particolari. A Va-

rano si volterà pagina, si correrà con il cambio a cinque marce, ma soprattutto sarà l'occasione buona per fare delle accurate verifiche tecniche, magari appurando se il carburante ha le precise specifiche della benzina super senza piombo. □





CLASSIFICA DOPO LA 6. GARA

BALLABIO SOLITARIO

Anche se la gara del 7 ottobre, annullata, verrà sicuramente recuperata a Vallelunga, riportando a dieci il numero delle gare, la posizione del leader del campionato appare solida

F. ALFA BOXER	VABANO 29/4	VALLELUNGA 20/5	MONZA 10/6	IMOJA 17/6	PERGUSA 8/7	LEVANTE 15/7	VABANO 2/9	MISANO 16/9	VALLELUNGA 21/10	TOTALE PUNTI
1. Ballabio	-	9	9	9	9	-				36
2. Gasbarri	9	-	-	6	6	-				21
3. Savio	1		4	3	3	4				15
Macchi	-	3	1	2	-	9				15
5. Merendino F.	3	6	3	1	-	-				13
6. Gasbarini	4	2	-	-	4	2				12
7. Mastronardi	-	1	2	4	1	3				11
8. Salvarani	2	-	-	-	2	6				10
Merendino M.	6	4	-	-	-	-				10
10. Aries	-	-	6	-	-	-				6
11. Argonauta	-	-	-	-	-	1				1



Macchi, con il musetto rotto, Mastronardi e Pittaluga, in alto (Studio'83), impegnati in una battaglia accesa. A lato, da sinistra a destra, il cambio e lo scarico, al centro di molte discussioni, (Action). Savio, terzo in classifica, (Photo4); un momento della riunione dei preparatori per il problema della benzina (Studio'83). Il motore 16 valvole, nell'altra pagina in basso (Action), sarà montato anche sulla monoposto che arriverà nel '92. Gasbarri in basso (Photo4) primo in Under 21

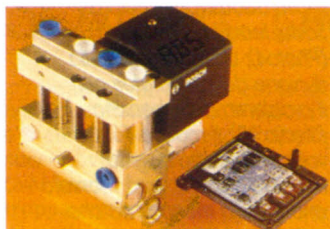
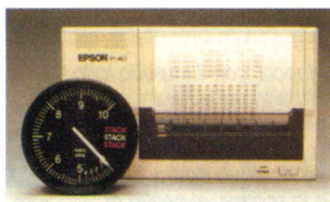


IL FUTURO PER ANDARE IN F. 3 PASSAGGIO OBBLIGATO

■ Riaffermata da parte della Csaì la necessità di una formula promozionale, ora l'autorità sportiva nazionale sembra più che mai convinta della necessità dell'istituzione di una «super-licenza» per accedere alla F.3. L'attribuzione degli eventuali punteggi necessari per poter correre in F.3 favoriranno prima di tutto la formula promozionale, ottenendo il doppio scopo di scremare il numero di partecipanti della F.3 ed incentivare la formula nazionale. Per l'Alfa Boxer, al momento, è confermato solo il campionato del 1991, secondo il programma originario. Per il 1992 si parla già della nuova monoposto, che dovrebbe essere realizzata tenendo fermi alcuni punti essenziali: economicità di realizzazione e di gestione, utilizzo di componentistica di serie, semplicità di messa a punto e impiego del motore Alfa Romeo 33 16 valvole. Da parte sua l'Alfa Romeo per mantenere ancora vivo l'interesse per l'attuale formula ha allo studio un programma di incontri per la nuova monoposto destinati a quei team che schiereranno le proprie Alfa Boxer nel campionato del 1991. Per la realizzazione del nuovo telaio si possono ipotizzare i nomi di Osella, Dallara, Lucchini e Coloni. □

STRUMENTI STACK DISTRIBUITI DALLA SPARCO

LA SPARCO, nota azienda piemontese specializzata nella costruzione di abbigliamento ingifugo, sedili e accessori per l'automobilismo, è diventata distributrice in esclusiva per l'Italia dei contagiri Stack (nella foto, il modello St400). Questi strumenti vengono utilizzati da diverso tempo da molte squadre di Formula 1 così come in molte altre categorie minori. I modelli esistenti, e disponibili a magazzino, sono tre: St400, St410 e St420 tutti per motori a 4 cilindri e 4 tempi nelle scale di uso più frequente. Eventuali altre versioni possono essere approntate nel giro di una trentina di giorni. La Stack, inoltre, produce anche dispositivi per il rilevamento dati da installare a bordo del veicolo (temperatura, pressioni, ecc) ed è inoltre disponibile tutto il software per l'analisi computerizzata dei dati raccolti. Per maggiori informazioni si potrà contattare direttamente la Sparco allo 011/ 470461.



BOSCH OFFRE L'ABS COMPATTO PER UTILITARIE

GRAZIE all'esperienza maturata nei sistemi antibloccaggio degli impianti frenanti, la Bosch ha realizzato il sistema «Abs 2E» (nella foto la pompa idraulica e la centralina di controllo) per vetture di medie e piccole cilindrate; l'impianto è disponibile tanto nella versione a tre canali per i veicoli con distribuzione dell'impianto frenante separato per i due assi, che in quella a quattro canali per i veicoli con distribuzione diagonale. Il gruppo idraulico a tre canali dispone di tre valvole magnetiche, due per la regolazione delle ruote anteriori e una per quelle posteriori che utilizza come sensore la ruota che in un preciso momento offre la minore aderenza. Anche i sensori inseriti sui mozzoli delle ruote sono stati modificati e, ora, occupano uno spazio minore anche se sono stati inseriti in un contenitore di tipo plastico. Il sistema Abs 2E verrà molto presto realizzato in una nuova versione che avrà la centralina elettronica incorporata nello stesso gruppo frenante.



IN AUTUNNO IL RESTYLING DELLA GAMMA MENTRE ARRIVA LA «SPORT» SEAT IBIZA IN DICIOOTTO VERSIONI

A PARTIRE dal prossimo autunno saranno ben 18 le versioni disponibili nella nuova gamma della Seat Ibiza (nella foto, l'inedita Sport 3 porte). Ampia scelta per la clientela, quindi, con diverse motorizzazioni a benzina, da 903 a 1461 cc con potenze da 45 a 101 cv, oltre a un diesel da 1714 cc (54 cv); i prezzi oscillano tra poco meno di 10 milioni fino ai 17.330.000 di lire della 1.5 Iniezione dotata di condizionatore. Grazie a una nuova filosofia di marketing sono state individuate quattro grandi fasce di utenza all'interno della gamma Ibiza, venduta in oltre 200 mila esemplari a partire dal 1984 con un successo sempre crescente e già immatricolata nei primi sei mesi di quest'anno in 22.236 unità. La fascia più bassa è stata prevista per chi entra per la prima volta nel mondo Seat e comprende la Junior a 3 o 5 porte con motore da 903 cc. Quindi le proposte giovani e sportive, caratterizzate da un look dinamico e accattivante: tra queste troviamo la Super con motore da 1,2 litri nelle due versioni a 3 o 5 porte,

la inedita Sport con motore da 1461 cc e 88 cv di potenza massima e la Sxi tre porte con motore a iniezione da 101 cv disponibile anche con il condizionatore di serie. Guardano a un'utenza tipicamente familiare alla ricerca di un mezzo veloce e confortevole allo stesso tempo, le Ibiza Gix proposte allo stesso prezzo in due motorizzazioni (1200 e 1500 cc). Per arricchire ulteriormente la dotazione di serie delle Gix, la Seat ha previsto due versioni «option-pack» dotata di alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata e cerchi in lega leggera. La quarta fascia raccoglie gli utenti della versione diesel, costretti a fare molti chilometri; i modelli sono disponibili con la carrozzeria a tre e cinque porte nell'allestimento Super oltreché nell'apprezzata formula «Van» 3 porte, con oneri fiscali ridotti e ampio vano di carico, particolarmente adatta al trasporto di merci su medi e brevi percorsi. Tutto è pronto, quindi, per confermare il successo che la Ibiza ha ottenuto nei suoi primi sei anni di vendite.



DALLA PEUGEOT ARRIVA LA 205 OPEN

SI CHIAMA Open (nella foto) l'ultima nata tra le Peugeot 205 da poco entrata sul mercato italiano. Questa nuova versione si affianca alla Gr 5 porte e alla Xr 3porte che montano lo stesso propulsore di 1124 cc capace di sviluppare 55 cv e di spingere la vettura a una velocità massima di 157 kmh. Carrozzeria e interni caratterizzano questa nuova versione: è disponibile nei colori bianco, blu d'Arabia e grigio metallizzato con stripping laterali verdi; internamente il colore dominante è il verde mentre il tessuto delle poltrone riprende la simpatica fantasia proposta con la Best Company, una versione che ha già ottenuto un grande successo. Il rivestimento del pianale è in moquette verde come pure dello stesso colore sono le cinture di sicurezza. La dotazione di serie comprende la chiusura centralizzata, i vetri a comando elettrico e la lampada leggi-carte per conducente e passeggero. La 205 Open (5 porte) è disponibile, franco concessionario, a 13.640.000 lire.

IN CASO DI GUIDA SENZA PATENTE AUTO SEQUESTRATA

È PERFETTAMENTE legittimo il sequestro dell'autovettura, operato dagli ufficiali di Polizia Giudiziaria, per guida senza patente o incauto affidamento del veicolo. Lo ha stabilito la Corte Costituzionale con una recente ordinanza nella quale ha respinto per manifesta infondatezza la questione di legittimità costituzionale sollevata dal Giudice Istruttore della Pretura di Forlì. Secondo il magistrato, la norma del codice della strada contrastava con il nuovo codice di procedura penale che attribuisce al giudice la facoltà di disporre un sequestro preventivo mentre quello dell'auto «incriminata» è da considerarsi obbligatorio. La Corte Costituzionale, invece, ha rilevato che il sequestro dell'auto è da considerarsi preventivo perché «mira a evitare che la libera disponibilità del veicolo possa aggravare o protrarre le conseguenze del reato oppure agevolare la commissione di altri reati». Secondo i giudici dell'Alta Corte, quindi, non ci è quindi incompatibilità tra le norme in discussione per le quali esiste, la possibilità di chiedere il riesame del sequestro ordinato dal giudice.

DAL 1995 AMIANTO VIETATO SUI VEICOLI

ENTRO il 1994 le Case automobilistiche nazionali dovranno abolire l'uso dell'amianto negli impianti frenanti, nelle guarnizioni e in altre parti del motore. È quanto stabilisce il disegno di legge sulla regolamentazione nell'impiego dell'amianto recentemente approvato dal Senato e scaturito dall'unificazione delle quattro proposte presentate da vari partiti, giunto in questi giorni alla Camera. È stata richiesta la progressiva eliminazione dell'amianto dalle guarnizioni dei freni a partire dal primo gennaio 1992 mentre, nell'arco dei successivi tre anni, dovrà cessare l'impiego di questo metallo nella produzione dalle testate per motori di vecchio tipo e in quelle di attrito nei ricambi per i veicoli a motore.

IN VENDITA LA CASSAFORTE DA VIAGGIO



LA SOCIETÀ francese Coffre ha ideato una cassetta di sicurezza per auto per combattere gli eventuali scippi. Si chiama «Coffre-Auto» (nella foto il modello P2000) questa piccola cassaforte che viene saldamente ancorata sul fondo del baule attraverso un sistema di ganasce; l'involucro è costituito da un telaio in lamiera d'acciaio dello spessore di 3 mm mentre il piccolo sportellino è stato realizzato con una lamiera da 5 mm. La serratura di sicurezza è disponibile a due o tre punti di chiusura; grazie a un particolare sistema di articolazione «Coffre-Auto» può essere ruotato di 90 gradi per un eventuale montaggio nel baule. Sono due i modelli disponibili: il P2000 che pesa 13,6 kg e con misure interne di 260 x 140 x 300 mm. Per maggiori informazioni si può contattare il Citef (Centro Informazioni Tecniche Francesi) telefonando allo 02/807478.

■ **LAND ROVER.** Verrà commercializzata a partire dal mese di ottobre la versione a 5 porte della Land Rover Discovery. Per quel periodo la Casa automobilistica britannica ha previsto anche un rinnovamento nella gamma dei propulsori montati sulle versioni 90 e 110: questi modeolli, infatti, adotteranno il nuovo turbodiesel da 2500 cc a iniezione diretta capace di erogare 112 cv che viene già montato sulla stessa Discovery.

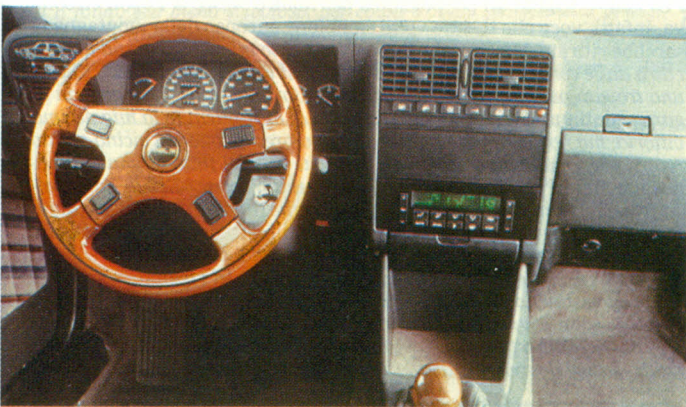


IL «VANETTE» DELLA NISSAN ORA È PIÙ CONFORTEVOLE

LA NISSAN ha studiato una serie di piccole modifiche per migliorare ulteriormente l'immagine del Vanette (nella foto), il veicolo multiuso tanto apprezzato sul mercato nazionale. Esteriormente il restyling più appariscente riguarda il frontale che presenta anche un inedito disegno dei fari. Nuova sono anche le maniglie esterne mentre per le scritte laterali è stato adottato un design più moderno. Anche gli interni hanno beneficiato di un radicale intervento da parte dell'ufficio tecnico della Nissan; la leva del cambio, tanto per citare l'esempio più eclatante, è stata spostata in una nuova posizione secondo i più avanzati criteri ergonomici assicurando così una guida più rilassante e sicura; la manovrabilità del selettore, inoltre, è stata ulteriormente migliorata grazie all'adozione di nuovi rapporti sulle versioni con motore diesel. Novità più specifiche, inoltre, sono state previste per le singole versioni del Nissan Vanette; Furgone e Combi sono ora dotati di un nuovo e più comodo volante mentre Coach e Combi dispongono di inediti rivestimenti in tessuto e nuovo sedili anteriori. La motorizzazioni sono rimaste invariate e offrono un propulsore a benzina da 1448 cc oltre a una versione diesel di 1952 cc per tutte le tre versioni. Nel Nissan Vanette, inoltre, la grande capacità di carico (fino a 825 kg oppure un massimo di otto persone) si combina con una lunghezza paragonabile a quella di una berlina di poco inferiore ai quattro metri. La gamma della nuova serie comprende ben undici versioni con prezzi a partire da 16.792.000 lire.

CONTROLLO ELETTRONICO DEL CLIMA

SI CHIAMA «Ecc» il sistema di controllo elettronico sul funzionamento del climatizzatore realizzato dalla Diavia (nella foto, un prototipo montato sulla Fiat Croma). Tramite un semplice display multifunzionale a cristalli liquidi posizionato sulla plancia il guidatore può controllare in qualsiasi momento la situazione climatica interna ed esterna, persino la possibile presenza di ghiaccio sulle strade. Attraverso l'Ecc è possibile delegare al computer la gestione del clima ottimale in auto oltre allo sbrinamento automatico del parabrezza in meno di tre minuti e l'attivazione periodica del compressore per pochi secondi con il preciso scopo di mantenerlo sempre in perfetta efficienza. L'Ecc può essere montato su diverse autovetture che già adottano l'impianto di climatizzazione direttamente nei centri di assistenza autorizzati Diavia.



■ **MERCEDES.** Secondo un istituto privato americano di indagine, la Mercedes è la vettura più affidabile. Il periodo considerato riguardava i primi cinque anni di vita dalla data dell'immatricolazione. La Casa automobilistica tedesca ha battuto, nell'ordine, Toyota, Honda, Buick, Cadillac, Bmw e Porsche.

■ **TOYOTA.** È stata la Toyota Corolla la vettura non europea più venduta lo scorso anno nel nostro Continente. Nel 1989, infatti, sono stati immatricolati ben 154.209 esemplari di questa agile berlina giapponese; da notare che al secondo posto si è classificata un'altra Toyota e, precisamente la Sunny che ha totalizzati quasi 130 mila unità vendute.

■ **SUBARU.** Una nuova formula di garanzia integrale della durata di 36 mesi e senza limiti di chilometraggio viene ora offerta dalla Subaru Italia. La copertura, che decorre dalla data di immatricolazione del veicolo acquistato presso tutti i concessionari ufficiali, è estesa anche alla gamma di veicolo commerciali e ai nuovi modelli importati di recente nel nostro Paese.

■ **GERMANIA.** Sono stati 1,77 milioni gli automezzi venduti in Germania nei primi sei mesi dell'anno. Questo dato, in base a quanto ha comunicato l'ufficio federale della motorizzazione, costituisce il secondo miglior risultato di tutti i tempi. Il record resiste sin dal lontano 1979 quando, nel primo semestre, furono immatricolati 1,8 milioni di autoveicoli.

■ **FIAT 600.** Ad Angera, nel Verbano, per iniziativa di un gruppo di appassionati di auto d'epoca, è nato il primo club nazionale della Fiat 600 e della loro derivate. Si tratta di un vero e proprio «registro» che raccoglierà le adesioni dei possessori di questa utilitaria da ogni parte della penisola. Il club, presieduto da Franco Canetta, sta già lavorando per organizzare il primo raduno delle 600.

■ **BORG & BECK.** Il colosso britannico nella produzione di frizioni Borg & Beck in Germania. L'azienda britannica, che fornisce i propri componenti a Case prestigiose come Ferrari e Porsche, conta in questo modo di ampliare la propria rete di vendita.

■ **VOLVO.** La Volvo Bus Corporation ha siglato un accordo con la gruppo industriale turco Sabanci un accordo che permetterà di costruire gli autobus svedesi in Turchia. A Partire dal 1991 i telai per autobus Volvo verranno assemblati in un moderno stabilimento situato ad Adani, nel sud-est del Paese.

■ **MANAGER.** Jacques Puzenat, direttore generale della Peugeot Talbot Automobili Italia, è stato eletto «manager del mese» della rivista specializzata Motor. Le motivazioni di questo riconoscimento sono legate all'ottimo esordio commerciale della nuova 605 che, nei primi sei mesi dell'anno, ha già collezionato un numero di ordini sufficienti a far prevedere la consegna di circa 10 mila esemplari entro la fine dell'anno.

SALITA NELLE PROVE LARA E RITACCA ERANO I PIU' VELOCI

NESTI IMPRIME IL DECIMO SIGILLO

POPOLI — Decimo sigillo di Mauro Nesti nella «Svolte di Popoli». L'intramontabile campione toscano si è, infatti, imposto nella 28. edizione della classica cronoscalata di ferragosto, organizzato dalla Pro-LoCo di Popoli. Alla guida della sua Osella Pa9-Bmw gommata Dunlop, Nesti ha coperto i poco più di dieci chilometri che da Popoli salgono al paesino di S. Benedetto in Perillis nel tempo di 4'31"79 (alla media di 133,77 kmh), ad oltre 6 secondi dall'ormai «mitico» record ottenuto da lui stesso nel 1984. L'esito delle prove del sabato aveva lasciato intravedere la possibilità di una sfida molto incerta al vertice, con Antonio Ritacca e Paolo Lara, pur con rilievi cronometrici piuttosto alti, a guidare la graduatoria davanti a Nesti. Pretattica del leader del Campionato Italiano o reale consistenza degli avversari? La domanda, purtroppo, non ha trovato risposta in quanto sia Ritacca che Lara sono rimasti fermi lungo il percorso con le loro Osella Pa9-Bmw. Il primo per la rottura del propulsore, avvenuta circa a metà percorso. E il secondo, tornato di recente alle gare, per una «toccata» senza eccessive conseguenze alla vettura. Sugli scudi, quindi, il giovane Pasquale Irlando alla guida della Olmas che pur con la frizione rotta, già nei primi chilometri di gara, ha conquistato un magnifico secondo posto, contenendo il distacco in 7"37 dal vincitore. Nella lotta per la piazza d'onore si è inserito anche il pilota di casa Stanislao Bielanski (Osella Pa9/90 - Bmw), autore di un «crono» di pochi centesimi inferiore a quello di Irlando, ma incappato in una penalizzazione per partenza anticipata che gli ha consentito comunque di mantenere la terza posizione per poco meno di un secondo sulla identica vettura di Domenico Scola, autore della solita prova fatta di temperamento ed insuperabile esperienza. Magnifica la lotta per la vittoria tra i Prototipi che ha visto Erio Valbrucchioli (Osella Pa/9), Emilio Scola (Osella) e Ivan Butti (Lucchini) rachiuse in poco più di sei secondi, che precedono, nella graduatoria assoluta, Germano Nataloni; altro «sempreverde» delle cronoscalate, vincitore di un ridottissimo Gruppo B con la sua Lancia Delta S4. Seguono il locale Luigi Perchinunno quarto tra le ex-Sport Nazionale, Walter Santus, impostosi

nel Gruppo N su Ford Sierra Cosworth e Maurizio Iacoangeli (Alfa 75), abituale vincitore del Turismo preparato. Alla «Svolte», valida per il Campionato Italiano della Montagna e la Coppa Csaì 2. Zona, hanno partecipato centoquarantasei piloti.

Rosario Moselli

VELOCITÀ IN SALITA

Popoli (Pe), 15 agosto 1990

28. Cronoscalata Svolte di Popoli

gara valida per il campionato Italiano e per la coppa Csaì 2. Zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Osella-Bmw) 4'31"79 alla media di 133,77 kmh; 2. Irlando (Olmas-Bmw) 4'39"16; 3. Bielanski (Osella Pa9/90-Bmw) 4'55"07; 4. D. Scola (Osella Pa9/90-Bmw) 4'56"03; 5. Valbrucchioli (Osella Pa9-Alfa) 5'05"11; 6. E. Scola (Osella-Alfa) 5'05"62; 7. Butti (Lucchini-Alfa) 5'11"22; 8. Nataloni (Lancia Delta S4) 5'19"40; 9. Perchinunno (Osella-Alfa) 5'26"46; 10. Santus (Ford Sierra Cosworth) 5'30"44.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Tirabassi 6'38"63; 2. Ricci 6'38"97; 3. Cicalese 6'46"28; 4. Mastellone 6'46"73; 5. Plunfi 6'48"20; 6. Troya 6'48"94; 7. Ortenzio 6'49"97; 8. Bertinelli 6'56"31; 9. Acerbo 6'56"50; 10. Russo 6'56"86; 11. Camara 6'57"32; 12. I. Ciampa 7'01"08; 13. Febbo 7'02"60; 14. Perpelua 7'04"45; 15. Tacconella 7'06"64; 16. Seritti 7'09"28; 17. Fidanza 7'10"61; 18. Baldonieri 7'12"40; 19. Pinotti 7'18"57; 20. Di Casimiro 7'28"48 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Tuzi 6'06"35; 2. Lepore 6'11"37; 3. Vaccaro 6'16"14; 4. Montecchia 6'24"67; 5. Cavalcanli 6'26"30; 6. Ciancetta 6'28"72; 7. Maggiori 6'30"58; 8. Camilleri 6'32"18; 9. Vmo 6'32"54; 10. Sletta 6'34"97; 11. Novello 6'46"14; 12. Picciani 6'48"96 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Forti (Peugeot 205 Gti) 6'18"47; 2. Bianchi (Ford Escort Xr3) 6'25"27; 3. Montanaro (Toyota Gti) 6'30"14; 4. Combattelli (Alfasud Sprint) 6'32"22; 5. Di Bartolomeo (Alfasud Sprint) 6'34"23; 6. Sospetti (Fiat Ritmo 105 Tc) 6'55"18.

Classe 2000: 1. Langellotto (Peugeot 205 Gti) 6'01"31; 2. Santini 6'10"50; 3. Sardelliotti 6'10"74; 4. Grossi 6'11"20; 5. Chiaravelli 6'12"86; 6. Natale (Peugeot 205 Gti) 6'16"17; 7. Fidanza (Opel Kadett Gsi) 6'24"40; 8. Giovannelli 6'35"57 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Gisonte 5'50"09; 2. Piccioni 5'57"01; 3. Cancedda 5'59"79; 4. De Cristoforo 6'00"27; 5. Tricarico 6'03"74; 6. Di Rupo 6'10"18; 7. Icuchi 6'11"60 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Santus 5'30"44; 2. Casciola 5'39"88; 3. Giobbi 5'41"58; 4. Tarquini 5'52"32; 5. Di Giambattista (Ford Escort Rs Turbo) 6'22"32; 6. Gerardi (Lancia Delta 4Wd) 6'25"29 (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Schiavone (Fiat Uno) 7'07"75; 2. Brambilla (Opel Corsa) 8'05"80.

Classe 1150: 1. S. Ciampa 6'21"07; 2. Griffoni 6'24"77; 3. Seratini 6'26"12; 4. Cesarano 6'28"64; 5. Romagnoli 6'44"40; 6. Milele 6'48"87; 7. Palazzo 6'57"94; 8. Chiappinelli 6'58"64; 9. Migliorelli 7'10"41; 10. Speranza 7'17"10; 11. Di Febbo 7'23"91 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Esposito 6'04"76; 2. Telesca 6'21"29; 3. Guamaccia 6'23"26; 4. Maddaloni 6'23"36; 5. De Martino 6'24"29; 6. Palmucci 6'53"29 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Crucitti (Alfa 33) 5'46"85; 2. Ciogli 5'58"80; 3. Caccia 6'01"76; 4. Pancotti 6'10"38; 5. Pioschi 6'19"59; 6. Pulzella 6'21"18; 7. Pennesi 6'25"06; 8. D'Astola 6'28"23 (tutti gli altri su Alfasud Sprint).

Classe 2000: Guorini 5'52"66; 2. Franzese 5'33"35; 3. Maiolini 6'23"73; 4. Mancinelli (Alfa Gtv) 6'28"16 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Iacovella (Alfa 75) 5'44"41; 2. "Giuseppe" 5'45"17; 3. Scellini 5'52"83; 4. Santulli 5'57"43; 5. Mantellini (Alfa 75) 6'00"57; 6. Mascolo 6'05"19; 7. Di Filippo 6'45"21 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Iacoangeli (Alfa 75) 5'31"91; 2. Di Giuseppe (Lancia Delta 4Wd) 6'04"13; 3. Moscone (Ford Escort Rs Turbo) 6'11"40; 4. Ubaldi (Ford Escort Rs Turbo) 6'17"43; 5. Monaco (Rover) 6'23"43; 6. Alicata (Ford Sierra Cosworth) 6'37"89.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Mezzasalma (Fiat X1/9) 6'05"01; 2. «Königsberg» (Honda Grx 16v) 7'03"68.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia Delta S4) 5'19"40.

SPORT

Classe 1000: 1. Conte (Ams) 6'07"61; 2. Guadagno (Lola) 6'28"08.

Classe 2000: 1. Nesti (Osella Pa9-Bmw) 4'31"79; 2. Irlando (Olmas-Bmw) 4'39"16; 3. Bielanski (Osella Pa9/90-Bmw) 4'55"07; 4. Scola D. (Osella Pa9/90-Bmw) 4'56"03.

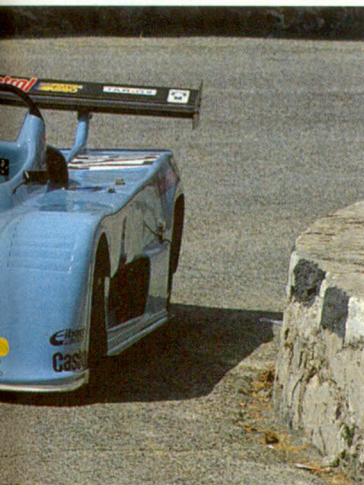
Prototipi: 1. Valbrucchioli (Osella Pa9-Alfa) 5'05"11; 2. E. Scola (Osella-Alfa) 5'05"62; 3. Butti (Lucchini-Alfa) 5'11"22; 4. Perchinunno (Osella-Alfa) 5'26"46; 5. Cipriani (Osella Pa/10-Alfa) 5'37"74; 6. De Nicola (Rexio-Alfa) 6'21"63.

LA SMENTITA

IL TOSCANO NON MOLLA

POPOLI — Vigilia un po' polemica per Mauro Nesti. A Popoli circolava, infatti, voce che il sette volte campione europeo della montagna si sarebbe ritirato dopo questa gara. «Non penso minimamente ad un mio ritiro dalle corse - ha ribadito Nesti - probabilmente si è trattato solo di una trovata pubblicitaria degli organizzatori. Per quel che riguarda la gara - continua il toscano - sono contento di aver ottenuto la mia decima vittoria, ma non ho potuto puntare ad una prestazione più vicina al mio record per una scelta di gomme e rapporti non del tutto ottimale». Soddisfatto Pasquale Irlando: «Ho disputato quasi tutta la gara senza frizione, quindi non ho potuto fare meglio, anche se non credo avrei fatto meglio di Nesti». Bielanski, terzo sulle strade di casa: «Peccato per quella partenza anticipata di mezzo secondo, altrimenti avrei potuto lottare con Irlando. Comunque sono contento del risultato ottenuto e dei progressi nello sviluppo del nuovo telaio Osella». Tranquillo, come sempre, «don Micuzzo» Scola, che vanta uno straordinario primato: «Ho partecipato a tutte le ventotto edizioni della Svolte di Popoli. Gli organizzatori dovrebbero decidersi a darmi un premio». □





Nesti, in alto (Attualfoto) a Popoli ha preceduto Itando, al centro. Santus primo di classe su Sierra (Giannobile). Rosolia, a lato, indiscusso dominatore nella salita di Cammarata (Libro)

SBANDA SBATTE MA... VINCE UGUALMENTE

PER ROSOLIA UN AGOSTO MAGICO

CAMMARATA — Il marsalese Benny Rosolia si è aggiudicato agevolmente la 9. edizione della cronosclata Cammarata-Santa Rosalia facendo registrare un tempo superiore a quello delle prove del sabato e ben lontano dal record che lui stesso detiene dall'84. Il portacolori della scuderia palermitana Ateneo-Spal ha conquistato la sua prima vittoria stagionale in un gara che la stragrande maggioranza dei piloti ha disertato preferendo non interrompere le vacanze d'agosto. Per tutta la durata del week-end Rosolia ha cercato la concentrazione giusta, lavorando molto sulle regolazioni della vettura per tentare di ritoccare il suo record. La gara ha visto solo di questo interesse tecnico-sportivo a parte la lotta degli altri concorrenti nelle varie classi. Ancora una volta le gomme si sono rivelate determinanti (in negativo) per il risultato finale. L'Osella 2000 del marsalese ha sfiorato

un muretto lasciando a terra 5 cm di musetto in seguito ad una sbandata, causata da gomme non in perfetta temperatura che hanno fatto perdere per un istante il controllo della vettura a Rosolia. Da quel momento il pilota completava l'arrampicata dei 7 km fino al monte Cammarata ma senza più rischiare. Il dominio dell'Ateneo-Spal si completava con il posto d'onore conquistato dal nisseno Santo Ferraro su una Osella 1300 non potentissima che riusciva a spuntarla di una manciata di centesimi di secondo sull'agrigentino Salvatore Virgilio, alla guida di una vettura gemella, che andava però in testacoda compromettendo la sua prestazione. Stessa trama per la 4. e la 5. posizione con il mazaese Arresta (Bellasi 1000) che precedeva di un soffio il nisseno D'Anca (Ams 1300). Al 6. posto e primo in Gruppo A l'agrigentino Rindone su Fiat Ritmo 130 davanti al catanese Vecchio su Ford Sierra Co-

sworth, risultato primo tra le vetture di serie. Alle sue spalle altre due vetture di Gruppo N la Ford Sierra Cosworth condotta da Di Benedetto e la Bmw M3 di Virzi. Tra i migliori dieci anche De Francisci su Lancia Delta 16V. All'arrivo 44 piloti su 52 verificati. Il trapanese Anelli che aveva fatto segnare il terzo miglior tempo in prova non prendeva il via per noie al cambio della sua Osella 2000.

Matteo Russo

IL VINCITORE

GOMME A HANDICAP

CAMMARATA — Nonostante il clima vacanziero d'agosto e l'allettante prospettiva del mare numeroso era il pubblico lungo tutta la salita che ha seguito lo sfortunato tentativo di record di Rosolia. «Ero partito convinto di poter avvicinare il mio record stabilito nell'84 ma subito dopo la partenza, in una delle prime curve, la mia Osella si è intraversata, andando poi a pizzicare un muretto con la parte sinistra del muso. A quel punto non ho rischiato più del dovuto anche perché mi ero reso conto che l'impossibilità di scaldare le gomme prima del via ne aveva ridotto il "grip" proprio sul tratto iniziale, quello più scivoloso. Con questa vittoria davanti a tanto pubblico spero di aver iniziato finalmente una serie positiva, da proseguire a settembre nelle cronosclate classiche». Contrariato per il rendimento della vettura Ferraro: «Per fortuna anche Virgilio ha avuto i suoi problemi, perché il motore non ha reso al meglio con almeno mille giri in meno del solito». Anche Virgilio non è molto contento: «Ho peggiorato il tempo delle prove anche se oggi il fondo era meno scivoloso, per colpa di una intraversata prima dell'ingresso alla "pineta" perdendo tempo prezioso».

VELOCITÀ IN SALITA

Cammarata (Ag), 12 agosto 1990
9. Cammarata-Santa Rosalia
 gara nazionale

Le classifiche

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

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Lombardo 4'21"86; 2. Dattolo 4'28"49; 3. Geraci 4'34"04; 5. Sciarra 4'48"87; 6. Gatto 5'00"64 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Benenati 4'09"21; 2. Fantauzzo 4'20"54 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Conti (Peugeot 205 Gti) 4'16"98.

Classe 2000: 1. D'Angelo (Peugeot 205 Gti) 4'17"73; 2. «Willer» (Opel Kadett Gsi) 4'20"45; 3. La Rosa (Opel Kadett Gsi) 4'22"04; 4. Mendola (Fiat Ritmo 130) 4'25"31; 5. Capraro (Peugeot 205 Gti) 4'30"07.

Classe 2500: 1. Virzi (Bmw M3) 4'00"54; 2. Cipolla 4'03"20; 3. Termine 4'13"26; 4. Mannino 4'15"66 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Vecchio (Ford Sierra Cosworth) 3'55"05; 2. Di Benedetto (Ford Sierra Cosworth) 3'56"94; 3. Alletto (Lancia Delta 16V) 4'12"02.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Guagenti 4'08"93; 2. Guarino 4'17"87; 3. Anzalone 4'17"98; 4. Aiello 4'19"97; 5. Lo Sardo 4'24"70; 6. Gerbino 4'25"24; 7. Nota 4'29"96 (tutti su A 112).

Classe 1600: 1. Giancanti (Alfasud Sprint) 5'04"75.
Classe 2000: 1. Rindone (Fiat Ritmo 130) 3'54"92; 2. Sollano (Opel Manta Gte) 4'02"17; 3. Majorini (Opel Kadett Gsi) 4'12"03; 4. Nobile (Vw Golf Gti) 4'13"76; 5. Veltrano (Alfa Romeo Alfetta Gv) 4'39"37.

Classe 2500: 1. Soffice (Fiat Uno Turbo) 4'17"24.

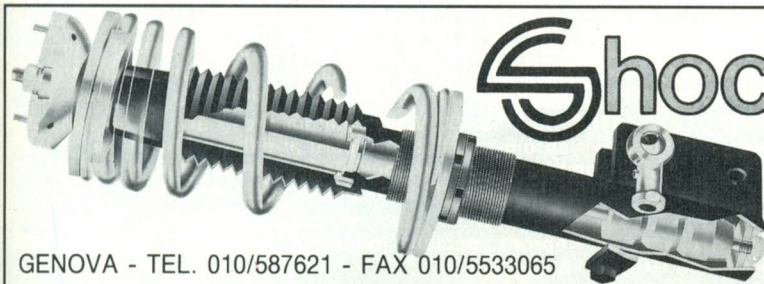
Classe oltre 2500: 1. De Francisci 4'01"21; 2. Faro 4'07"11; 3. Catalano 4'19"93 (tutti su Lancia Delta 16V).

SPORT

Classe 1000: 1. Arresta (Bellasi) 3'51"05.

Classe 1300: 1. Ferraro (Osella) 3'43"12; 2. Virgilio (Osella) 3'43"82; 3. D'Anca (Ams) 3'51"28.

Classe 2000: 1. Rosolia (Osella) 3'22"27.



Shockfester

TECNICA DI ASSETTO

Revisione

MODIFICHE
E TARATURE BILSTEIN

PROGETTAZIONE
E REALIZZAZIONE
DI
AMMORTIZZATORI
E
PARTI SPECIALI
PER L'ASSETTO

GENOVA - TEL. 010/587621 - FAX 010/5533065

SALITA **CARLO SCOLA È SECONDO GRAZIE AI MECCANICI**

LA «FAMIGLIA» NON FERMA IARIA

LUZZI - Il reggino Antonio Iaria su Osella Pa/10 preparata da Savaia racing ha percorso i 6 km e mezzo che da Luzzi portano al santuario di Sambucina alla media di 108,69 km/h, facendo fermare le lancette dei cronometri in 3'45"21 a poco meno di un secondo dal record stabilito nella 4. edizione dal suo compagno di scuderia Antonio Ritacca. Così il pilota della scuderia Cosenza Corse dopo quattro gare alla guida della sua Osella 2 litri è riuscito a conquistare il primo gradino del podio proprio in casa degli Scola, decisamente sfortunati in questa gara. Carlo il più giovane della famiglia nelle prove di sabato esce di strada a 140 kmh riportando notevoli danni alla sua Osella Pa/8, mettendo i meccanici a dura prova per ripararla. In gara ha accusato problemi di assetto e si è dovuto accontentare della piazza d'onore. Il fratello Emilio ad un chilometro dalla partenza ha rotto la frizione della sua Osella Pa/9 e finisce al quarto posto. Il cugino Antonio Ritacca è stato costretto ad un riposo forzato per la rottura del motore nella cronoscalata di Popoli e quindi con la vettura non ancora riparata non ha potuto partecipare. Papà Scola è ancora preso dai problemi di messa a punto della sua nuova Osella. Sul terzo gradino del podio è salito il portacolori della Cronosprint, Francesco Pecora alla guida di una Lucchini. Al quinto e sesto posto finiscono nell'ordine l'Osella 2 litri di Domenico Scola e la Lucchini di Antonio Fortuna. Il catanzarese Michele De Furia ha rotto il semiasse alla sua Osella Pa/12 e non va al di là della settima posizione. Sempre più appassionante la classe 2500 del Gruppo N. Tra il quartetto dei cosentini che si alternano alla vittoria di classe (Silvio Roda, Walter Batacchi, Guido Minervini e Dario Gentile tutti su Renault 5 Gt Turbo) questa volta la vittoria è andata a Gentile che oltre ad aggiudi-

carsi la classe ha conquistato un ottimo secondo di gruppo finendo alle spalle della Ford Sierra Cosworth di Bernardo Persia seguito dal pilota della Scuderia South racing Salvatore Catapano. Il Gruppo A è stato dominato dall'Alfa Romeo che ha piazzato ai primi due posti nell'ordine; l'Alfa 33 guidata da Bruno Crucitti e l'Alfa 75 di Carlo Benelli in arte «Giuseppe». La classe 2000 del Gruppo N se l'è aggiudicata la Vw Golf Gt 16V di Antonio Surace seguita nell'ordine dalla Fiat Ritmo 130 di Mario Mucci e Francesco Pastore. Tutto era andato per il verso giusto se non ci fosse stati i soliti reclami. Questa volta si corre il rischio di finire con la carta bollata, almeno così ha dichiarato il pilota Francesco Gervasi della Cosenza Corse. Pareri contrastanti tra Gervasi ed i commis-

sari, il primo ha dichiarato che i controlli di assetto della vettura sono stati effettuati su un tratto di strada sconnessa nelle vicinanze del parco chiuso, secondo il parere dei commissari tutto si è svolto secondo regolamento.

Luigi Marozzo

VELOCITA' IN SALITA

Luzzi (Cs), 19 agosto 1989

5. Luzzi-Sambucina

gara valida per la coppa Csal

Le classifiche

Absoluta: 1. Iaria (Osella Pa10) 3'45"21; 2. C. Scola (Osella Pa8) 3'46"66; 3. Pecora (Lucchini) 3'57"90; 4. E. Scola (Osella Pa9) 3'59"90; 5. D. Scola (Osella Pa9-90) 4'00"98; 8. Rizzo (Lucchini) 4'12"70; 9. Persia (Ford Sierra Cosworth) 4'28"93; 10. Nistri (Ams) 4'29"45.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Capobianco 5'07"54; 2. Barecca 5'21"75; 3. Iannuzzi 5'22"28; 4. Corfeone 5'22"85 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Vaccaro 4'49"01; 2. Nocera 4'51"18; 3. Cavalcanti 4'51"22; 4. Dolce 4'52"10; 5.

LA PAURA

USCITA DI STRADA A 140

LUZZI - Iaria naturalmente è felice: «a dire il vero non speravo di farcela anche perché è da poco tempo che sono alla guida di una 2 litri. Avendo una macchina perfetta di assetto e di motore mi sono permesso di rischiare ed alla fine ho avuto ragione. Peccato non avevo delle gomme nuove altrimenti avrei potuto insidiare il record di Tonino Ritacca, comunque ho coronato un sogno che mi portavo dietro dall'età di quindici anni.» Carlo Scola dopo l'uscita nelle prove non ha nulla da recriminare: «L'uscita di strada cui sono incappato nelle prove di sabato a 140 kmh dove fortunatamente la macchina si è messa di traverso fermandosi a circa 20 cm dal muretto mi ha notevolmente handicappato. Ho riportato notevoli danni e devo ringraziare i miei meccanici se ho potuto disputare la gara, purtroppo la macchina è risultata ingiudicabile ed ho fatto fatica per portarla sino all'arrivo. Certo se avessi avuto una macchina perfetta potevo benissimo far segnare il tempo». A Pecora va benissimo il terzo posto: «Noi della Sport Nazionale ci avviciniamo sempre di più ad inserirci nei primi della classifica assoluta ma in questa gara temevo molto Emilio Scola soprattutto dopo la prima manche delle prove, ma quando Emilio nella seconda non ha preso il via per noie al motore, e vista la poca partecipazione dei 2 litri ero quasi certo di salire sul podio e questa tranquillità mi ha portato a far registrare un tempo di 3.57.90, che ha lasciato sorpreso anche me». □



Morabito 5'02"37 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Porfido 4'49"99; 2. Scontini 4'50"55; 3. Romeo 4'53"97; 4. Gervasi 4'53"79; 5. Fossato 4'54"22; 6. De Santo 5'02"94; 7. Cristalli 5'03"58; 8. Restuccia 5'37"93 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Surace (Vw Golf Gti 16V) 4'46"29; 2. Mucci (Fiat Ritmo 130) 4'49"29; 3. Pastore (Fiat Ritmo 130); 4. Coscarelli (Fiat Ritmo 130) 4'50"57; 5. Inculto (Fiat Ritmo 130) 4'55"70; 6. Quaranta (Fiat Ritmo 130) 4'56"77.

Classe 2500: 1. Gentile 4'34"33; 2. Catapano 4'35"46; 3. Reda 4'36"79; 4. Minervini 4'37"73; 5. Batacchi 4'39"99; 6. Cancedda 4'42"12; 7. Pranno 4'42"62; 8. Donato 4'42"67; 9. Aurlemma 4'43"73; 10. Pirolo 4'51"40 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe Oltre 2500: 1. Persia (Ford Sierra Cosworth) 4'28"93.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. De Santis (Seat Marbella) 5'20"82; 2. Carlieri (Seat Marbella) 5'21"28.

Classe 1150: 1. Guagenti 4'53"61; 2. Chiarella 4'54"67; 3. Fenuolo 4'55"01; 4. Rotella 4'56"87; 5. Cristiano 4'57"15; 6. Eusebio 4'58"18; 7. F. Chiarella 4'59"58; 8. Ruffolo 5'07"95; 9. Orico 5'35"54 (tutti su A 112).

Classe 1300: Guamaccia 4'39"97; 2. Esposito 4'40"36; 3. Surace 4'48"05; 4. Telesca 4'52"01; 5. Serba 5'00"00; 6. Tropeano (Mg Metro) 5'12"56 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Crucitti (Alfa 33) 4'29"72; 2. Carlieri (Alfa 33) 5'02"00

Gruppo A

Classe 2000: Franzese 4'35"67; 2. Lipari 4'36"13; 3. Guarini 4'38"96; 4. A. Lipari 4'39"93; 5. Le Pera 4'41"80 (tutti su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. «Giuseppe» (Alfa 75) 4'32"82; 2. Cannelloni (Renault 5 Gt Turbo) 4'54"63; De Cicco (Fiat Uno Turbo) 5'03"19.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Mezzasalma 4'35"60; 2. Paletta 4'38"76; 3. Mammone 4'46"25 (tutti su Fiat X1/9).

SPORT

Classe 1000: 1. Nistri (Ams) 4'29"45.

Classe 2000: Iaria (Osella Pa10) 3'45"21; 2. C. Scola (Osella Pa8) 3'46"66; 3. D. Scola (Osella Pa9-90) 4'00"98; 4. De Furia (Osella Pa12) 4'06"68.

Prototipi: 1. Pecora (Lucchini) 3'57"90; 2. E. Scola (Osella Pa9) 3'59"90; 3. Fortuna (Lucchini-Alfa Romeo) 4'05"03; 4. Rizzo (Lucchini) 4'12"70; 5. Lepore (Lucchini) 4'35"23.

CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO

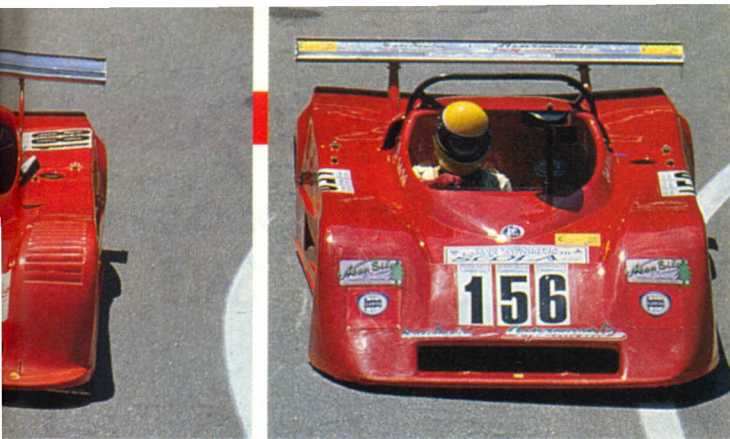


26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91
Telefono (0372) 20450-410398 - Fax 457538

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

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

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



laria, in alto a sinistra, si è imposto a Luzzi. Il primo degli Scola è Emilio, sopra, secondo (Attualfoto). Claudio Nerini, di fianco, (FotoFiesta) ha vinto a Guardia incoronandosi re del Sannio

SOLO TERZO CARBONE PILOTA DEL SUD PER NERINI COPPIA D'ASSI

GUARDIA SANFRAMONDI - La «campagna del Sannio» condotta dal pratese Claudio Nerini si è conclusa con pieno successo. Infatti il portacolori della Sport e Motori su Fiat X 1/9 2000 prototipo ha bissato la vittoria di Cusano Mutri, aggiudicandosi il 3. Trofeo Città di Guardia Sanframondi, gara valida per il Trofeo d'Italia Centro Sud, la Coppa Csaì 5. zona ed il campionato Sud Italia Slalom, organizzata dal Motor Park di Benevento, in collaborazione con la Fc Guardiense e la locale amministrazione. Nerini si è imposto con estrema autorevolezza, migliorando anche di 3 secondi il suo «crono» nella seconda manche. Fissando il nuovo primato della gara in 2'23"99, dieci secondi sotto il tempo ottenuto da Arduini nella passata edizione. Il più accreditato avversario di Nerini, il cuneese Mauro Scanavino al volante del prototipo Gmg abitualmente portato in gara da Mozzona ha chiuso con un distacco di ben 5"52, potendo opporre ben poco alla superiorità sul campo del vincitore. Il podio è stato completato da un eccellente Giovanni Carbone, autore di una velocissima prestazione con la già competitiva Fiat X 1/9 2000 prototipo preparata da Vincenzo Catapano. Al quarto posto, sempre ammirevole per costanza e grinta, Giovanni De Luca su Porsche 911, vincitore del Gruppo Speciale. Seguono, il sannita Forgiione su Fiat X 1/9 2000, incappato in alcune penalità nella seconda manche, che ha preceduto il toscano Ezio Villani al volante della Fiat X1/9 1600 guidata lo scorso anno da Perini, Walter Pagliari su Ams prototipo, il milanese Renzo Dezza (Ford Escort Rs) ed il bravo Mario Gammella (Fiat X 1/9 1600). Tra le vetture del Gruppo N primato del siciliano Giuseppe Lacerava su Renault 5 Gt Turbo.

Rosario Moselli

SLALOM

Guardia Sanframondi (Br), 12 agosto 1990

3. Trofeo Città di Guardia Sanframondi

Le classifiche

Absoluta: 1. Nerini (Fiat X1/9 2000) 143,99; 2. Scanavino (Gmg) 149,47; 3. Carbone (Fiat X1/9 2000) 150,78; 4. De Luca (Porsche 911) 152,71; 5. Forgiione (Fiat X1/9 2000) 153,02; 6. Villani (Fiat X1/9 1600) 153,13; 7. Pagliari (Ams) 157,15; 8. Dezza (Ford Escort Rs) 158,01; 9. Gammella (Fiat X1/9 1600) 158,14; 10. Auferma (Renault 5 Gt Turbo) 159,03.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Iaccarino 173,08; 2. Tortora 174,36; 3. D. Coppola 175,26; 4. Miccio 177,31; 5. Russo 177,61; 6. Tarantino 180,96; 7. Cappelli 182,23; 8. Gorgone 192,57 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Zaccaro 172,59; 2. Sangiulio 173,37; 3. M. Coppola 175,99; 4. Pepe 180,84; 5. G. Novello 182,48 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Casillo (Peugeot 205 Gti) 174,19; 2. Graditi (Alfa 33) 183,25.

Classe 2000: 1. Camevale (Peugeot 309 Gti) 172,67; 2. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 174,03; 3. Iannotti (Opel Kadett Gsi 16v) 185,71.

Classe oltre 2000: 1. Lacerava 160,26; 2. Tuffino 168,16; 3. Petriella 169,02; 4. Sbaratta 171,78 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Gruppo A

Classe 1150: 1. R. Novello 177,69; 2. Lucera 191,81; 3. Mascio 212,34 (tutti su A 112).

Classe 1600: 1. Volto (Alfasud Sprint) 171,30; 2. Berrelli 176,05; 3. Lo Faso 176,70; 4. Vargas 179,31; 5. Ferraro (Peugeot 205) 186,07; 6. Cutolo (Opel Corsa S) 194,31 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Auferma 159,03; 2. Pagano 165,11; 3. Ciento (Peugeot 309 Gti) 165,17; 4. Langel-la (Peugeot 205 Gti) 166,32; 5. Di Martino 201,34 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Gruppo Speciale

Classe 700: 1. De Pompeis (Fiat 126) 189,33.

Classe 1000: 1. C. Spina (A 112) 171,93; 2. Formisano (Fiat 126) 174,63; 3. Bove (Fiat 127) 187,35.

Classe 1150: 1. Forino 167,04; 2. G. Spina 169,99; 3. Borzacchielli 174,34; 4. Esposito (Fiat 127) 175,42; 5. Testa 177,78 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Laurenza (Simca Rally 2) 166,03; 2. Nappo 171,64; 3. Rea (Fiat 128) 175,88; 4. Capriani 181,35; 5. Samataro (Fiat 128 coupé) 184,11; 6. Casoria 197,77 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Villani 153,13; 2. Gammella 158,14; 3. Bardinò 162,05; 4. Boccia 163,26; 5. Maglio 168,97; 6. Di Palma (Alfasud T) 183,81; 7. Geraci 189,62 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 158,01; 2. Annunziata (Alfa Gta) 170,62; 3. Cardone (Fiat X1/9) 172,48; 4. Ammirati (VW Golf Gti) 175,53; 5. Sarocca (Alfa Gt junior) 176,81; 6. Campagna (Opel Kadett Gti) 177,14; 7. Zorzetti (Fiat Ritmo) 178,97.

Classe oltre 2000: 1. De Luca (Porsche 911) 152,71.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palomba 161,36; 2. Maresca 170,11; 3. Senatore 181,18; 4. Di Vaio (Fiat 500) 182,36 (tutti gli altri su Fiat 600).

Classe 1600: 1. Visconti (Fiat X1/9) 167,11; 2. Ambrosone (Alfasud T) 194,22.

Classe 2000: 1. Nerini 143,99; 2. Scanavino (Gmg) 149,47; 3. Carbone 150,78; 4. Forgiione 153,02; 5. Pagliari (Ams) 157,15; 6. Tollis 163,28 (gli altri su Fiat X1/9).

SLALOM GIAGU BATTUTO AD ARDARA LASIA RE IN CASA

ARDARA — Franco Lasia su Fiat X 1/9 ha vinto alla grande la prima edizione del trofeo Città di Ardara ottenendo inoltre un grande successo personale visto che la corsa, che da Badu e Cubas porta in paese, si svolgeva praticamente in casa sua. Lasia si è tolta la soddisfazione di battere un altro beniamino della zona, Salvatore Giagu su Lancia Beta Montecarlo, il quale si è classificato alle spalle del vincitore. La vittoria di Lasia non è mai stata in discussione mentre la prestazione di Loddò (Fiat 600 prototipo), giunto in classifica generale soltanto al 5. posto, è stata infastidita da alcuni problemi al cambio. La 1. edizione del trofeo Città di Ardara ha comunque riscosso un grande successo di pubblico che tra le vittorie più significative quella di Antonello Piras sulla intramontabile A112 che ha prevalso nella classe 1150 del Gruppo A su un lotto di concorrenti particolarmente agguerrito e di Giovanni Perez che si è imposto nella classe 2000 del Gruppo N dove tutti i concorrenti erano al volante delle Renault 5 Gt Turbo.

Gianni Olandi

SLALOM

Ardara (Ss), 12 agosto 1990

1. Trofeo Città di Ardara

Le classifiche

Absoluta: 1. Lasia (Fiat X 1/9) 99,87; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 102,19; 3. Perez (Renault 5 Gt Turbo) 104,94; 4. Cuccheddu (Renault 5 Gt Turbo) 105,40; 5. Loddò (Fiat 600) 107,41; 6. Fois (Fiat X 1/9) 110,10.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Poru 115,83; 2. Arru 118,60; 3. Masala 121,68; 4. Dore 126,99; 5. Canu 128,61 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Serra 113,81; 2. Solinas 119,25 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Sotgia (Opel Corsa Gsi) 117,60.

Classe 2000: 1. Pala (Fiat Abarth 130) 115,12; 2. Bacchella (Opel Kadett Gsi 16v) 115,24.

Classe oltre 2000: 1. Petez 104,94; 2. Cuccheddu 105,40; 3. Doneddu 111,85; 4. Di Lorenzo 113,22; 5. Serra 116,91 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Piras 113,26; 2. Marroni 114,39; 3. Marone 116,78; 4. Gudenzi 118,03; 5. Scemo 124,92 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Seddone (Fiat Uno) 123,93.

Classe oltre 1600: 1. Doneddu (Renault 5 Gt Turbo) 110,86; 2. Sou (Opel Mania Gte) 118,39.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Dore (Fiat 127) 122,77.

Classe 1150: 1. Angioi (Autobianchi A 112) 114,18; 2. M. Serra (Fiat 127) 115,47; 3. G. Serra (Autobianchi A 112) 118,29; 4. Meloni (Fiat Ritmo) 124,90.

Classe 1300: 1. Violanti (Fiat 128) 113,95; 2. Secchi (Fiat 127) 124,19.

Classe 1600: 1. Cannoni (Talbot Lotus) 126,71.

Classe 2000: 1. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 102,19; 2. Martinez (Volkswagen Golf) 111,97.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Cadeddu (Fiat 600) 116,77.

Classe 1600: 1. Busonera (Fiat X 1/9) 118,12.

Classe 2000: 1. Lasia (Fiat X 1/9) 99,87; 2. Loddò (Fiat 600 Loddò) 107,41; 3. Fois (Fiat X 1/9) 110,10.

AGUGLIANO 2 SETTEMBRE

LA CHIUSA
AGUGLIANO
Autocross



CAMPIONATO ITALIANO OTTAVA PROVA
pool velocità su terra



Segreteria: c/o ABI ENGINEERING

FUORI IL FAVORITO TRUSCELLO

GIAMBOI SALE PRIMO LA SCALETTA

SCALETTA ZANCLEA — È bastata una sola manche al messinese Alfredo Giamboi per aggiudicarsi la 1. edizione dello Slalom Scaletta Zanclea, organizzato dalla scuderia Turbomark Team in collaborazione con l'AC Messina. Alla gara, valida per il campionato siciliano, hanno dato la loro adesione i migliori specialisti e tra i favoriti figuravano i due siracusani Melluzzo e Fazzino che stranamente, dopo aver verificato, rinunciarono a prendere il via preferendo trascorrere una giornata di villeggiatura. La gara pur perdendo due tra i favoriti è stata agonisticamente avvincente. La prima manche prendeva il via con ritardo a causa di un incidente capitato al messinese Truscello che in questa gara voleva ben figurare per riscattarsi delle polemiche che lo avevano coinvolto in quella precedente di Novara di Sicilia. La sua Fiat X1/9 è andata fuori strada finendo la corsa appoggiata ad un albero senza alcuna conseguenza per il pilota. Alla guida di una Fiat X1/9 1600 iscritta nel gruppo speciale il vincitore ha avuto ragione del lombardo Pagliari (AMS 2000) che volentieri ha approfittato delle vacanze estive per correre nel sud. Anche se con poco margine di vantaggio il tempo di Giamboi ha resistito anche nella seconda manche che il pilota non ha portato a termine a causa di uno svarione a metà del percorso. Il terzo posto del podio lo conquistava il catanese Palumbo che riusciva a precedere con la sua Fiat X1/9 uno stuolo di vetture gemelle con in testa Basilej seguito da Paffumi della Crono Corse; Geraci, Pulvirenti, Antonino e Vaccaro. Tra i primi dieci l'ottimo Faro con la piccola ma potente Fiat 126 e Mangano su Fiat 127. A Zappalà (A 112) andava il Gruppo N mentre Bongiovanni (Peugeot 205 Gti) conquistava il primato nel Gruppo A. A fine gara 45 i concorrenti classificati.

Matteo Russo

SLALOM

Scaletta Zanclea (Me), 19 agosto 1990

1. Slalom Scaletta Zanclea
gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Giamboi (Fiat X1/9) 119,08; 2. Pagliari (Ams) 120,09; 3. Palumbo (Fiat X1/9) 122,03; 4. Basilej (Fiat X1/9) 124,02; 5. Paffumi (Fiat X1/9) 124,04; 6. Geraci (Fiat X1/9) 124,06; 7. A. Pulvirenti (Fiat X1/9) 125,09; 8. Vaccaro (Fiat X1/9) 127,05; 9. Faro (Fiat 126) 128,02; 10. Mangano (Fiat 127) 129,03.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Zappalà 130,02; 2. Testa 135,05; 3. Licita 136,06 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Battaglia (Citroën Ax Sport) 140,07; 2. Degliò (Peugeot 205 Rallye) 141,00; 3. Seno (Peugeot 205 Rallye) 149,05.

Classe 2000: 1. Pepe (Peugeot 205 Gti) 131,01; 2. Barberi (Opel Kadett Gsi) 134,09; 3. Russo (Peugeot 205 Gti) 145,02.

Classe 2500: 1. Pandolfino 134,02; 2. Mirabile 135,08; 3. Posante 147,08 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Bertuccelli 134,01; 2. Ienna 134,05; 3. Caruso 143,05 (tutti su A 112).

Classe 1600: 1. Bongiovanni (Peugeot 205 Gti) 133,09.

Classe oltre 1600: 1. Conti (Opel Manta) 137,08; 2. Cambria (VW Golf Gti) 143,05; 3. Burgio (Fiat Ritmo 130) 148,00.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Faro 128,02; 2. Monaco 142,00; 3. Alla 144,00 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Izzo (Fiat Panda) 137,02.

Classe 1150: 1. Mangano 129,03; 2. Stumolo 201,00 (tutti su Fiat 127).

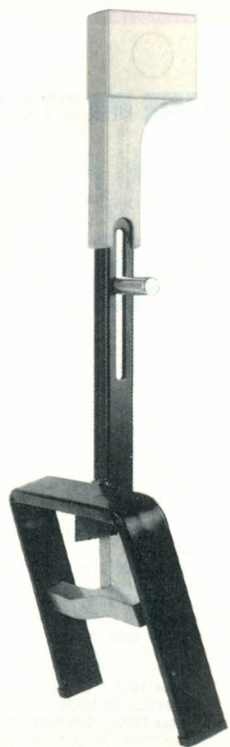
Classe 1300: 1. Palumbo 122,03; 2. Basilej 124,02; 3. Paffumi 124,04; 4. Vaccaro 127,05; 5. S. Pulvirenti 129,06; 6. Borgia (Fiat 128) 131,08; 7. Irateo 132,01; 8. Gianciani (Simca R2) 134,00; 9. Evola 136,00; 10. De Francesco (Simca R2) 166,00 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Cillari (Lancia Beta Montecarlo) 139,05.

Classe oltre 2000: 1. Troia (Opel Kadett) 143,06.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Pagliari (Ams) 120,09; 2. Ambrogio (Protospada) 129,06; 3. La Manta (Fiat X1/9) 152,06.



PEDAL BLOCK®

brevettato

L'ANTIFURTO PER AUTO DEGLI ANNI 90

Semplicissimo da usare, il Pedal Block è disponibile in due versioni:

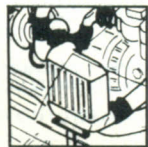
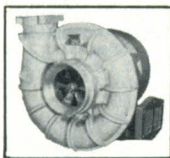
- con serratura da 750.000 combinazioni
a Lit. 116.000 + IVA
- con serratura da 300.000.000 di combinazioni
a Lit. 152.000 + IVA

Nei migliori punti vendita altamente selezionati

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

TURBO-CAR

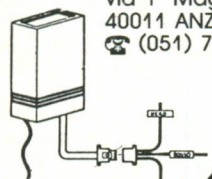
Kits sovralimentazione
Motori diesel e benzina



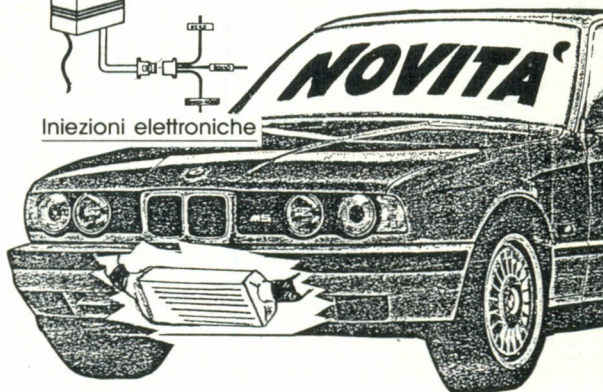
kits
intercooler

su motori turbo di serie

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



Iniezioni elettroniche



KIT INTERCOOLER BMW 524 TD INIEZIONE ELETTRONICA

PETRI AUTOFFICINA Firenze 055/611134 OFFICINA SPECIALIZZATA	OLD FARM CORSE Zibido S. Giacomo (MI) 02/9002099 OFFICINA SPECIALIZZATA	S. CARBONI SERV. GARRETT KKK Roma 06/3390268 PUNTO VEN./OFF. SPEC.	TURBOPOWER Marino (ROMA) 06/9386000 OFFICINA SPECIALIZZATA
DAVIDE PAVIA OFF. Castelnuovo Don Bosco 011/9876459 CONC. PIEMONTE/VAL D'AOSTA	BOCCEA 4x4 SERVICE s.r.l. Roma 06/6962408 SETTORE FUORISTRADA	F.LLI BENICCHI Prato (FI) 0574/591853 OFFICINA SPECIALIZZATA	ITALCAR SERVICE Arezzo 0575/33383 OFFICINA SPECIALIZZATA
AUTOTECNICA A. D'ANDREA Potenza 0971/470320 OFFICINA SPECIALIZZATA	D. PEZZOLLA OFF. Fasano (BR) 080/791581 OFFICINA SPECIALIZZATA	FONTANA PIETRO OFF. Casapesenna (CE) 081/8926203	S. BONNICI OFF. Catania 095/533453 OFFICINA SPECIALIZZATA

NOTIZIARIO CSAI

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

RIEPILOGO APPUNTAMENTI CSAI 1990

Si ritiene utile proporre a piloti e organizzatori questo breve riepilogo delle riunioni e delle varie scadenze previste nei prossimi mesi.

Riunioni per la definizione della regolamentazione 1991.

Si ricorda a tutti i piloti che sono in corso di convocazione le riunioni a cura del Delegato Sportivo di Automobile Club (Assemblee Provinciali), alle quali potrete intervenire per esprimere opinioni e suggerimenti sull'andamento dell'attività sportiva. Nel caso non abbiate ricevuto la lettera di convocazione vi preghiamo di contattare il vostro delegato sportivo. A queste riunioni seguiranno quelle indette dai Delegati Regionali (Assemblee Regionali) che dovranno produrre, entro il 22 settembre, le proposte da far pervenire alle Segreterie delle Sottocommissioni.

Sempre entro il 22 settembre dovranno giungere alle S/Commissioni le proposte degli Enti ed Associazioni membri del Consiglio Sportivo Nazionale. Le S/Commissioni avranno quale scadenza l'8 ottobre per esaminare le proposte ed elaborare un documento di massima che sarà inviato ai membri del

Consiglio Sportivo Nazionale. Nei giorni 20 e 21 ottobre, in una sede che verrà comunicata in seguito, si svolgerà il Consiglio Sportivo Nazionale al quale saranno ammessi i Delegati Sportivi di AC e le S/Commissioni. Successivamente, in base agli indirizzi del C.S.N., le S/Commissioni dovranno formulare entro la fine di ottobre le proposte definitive per la regolamentazione 1991. L'ultima fase sarà quella relativa alla riunione del Comitato Esecutivo della CSAI, che approverà la regolamentazione sportiva e tecnica 1991.

Calendario Sportivo Nazionale 1991.

Nelle pagine CSAI su Autosprint 31 e 33/34 sono state pubblicate le informazioni relative all'iscrizione al Calendario Sportivo Nazionale 1991. Si ritiene utile ricordare le date più importanti:

— Le richieste dovranno pervenire alla CSAI di Roma o Milano entro il 29 settembre 1990. Tali richieste saranno le sole ad essere prese in considerazione in fini dell'assegnazione delle validità nazionali 1991, ed avranno anche la priorità nell'effettivo inserimento a calendario rispetto alle domande presentate tardivamente. Limitatamente ai Rally ed alle

velocità su Terra, per ogni competizione l'Organizzatore dovrà comunicare, entro il 31 dicembre 1990, il nome del Direttore di Gara.

— Le riunioni per la definizione del Calendario Sportivo Nazionale 1991 si svolgeranno il 17 e 18 novembre a Riccione, presso l'Hotel Mediterraneo, p.le Togliatti 1 tel. 0541/605656.

Certificati di origine.

Nelle pagine CSAI su Autosprint 19, 27 e 28/29 sono state pubblicate le norme relative all'adozione dei Certificati di Origine. La CSAI ha stabilito che l'entrata in vigore per l'uso di tali certificati scatterà **INDEROGABILMENTE** dal 1. gennaio 1991 per tutte le vetture previste, ovvero gruppi C1, C2, C3, Sport Prototipi, Prototipi (ex Sport Nazionale), Formula Libera, F. 3, F. 2000, F. Alfa Boxer, F. Panda Monza, F. Fire Monza, F. Fiat Abarth e F. Italia. Le verifiche per il rilascio dei Certificati d'origine saranno effettuate in questi autodromi alle seguenti date: Pergusa 20-21 settembre; Varano 8-9 ottobre; Val-lungna 9-10 ottobre; Levante 21-22 novembre.

PILOTI PRIORITARI RALLY 1990

(Aggiornamento al 20/8/1990)

Priorità Fisa

1. elenco

Arletti Fabio; Biasion Massimo; Cerrato Dario; Fiorio Alessandro; Tabaton Fabrizio.

2. elenco

Capone Carlo; Del Zoppo Giovanni; Ferrecchi Maurizio; Grossi Giuseppe; Liatti Piero; Vicario Luca; Cunico Gianfranco; De Martini Paola; Rayneri Michele.

Priorità Csai

1. elenco Rally Internazionali

Aghini Andrea; Alessandrini Paolo; Ben-tivogli Bruno; Calderoli Roberto; Cusi Corrado; Dalla Pozza Luigi; Deila Pier Giorgio; Deila Romeo; Dionisio Ermanno; Ercolani Massimo; Fassina Alessandro; Galli Carlo; Grassini Varesno; Grossi Giuseppe; «Lucky»; Miele Mau-

ro; Panontin Mario; Peduzzi Rocco; Rosselli Roberto; Rossi Maurizio; Zanussi Andrea; Zenere Gianmarino.

2. elenco Rally Internazionali

Abini Paolo; Ambrosoli Luca; Ameglio Danilo; Andreucci Paolo; Barchiesi Alessandro; Bensi Franco; Bertone Enrico; Bettanin Roberto; Bolognesi Fabio; Bossini Giacomo; Braccini Giordano; Caldarola Domenico; Caneva Vittorio; Carranna Leonardo; Ceslesia Remo; Chiti Tiziano; Doni Giovanni; Fabbri Paolo Fabrizio; Fabbri Stefano; Gatti Marco; Goggia Roberto; Griotti Daniele; Guggiari Enrico; Lenci Mauro; Maioli Giuliano; Maneo Massimo; Manfrinato Giovanni; Morandini Carlo; Munari Franco; Noberasco Gabriele; Oglari Giacomo; Orioli Edi; Pianezzola Gilberto; Serena Pierluigi; Si-

psz Mauro; Stagni Mario; Stagno Antonio; Taruffi Prisca; «Tony»; Travaglia Renato; Turri Pierluigi; Vita Gian Luca; Zigliani Rizziero.

1. elenco Rally Nazionali

Barbitta Giuseppe; Benazzo Roberto; Bertola Walter; Bizzarri Stefano; Boetto Graziano; Bollini Alessandro; Cerato Mauro; Cimolai Roberto; Ciraci Vito; Colbrelli Lorenzo; Eugeni Walter; Di Mi-

celi Cristoforo; Durberti Paolo; Giordano Edoardo; Grazioli Angelo; Gregis Michele; Immovilli Corrado; Locatelli Antonio; Longhi Piero; Manfrinato Antonio; Mastantuono Guido; Mattei Antonio; Mattia Filippo; Pasutti Paolo; Tarulli Angelo; Testori Marina; Tumino Giovanni; Zordan Antonillo; Zucchetti Carlo.

2. elenco Rally Nazionali

Agostoni Emilio; An-

cona Alessandro; Bandini Luciana; Biaggioni Fabio; Bordignon Debora; Bosero Roberto; Campochiaro Sergio; Caparelli Mario; Colombo Francesco; Compierchio Marina; Fagiolo Mario; Fassitelli Ludovico; Gecchele Tiziano; Guarino Carmelo; Muller Peter; Muner Edoardo; Napolitano Barbara; Pasetto Ilaria; Scattolon Paolo; Speranza Stefano; «Susy»; Tradico Filippo; Tramontana Giuseppe.

Elenco delle priorità di zona - Rally Nazionali

Nel seguente elenco non sono ancora compresi i vincitori dei Campionati Regionali Rally.

1. Zona

Borsa Tiziano; Ciriotti Giorgio; Fassio Alberto; Ottino Luigi.

2. Zona

Cassinis Franco; Cazzola Roberto;

Orengo Alberto; Scarpenti Gino; Vallino Claudio; Sogno Livio.

3. Zona

Conti Franco; Curnis G. Luigi; Fassitelli Fabrizio.

4. Zona

Cailotto Silvia; Contardi Mara; Cordioli Corrado; Lorenzetto Maurizio; Novello Massimiliano; Soppa Ezio; Vallisneri Guglielmo.

5. Zona

Agresti Marco; Bianchi Serena; Danti Fabio; Galli Roberto; Nesti Alessandra; Parra Vincenzo; Vannoni Maria Grazia.

6. Zona

Arciero Elio; Caporali Vito Antonio; Evangelista Antonio; Rosina Stefano; Sampietro Flavio.

7. Zona

Caristi Cosimo; Giuffrida Antonio; «Karmencioff»; Sollano Gaspare.

Variazioni di calendario settore Fuoristrada

FUORISTRADA PROPRIAMENTE DETTO 4x4
26/8/1990: Palagano Fuoristrada Club - Palagano (Mo) - Coppe Csai - Annullata

23/9/1990: Panzer Club Prato - Coppe Csai - La gara si effettuerà presso il Crossdromo «Miravalle» di Montevarchi (AR) e non presso l'Autodromo del Mugello (chiuso per lavori)

FUORISTRADA TRIAL 4x4

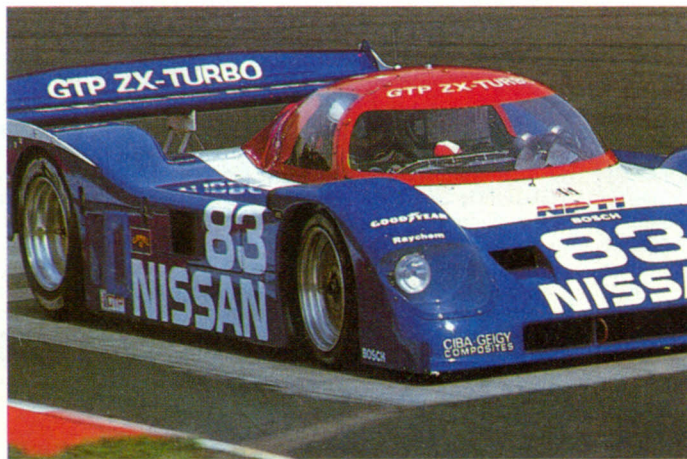
23/9/1990: Gara Coppe Csai Trial 4x4 - rinviata al 30/09/1990

IMSA IL PILOTA DELLA NISSAN INDOVINA LE GOMME GIUSTE

GEOFF BRABHAM MAGO DELLA PIOGGIA

ELKHART LAKE - Geoff Brabham ha puntato sulle condizioni atmosferiche, non montando le gomme da pioggia sotto un cielo che minacciava pioggia e ha ottenuto la sua quarta vittoria stagionale nell'Imsa, con la Nissan Gtp 90 sul tracciato di Road America. Brabham per i 39 giri di gara, pari a 250 km, ha tenuto una media di quasi 182 kmh battendo Davy Jones e la sua Jaguar di quasi 23 secondi. Al terzo posto si è classificato Juan Manuel Fangio II, alla guida di una Toyota Gtp, seguito da James Weaver con l'unica Porsche 962 in gara. La pioggia caduta copiosa prima della gara aveva indotto gli organizzatori a ridurre la corsa a una invece di due manche di 250 km. Jones, il leader iniziale, si è fermato per montare le «rain» al 24. giro, però la miscela assai tenera cominciava a surriscaldare man mano che la pista si asciugava. Jones ha detto:

«Quando è arrivato il momento per la mia sosta ai box, ritenevo che i pneumatici da pioggia fossero la scelta giusta. Stava piovendo sulla parte bassa del tracciato e c'era foschia in quella alta. In più il team aveva ricevuto delle previsioni meteorologiche che indicavano il passaggio di un temporale, ma non è stato così». A sette giri dalla fine Brabham ha preso il comando, senza avere più rivali diretti. Brabham ha così commentato la sua ventiquattresima vittoria nell'Imsa. «La pista era molto scivolosa, ma non ho voluto cambiare le gomme durante la sosta ai box,» ha spiegato. «Gli slick che montavo erano caldi e non volevo



La nuova Nissan Zxt90 (sopra) ha colto a Elkhart Lake una netta vittoria nell'Imsa. Vilarino a St. Ursanne, nell'altra pagina (Action), si è laureato campione europeo della Montagna con due gare di anticipo

passare a delle gomme fredde. Ero sorpreso di raggiungere tanto in fretta Davy, è stato allora che mi sono reso conto che

il gioco d'azzardo con le gomme era sensato. Sono riuscito a stare lontano dai murettili». A tre gare dalla fine, Brabham è molto vicino al suo terzo titolo pilota consecutivo nell'Imsa Gtp, infatti ora si trova in testa davanti al suo compagno di squadra Chip Robinson, che si è classificato 9. in seguito a un testacoda, con 168 contro 139 punti. I vincitori della divisione Lights, Martino Finotto e Ruggero Melgrati su Spice-Ferrari hanno usato la stessa tattica di Brabham, scegliendo gli slick nonostante la minaccia di pioggia. Il duo italiano si classificato 11° assoluto.

SCHIERAMENTO IMSA

Nissan Gtp Zxt90 (Brabham) 1'54'808	Nissan Gtp Zxt 90 (Robinson) 1'55'462
Jaguar Xjr10 (Davy Jones) 1'55'513	Jaguar Xjr10 (Nielsen) 1'56'527
Porsche 962C (Weaver) 1'56'805	Spice Se90-Chevrolet (Cochran) 1'57'995
Eagle Toyota Gtp (Fangio II) 1'58'731	Eagle Toyota Gtp (Moran) 1'59'274
Spice Se90-Chevrolet (Taylor-Miller) 1'59'954	Nissan Gtp Zxt (John Paul jr.) 2'06'648
Spice Se89-Pontiac (Hotchkis-Adams) 2'08'606	Spice Se87-Buick (Lopez-Johnstone) 2'08'762
Spice Se90-Ferrari (Finotto-Melgrati) 2'08'972	Spice Se88-Buick (Knott-Pace) 2'10'700
Spice Se90-Ferrari (Tennyson-Marvin) 2'11'590	Kudzu-Buick (Morgan-Hessert) 2'12'566
Spice Se87-Buick (Katz-Bonner) 2'14'699	Argo Jm16-Mazda (Jellinek jr.-Grooms) 2'17'110
Argo-Mazda (Schmidt-Brady-Schmidt) 2'24'842	

CRISI DI GOMME DELLA FERRARI F40 NELL'IMSA GTO

ELKHART LAKE — Steeve Millen alla guida di una Nissan 300 ZX ha superato la Ferrari F40 di Jean Pierre Jabouille a tre giri dalla fine in testa alla corsa Imsa GTO, disputata su una distanza di 24 giri, pari a 153 km, sul circuito di Road America. Jabouille, che si è classificato secondo a 2'455 dal vincitore, si è trovato in testa alla corsa per ben due volte tra l'8. e il 14. e dal 16. al 21. giro, ma ha perso terreno quando la pista si è asciugata. Jabouille ha detto: «Le gomme da pioggia hanno dato dei problemi quando la pista si stava asciugando, quelle anteriori erano andate, quindi l'inserimento in curva era assai difficile. Avrei voluto 4-5 giri di più di pioggia».

IMSA GTO

Elkhart Lake, 19 agosto 1990

10. gara del campionato

La classifica: 1. Millen (Nissan 300 Zx) 24 giri alla media di 150,550 kmh; 2. Jabouille (Ferrari F40) a 2'455.

TORNA IN VETTA HAKKINEN NELLA F.3 INGLESE

OULTON PARK — Mika Hakkinen ha riconquistato il comando del campionato britannico di F.3, scavalcando il connazionale finnico Mika Salo. A Oulton Park il pilota del West Surrey Racing ha ottenuto una netta vittoria, mentre tre dei piloti in lotta per il terzo posto nella classifica provvisoria della serie sono stati eliminati da una collisione al primo giro. Hakkinen aveva conquistato anche la pole position con un tempo di 1'27"85, dopo un acceso duello con Salo (solo 12. nella prima sessione per noie all'accensione). Fittipaldi, che dimostra una sempre maggiore fiducia in se stesso man mano che sta imparando a conoscere i circuiti, e Kox hanno occupato la seconda fila, seguiti da Robertson e Stewart. È stata invece nuovamente ritirata la Reynard 903B evoluzione, mentre erano soltanto due le 903 presenti nella griglia di partenza dominata dalle Ralt. Al via, i due finnici hanno preso subito il comando, alle loro spalle a metà del primo giro Fittipaldi è finito in testacoda, scatenando una collisione che ha coinvolto Robertson, Kox, Higgins e Ayles. Fittipaldi, Robertson e Kox sono usciti di scena, mentre Higgins e Ayles sono riusciti a portare le loro monoposto danneggiate almeno fino ai box. Dopo di ciò ci sono stati due testacoda di Tanaka, poi costretto al ritiro. Hakkinen, avviato verso la vittoria, ha distanziato Salo negli ultimi giri, tagliando il traguar-

IMSA

Elkhart Lake, 19 agosto 1990

12. gara del campionato

La classifica: 1. Nissan Gtp Zxt 90 (Brabham) 39 giri alla media di 181,995; 2. Jaguar Xjr10 (Davy Jones) a 22'932; 3. Eagle Toyota (Fangio II); 4. Porsche 962C (Weaver); 5. Nissan Gtp Zxt (John Paul jr.); 6. Jaguar Xjr10 (Nielsen) a 1 giro; 7. Spice Se90-Chevrolet (Cochran) a 1 giro; 8. Spice Se89-Chevrolet (Taylor) a 1 giro; 9. Nissan Gtp Zxt 90 (Robinson) a 2 giri; 10. Eagle Toyota (Moran) a 2 giri; 11. Spice Se90-Ferrari (Finotto-Melgrati) a 4 giri. 1. nella divisione Light.

Le classifiche di campionato

Piloti: 1. Brabham 168; 2. Robinson 139; 3. Davy Jones 114; 4. Nielsen 100; 5. Cobb 94.

Costruttori: 1. Nissan 209; 2. Jaguar 159; 3. Toyota 146; 4. Porsche 112; 5. Chevrolet 77.

Divisione Light piloti: 1. Lopez 200; 2. Melgrati e Finotto 150; 4. Morgan 119; 5. Velz 105.

Divisione Light costruttori: 1. Buick 227; 2. Ferrari 182; 3. Mazda 74; 4. Pontiac 66; 5. Chevrolet 32.

do con 2"72 di vantaggio. Paul Stewart ha finalmente segnato di nuovo dei punti... però, forse, si aspettava qualcosa di più dopo i lunghi test fatti a Oulton Park di recente.

FORMULA 3

Oulton Park, 12 agosto 1990

12. gara del campionato britannico

La classifica: 1. Hakkinen (Ralt R134-Mugen) 20 giri in 29'50"60 alla media di 179,17 kmh; 2. Salo (Ralt R134-Mugen) 29'53"32; 3. McGill (Ralt R134-Mugen) 30'00"91; 4. Stewart (Ralt R134-Mugen) 30'07"41; 5. Adams (Ralt R133-Vw Spiess) 30'10"58; 6. Noda (Ralt R134-Mugen) 30'18"90; 7. Westwood (Ralt R134-Mugen) 30'28"40; 8. Gene (Reynard 903-Vw Spiess) 30'38"02; 9. Heworth (Ralt R133-Vw Spiess) 30'38"02; 10. Rickett (Ralt R133-Vw Spiess) 31'07"58.

□ **Giro più veloce:** Hakkinen in 1'28"59 alla media di 181,08 kmh.

La classifica di campionato: 1. Hakkinen 81; 2. Salo 79; 3. Robertson 37; 4. Fittipaldi 25; 5. Kox 24; 6. Adams, McGill e Stewart 12; 9. Warwick 10; 10. Higgins 9; 11. Tanaka 8; 12. Noda 3; 13. Genes 1.

ASCH RITROVA LA VITTORIA NELLA PORSCHE CUP

NÜRBURGRING — Sembra che Roland Asch abbia nuovamente trovato piacere nel disputare la Porsche Cup. Infatti Asch ha conquistato al Nürburgring una bella vittoria dopo una gara molto combattuta, battendo Olaf Manthey e Stefan Oberndorfer, che lo hanno messo sotto pressione quasi per l'intera distanza della corsa. Però alla fine il campione in carica della Porsche Cup ha approfittato di un serrato duello tra Manthey e Oberndorfer, che gli ha permesso di guadagnare un leggero margine.

PORSCHE CUP

Nürburgring, 19 agosto 1990

9. gara della Porsche Cup

La classifica: 1. Asch 23 giri in 43'10"43 alla media di 145,235; 2. Manthey a 2'37; 3. Oberndorfer a 12'53; 4. Pacher a 16'33; 5. Van Garzen a 18'60; 6. Oestrich a 21'98; 7. Müller a 24'48; 8. Elchaonn a 27'33; 9. Land a 28'74; 10. Lühr a 29'07.

□ **Giro più veloce:** Van Garzen in 1'51"45 alla media di 148,774.

NELLA NASCAR MARTIN CONSOLIDA LA LEADERSHIP

BROOKLYN — Mark Martin ha tenuto in pugno la seconda metà della corsa Nascar, disputatasi su una distanza di 400 miglia sul Michigan International Speedway a Brooklyn, vincendo la sua seconda corsa stagionale e aumentando pure il suo margine di vantaggio in testa al campionato rispetto a Dale Earnhardt. Martin, alla guida di una Ford Thunderbird, è stato in testa per 70 degli ultimi 76 giri della corsa, svoltasi su 200 tornate del ovale di 2 miglia, battendo Greg Sacks, che ha preso il posto di Darrell Waltrip convalescente, alla guida di una Chevrolet, di 1"7. Martin si è imposto ad una media

di 223,362 kmh in una gara rallentata da sei esposizioni delle bandiere gialle. Al terzo posto si è piazzato Rusty Wallace al volante di una Pontiac, mentre Earnhardt, che aveva condotto la corsa per la prima metà, ha accusato problemi di gomme e una fermata ai box ha fatto retrocedere «Ironhead» e la sua Chevy dal secondo all'ottavo posto. Martin, prima di questa gara, era in testa alla serie con 10 punti di vantaggio, che ha ora portato a 48 su Earnhardt. A questa corsa, disputata sotto la costante minaccia della pioggia, hanno assistito 60.000 spettatori.

NASCAR

Brooklyn, 19 agosto 1990

19. gara del campionato

La classifica: 1. Martin (Ford) 200 giri alla media di 223,362 kmh; 2. Sacks (Chevrolet) a 1"7; 3. Wallace (Pontiac); 4. Elliott (Ford); 5. Rudd (Chevrolet); 6. Allison (Ford); 7. Bodine (Ford); 8. Earnhardt (Chevrolet); 9. Sheperd (Ford); 10. Jarrett (Ford). **La classifica di campionato:** 1. Martin 2854; 2. Earnhardt 2806; 3. Bodine 2700; 4. Wallace 2579; 5. Sheperd 2491.

VILARINO RE DELLE SALITE A ST. URSANNE

ST. URSANNE — Dopo la sconfitta patita la settimana prima a Mont Dore, Andres Vilarino si è prontamente rifatto nella gara svizzera di St. Ursanne. Il pilota iberico non si è accontentato soltanto di vincere, ma ha anche abbassato di quasi un secondo il record della gara. Del resto le condizioni climatiche e del fondo stradale hanno permesso progressi ancora più marcati tra le vetture da turismo, dove Gruppi A ed N hanno segnato miglioramenti nell'ordine di 3-4 secondi. Nella precedente gara di Mont Dore Vilarino aveva dovuto arrendersi sia al pilota francese Bernard Chambored, che con una Toj 206Sc gli aveva inflitto un distacco di oltre quattro secondi, che a Marcel Tarres, primo assoluto con la superfavoreta Martini Mk56 di F.2 non ammessa all'Europeo, autore di un tempo complessivo di 4'47"78, contro il 5'07"57 di Vilarino. Superata la poco positiva gara di Mont Dore, con il successo ottenuto a St. Ursanne, Vilarino, agevolato anche dalle opache prestazioni del diretto rivale Herbert Stenger, si è matematicamente laureato campione europeo della Montagna.

Mentre anche in questo caso la vittoria assoluta è andata a Marcel Tarres, che con la sua Martini di F.2 ha pure stabilito il nuovo record assoluto del tracciato.

SALITE

St Ursanne, 19 agosto 1990

10. gara del campionato europeo

La classifica di Gruppo C: 1. Vilarino (Lola T298) 3'54"67; 2. Darbellay (Lucchini S289) 3'56"66; 3. Pedrazza (Prc M89) 4'01"75; 4. Steiner (Lola T298); 5. Regosa (Osella Pa9) 4'10"77.

Gruppo N: 1. Pignard (Ford Sierra Cosworth) 4'33"65.

Gruppo A: 1. Buehrer (Ford Sierra Cosworth) 4'24"06.

Gruppo B: 1. Boehme (Porsche 944 Turbo) 4'47"83.

Mont Dore, 12 agosto 1990

9. gara del campionato europeo

La classifica di Gruppo C: 1. Chamberod (Toj 206Sc) 5'03"14; 2. Vilarino (Lola T298) 5'07"57; 3. Dupuis (Lucchini) 5'10"63; 4. Stenger (Stenger-Sachs) 5'10"79; 5. Regosa (Osella Pa9) 5'14"50.

Gruppo N: 1. Grobot (Ford Sierra Cosworth) 6'05"49.

Gruppo A: 1. Dosieres (Bmw M3) 5'41"89.

Gruppo B: 1. Tohoubrikov (Peugeot 205 T16).

La classifica di campionato (2ª categoria): 1. Vilarino 135; 2. Stenger 77; 3. Nesti e Darbellay 47; 5. Pedrazza 42; 6. Iflando 40.

(1ª categoria): 1. Dosieres e Charouz 130; 3. Tohoubrikov 112; 4. Boehme 110; Hahn 84.

GRAVETT BATTE ROUSE NEL TURISMO A BRANDS HATCH

BRANDS HATCH — Robb Gravett ha ottenuto la sua 7. vittoria consecutiva nel campionato britannico di Turismo a Brands Hatch, ma solo dopo una dura battaglia con Andy Rouse. Gravett è partito dalla pole position con il tempo di 1'31"03, seguito da nove Sierra Rs500, mentre in 10. posizione si è qualificata John Cleland, 1. della classe 2, dando del filo da torcere alle M3 ufficiali che montavano gomme Pirelli, nuove per le corse britanniche. Per quanto riguarda i pneumatici le Yokohama hanno conquistato la pole, le Dunlop il secondo tempo con la Ford di Bristow, e poi con la Rouse, le Pirelli erano terze. Amato Ferrari, 7. in griglia con una Rs500 di Eggenberger gommata Pirelli, è però uscito di pista già al primo giro di gara. Rouse è stato autore di una stupenda partenza, seguito da Gravett, Harvey e Bristow. Ben presto il duo di testa si è distanziato dal resto del gruppo. Le due Ford si sono toccate ripetutamente, prima che Gravett, con una manovra coraggiosa, prendesse il comando al 9. giro, per tenerlo fino alla fine. La lotta nella classe 2 è durata per tutta la corsa, con quattro-cinque piloti ansiosi di togliere il coman-

do a Cleland, 7. assoluto. Nonostante tutto Cleland, è riuscito a imporsi.

TURISMO

Brands Hatch, 19 agosto 1990

9. gara del campionato britannico

La classifica: 1. Gravett (Ford Sierra Rs500) 15 giri in 23'23"25 alla media di 161,00 kmh; 2. Rouse (Ford Sierra Rs500) a 0"73; 3. Harvey (Ford Sierra Rs500) a 14"38; 4. Walker (Ford Sierra Rs500) a 20"16; 6. Goode (Ford Sierra Rs500) a 1'03"77; 7. Cleland (Vauxhall Cavalier) a 1'17"77; 8. Syner (Bmw M3) a 1'18"83; 9. Allam (Bmw M3) a 1'19"45; 10. Luby (Bmw M3) a 1'20"13.

□ **Giro più veloce:** Gravett in 1'32"34 alla media di 165,66 kmh.

La classifica di campionato: 1. Gravett 163; 2. Syner 137; 3. Rouse 107; 4. Cleland 102; 5. Harvey 91; 6. Bristow 82.

IMPRENDIBILE SCHUMACHER IN F.3 AL NÜRBURGRING

NÜRBURGRING — Michael Schumacher ha fatto festa nella 9. gara del campionato tedesco di F.3. Il pilota del team Wts ha ottenuto una netta vittoria, dopo aver condotto la corsa in testa dall'inizio alla fine, giungendo così al suo quinto successo stagionale. Alla guida di una Reynard-Vw Spiess, Schumacher ha battuto Otto Rensing alla guida di una Ralt-Vw Spiess di 3"07. Grazie a questa ennesima vittoria, Schumacher ha aumentato il suo margine di vantaggio in vetta al campionato, ora a quota 123 punti, seguito sempre da Rensing con 105 punti, quando vi sono ancora due gare da disputare. Alle spalle del duo di testa hanno lottato Peter Zakowski con la sua Reynard, ora con motore Mugen, e Frank Krämer con la Eufra-Opel per la terza piazza. Alla fine si è imposto Zakowski, facendo così fare un debutto positivo al propulsore Mugen nel campionato tedesco. Sono stati sfortunati invece i due giovani piloti appoggiati dall'Ons (Csa tedesca). Jörg Müller, su Reynard-Vw Spiess, è finito in testacoda già al primo giro, terminando poi 12., mentre Thomas Rabe, si è dovuto fermare ai box per sostituire il musetto, concludendo solo in 21. posizione. La corsa è stata ridotta da 23 a 19 giri per rispettare l'orario di partenza della gara del mondiale Sport Prototipi, ma sono stati attribuiti pieni punti.

FORMULA 3

Nürburgring, 19 agosto 1990

9. gara del campionato tedesco

La classifica: 1. Schumacher (Reynard 903-Vw Spiess) 19 giri in 30'55"99 alla media di 167,389; 2. Rensing (Ralt R134-Vw Spiess) a 3"07; 3. Zakowski (Reynard 903-Vw Mugen) a 10"73; 4. Krämer (Eufra 390-Opel) a 12"40; 5. Kelleners (Eufra 390-Vw Spiess) a 25"55; 6. Panchyryz (Reynard 903-Vw Spiess) a 29"22; 7. Werner (Ralt R134-Opel) a 30"55; 8. Hessel (Ralt R134-Vw Spiess) a 36"24; 9. Lohr (Ralt R134-Vw Spiess) a 37"74; 10. Kaufmann (Reynard 903-Opel).

□ **Giro più veloce:** Schumacher in 1'36"66 alla media di 169,337.

La classifica di campionato: 1. Schumacher 123; 2. Rensing 105; 3. Kaufmann 69; 4. Panchyryz 63; 5. Müller 55; 6. Werner 47; 7. Kelleners 40; 8. Lohr 36; 9. Hessel e Zakowski 31.



HAPPY VALLEY: SABATO SI CORRE IN NOTTURNA

SULLA pista Happy Valley di Cervia (Ravenna) si disputerà sabato una gara nazionale in notturna. La gara, a carattere nazionale, sarà aperta alle categorie 100 e 125 oltre agli Amatori ma limitatamente alla 100. Questi gli appuntamenti per le prossime due settimane:

1 SETTEMBRE

- Pista Happy Valley
Cervia (Ravenna)
100, 125, Amatori 100

2 SETTEMBRE

- Circuito di Rosa (Vicenza)
60, 100, 125
- Pista Montalto Uffugo (Cosenza)
60, 100, 125
- Circuito di Casetta
Casetta di Castelnuovo (Siena)
60, 100, 125
- Pista Le Sirene
Cavaglià (Vercelli)
2. Trofeo Dap (1. prova
60, 100, 125
- Pista di Atina (Frosinone)
50, 100, 125
- Circuito di Terni
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Gela (Agrigento)
60, 100, 125
- Circuito di Somma Lombardo
(Varese)
60, 100, 125
- Autodromo di Varano
Varano de Melegari (Parma)
8. prova della Superkappa
- Circuito di Castel S.Pietro (Bologna)
Amatori Uisp 100 e 125
- Circuito di Teramo
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Voghera (Pavia)
Amatori

9 SETTEMBRE

- Circuito di Lamezia Terme (Latina)
60, 100, 125
- Pista Salentina
Ugento (Lecce)
60, 100, 125
- Pista Winner
Nizza Monferrato (Asti)
60, 100, 125, 135, Amatori
- Circuito di Trequanda (Siena)
60, 100, 125, Amatori 125
- Pista del Sele
Battipaglia (Salerno)
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di S.Margherita
S.Margherita del Belice (Agrigento)
60, 100, 125
- Pista Nuvolari
Curtatore (Mantova)
60, 100, 125
- Circuito di Ripe (Ancona)
60, 100, 125, Amatori



È IL PIÙ GIOVANE PILOTA FRANCESE IRIDATO NELLA 100 JUNIOR DUFOUR GIÀ SULLE ORME DI PROST

CON LA vittoria conseguita a Lonato, Jeremy Dufour (nella foto Biondo) è diventato a 14 anni il primo pilota francese a conquistare un titolo iridato nella 100 Junior. Ad essere sinceri nessuno (neppure gli attenti osservatori francesi) si aspettava di vedere il piccolo pilota sul gradino più alto del podio mondiale e invece il giovane transalpino di Cuinzier, nella zona della Loira, è riuscito anche a battere la nutrita compagine italiana precedendo i pur bravi Trulli e Striani. Dufour ha debuttato nel karting nel 1986 ottenendo un incoraggiante nono posto nella classifica finale del campionato francese Minimes. L'anno seguente è passato nella categoria Cadetti (la versione transalpina della 100 Italia) concludendo 4. alle spalle di Landais, Lucotte e Carron e facendosi subito notare, oltretutto per la ridotta statura, anche per la particolare aggressività nella guida. Nel 1988 ottiene un 10. posto al termine del campionato nazionale francese ma il vero salto di qualità si è verificato lo scorso anno quando Dufour ha sfiorato il titolo nella Cadetti francese; l'ultima (e decisiva) gara, infatti, venne annullata in seguito al grave incidente nel quale perse la vita Jerome Bernard. Per la stagio-

ne '90, Dufour decide di svolgere un periodo di preparazione in vista della coppa del mondo della 100 Junior 1991 che si correrà sul circuito di Laval. Il transalpino, quindi, prende parte al campionato francese nella categoria Nazionale 1 e allo stesso tempo partecipa ad alcune gare nella Junior Internazionale. Dufour impiega un Dino-Rotax preparato da Sodikart e sponsorizzato dalla catena di supermercati Intermarché. Nelle prime gare della stagione ottiene ottimi risultati nel campionato francese Junior. Nella gara dell'europeo della stessa categoria, disputata a Le Mans conclude al quarto posto dopo aver vinto la prefinale; nel torneo francese della Nazionale 1 agguanta un promettente terzo posto finale davanti a piloti ben più rinomati di lui. Non dobbiamo dimenticare che Dufour corre nelle gare nazionali con una zavorra di ben 30 kg per rientrare nel limite di peso minimo, che scende a 15 nella categoria Junior. «Spero di diventare un giorno come Alain Prost — ha detto Dufour a Lonato dopo aver vinto il titolo — e arrivare presto in Formula 1». Le premesse sulle capacità di guida (e la statura) ci sono, Jeremy, si tratta solo di saper aspettare...

A CANEVA BRIVIDO PER CAMATTA

ANDREA CAMATTA non si dimenticherà facilmente lo spettacolare incidente che lo ha visto protagonista nella gara disputata a Caneva Fratta lo scorso 22 luglio. Il giovane pilota di Pordenone, infatti, subito dopo il via nella finale della 125 nazionale è rimasto chiuso tra il gruppo e le balle di paglia all'ingresso di una curva e ha agganciato con la ruota anteriore destra una delle protezioni. Nel contatto, il kart di Camatta (come si può vedere nella foto Biondo) si è sollevato girandosi più volte in aria e ricadendo successivamente in mezzo alla pista mentre sopraggiungevano altri concorrenti. Per fortuna il pilota non ha riportato conseguenze fisiche ma solo tanto spavento e ha dichiarato di essere già pronto a disputare ancora nuove gare. Non sembrano dello stesso avviso i genitori seriamente intenzionati a far proseguire il loro figlio negli studi universitari lontano dai kartodromi...



GP DI MENTONE IL PROSSIMO ANNO A... MONTECARLO

IL PROSSIMO anno si correrà a Montecarlo la 19. edizione del Gran Premio di Mentone. Una porzione del circuito utilizzato per disputare il Gp di Formula 1 (probabilmente la zona delle piscine) verrà utilizzato per allestire il tracciato dove i kart della 100 e 125 potranno confrontarsi. A questa decisione sono giunti gli organizzatori della gara francese dopo un incontro avvenuto a Mentone con il presidente della Cik Ernest Buser. Alla riunione era presente anche Fulvio Maria Ballabio, eletto neo-presidente del Karting Club Menton, che ha assicurato una serie di iniziative collaterali alla gara. Il prossimo Gp di Mentone dovrebbe disputarsi la domenica precedente al Gp di Formula 1 e avere quasi sicuramente la diretta televisiva. Altre riunioni sono state già fissate per studiare il programma nei minimi dettagli.

IN FRANCIA NUOVA RIVISTA DI KARTING

IN FRANCIA continuano a spuntare come funghi le riviste interamente dedicate al karting. Dopo Special Karting e Top Karting è da poco uscito il primo numero di «Kart 1» (nella foto la copertina), un periodico bimestrale in buona parte a colori ricco di notizie e fotografie dedicate all'attività nazionale e curato da Renaud Didier. Nel primo numero, che rimarrà in edicola fino alla fine di agosto, si è parlato anche della prima prova di campionato europeo di Formula K e Formula A oltre a un'interessante confronto tra i piloti italiani e quelli transalpini. Non mancano le pagine di tecnica e le cronache delle gare regionali suddivise per zone. «Kart 1» è in vendita per il momento

soltanto in Francia al prezzo di 30 franchi (poco più di sei mila lire); chi volesse maggiori informazioni potrà contattare direttamente la redazione presso: Edizioni Sfr, Rue Greneta 60, 75002 Parigi (Francia).



CACCIA APERTA AL MONDIALE A LAVAL È DI SCENA LA 125

DOMENICA prossima, sul circuito francese di Laval, si assegnerà il titolo mondiale della 125 Formula C e quello europeo della 125 Intercontinentale C. Saranno ben 15 i piloti nazionali che cercheranno di mantenere in Italia il titolo iridato vinto lo scorso anno da Gianluca Giorgi (nella fotoAction) sul tracciato cecoslovacco di Olomouc; nell'89 anche l'europeo della Intercontinentale C fu vinto da un italiano: Gianluca Paglicci, infatti, si impose davanti a Roberto Ninzoli che, quest'anno tenta l'avventura iridata. L'unico vero pericolo per i nostri portacolori potrebbe venire da Peter Rydell che, lo scorso anno, concluse il mondiale al secondo posto dopo aver vinto l'edizione '88. Ecco l'elenco dei piloti che disputeranno la prova francese con il rispettivo materiale utilizzato in gara.

FORMULA C

Donato Cicconetti	(Birel-Pavesi)
Pietro Sassi	(Birel-Pavesi)
Roberto Calcinari	(Kali-Tm)
Alessandro Ottaviani	(Allkart-Pavesi)
Gianluca Paglicci	(Kali-Kali)
Paolo Pulliero	(Birel-Pavesi)
Vincenzo Saiffa	(Allkart-Pavesi)
Riccardo Tarabelli	(Tony-Pavesi)
Domenico Gagliardi	(Allkart-Pavesi)
Alessandro Donati	(Tony-Rotax)
Roberto Ninzoli	(Kali-Tm)
Alessandro Piccini	(Birel-Pavesi)
Gianni Mazzola	(Birel-Balen)

Giancarlo Masotto	(Tony-Pavesi)
Pierluigi Mellini	(Kali-Tm)

INTERCONTINENTALE C

Claudio Palli	(Birel-Tm)
Maurizio Braschi	(Kali-Tm)
Roberto Montagnani	(Tony-Power)
Valerio Berio	(Birel-Tm)
Nico Biasuzzi	(Kali-Kali)
Lino Di Simplicio	(Birel-Tm)
Giorgio Puffolo	(Birel-Power)
Emilio Bertoni	(Tony-Pavesi)
Massimo Panari	(Tecno-Power)
Gianpaolo Vicarelli	(Dap-Tm)

ANCHE MALANDRUCCO CON I ROTAX

GIANLUCA Malandrucchio (nella fotoBiondo) dovrebbe concludere la stagione agonistica '90 con i motori Rotax. Il condizionale è d'obbligo perchè il pilota laziale, dopo aver deciso di utilizzare i propulsori di Hezemans, ha portato a tre il numero delle Case costruttrici di motori cambiate nell'arco della stagione attuale. Dopo aver utilizzato per lungo tempo i Parilla, Malandrucchio ha deciso improvvisamente di impiegare l'Atomik in occasione del mondiale della 100 Junior, disputato lo scorso 15 luglio sulla Pista South di Lonato dove peraltro non ha offerto una prestazione ai massimi livelli (come avrebbe potuto viste le sue capacità) concludendo la finale al settimo posto. Sembra, inoltre, che una prima richiesta di fornitura dei Rotax per l'alfiere della Crg fosse già stata avanzata qualche giorno prima della gara iridata di Lonato ma il progetto non aveva avuto seguito.



LE GARE

CIRCUITO DI GROTTAMINARDA

Grottoaminda (Av), 19 agosto 1990

Classe 60 Minikart: 1. Petraglia (Dap).

Classe 100 Nazionale: 1. Bifulco (Crg-Rotax); 2. Pagano (Crg-Corner).

Classe 100 Internazionale: 1. Austeri (Allkart-Parilla).

Classe 125 Nazionale: 1. Ambrosio; 2. Cocozziello; 3. Lanza; 4. De Luca; 5. Basile (tutti su Kali-Tm).

Classe 125 Internazionale: 1. Vitello (Kali-Tm); 2. Pisani (Kali-Tm).

Classe 100 Amatori: 1. Imbimbo (Birel-Parilla); 2. Fusco (Birel-Dap).

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Ambrosio S.; 2. Festa; 3. Colarusso (Kali-Mac); 4. Sellitto (Kali-Mac); 5. Barbiero (gli altri su Kali-Tm).

Classe 125 Amatori (valvola): 1. De Luca R. (Kali-Tm); 2. Franzese (Kali-Tm); 3. Puzo (Kali-Kawasaki).

CIRCUITO DI PETROSINO

Petrosino (Tp), 19 agosto 1990

Classe 60 Minikart: 1. Spada (Tony); 2. Costanzo (Iam); 3. Fortunato (Dap); 4. Gugliuzza (Dap); 5. Gianbalvo (Dap).

Classe 100 Italia: 1. Maggio (Tony-Corner); 2. Crispi (Pcr-Pcr); 3. D'Anna (Crg-Corner); 4. Lo Iacono (Kali-Corner); 5. Arrigo (Cmp-Cmp).

Classe 100 Nazionale: 1. Nicolosi (Pcr-Pcr); 2. Marretta (Pcr-Atomik); 3. Lullo (Pcr-Pcr); 4. Crescente (Dap-Corner); 5. Ventrella (Allkart-Pcr).

Classe 100 Internazionale: 1. Martorana (Pcr-Atomik); 2. Robucci (Birel-Rotax); 3. Cascio (Tony-Rotax).

Classe 125 Nazionale: 1. Anastasi (Kali-Tm); 2. Taverna (Allkart-Tm); 3. Moniera (Kali-Tm); 4. Giacchino (Kali-Tm); 5. Facella (Allkart-Tm).

Classe 125 Internazionale: 1. Scurti (Kali-Tm); 2. Castellana (Kali-Tm); 3. Cardella (Allkart-Tm).

■ **IMOLA CORSE.** Fabrizio Cavalli, segretario della sezione karting della scuderia Imola Corse, ha comunicato che la gara inserita in calendario per il prossimo 1. settembre sulla pista Panticelli di Imola è stata rinviata. La decisione è stata presa per il protrarsi dei lavori iniziati qualche tempo fa sul circuito e non ancora terminati. Al momento non si conosce ancora la nuova data in cui si correrà la gara nazionale.

■ **RAMACCA.** In occasione del campionato italiano della 125 Nazionale e C/Nazionale che si svolgerà il prossimo 22 settembre sulla Pista Mainenti di Ramacca (Cl), la delegazione regionale karting della Sicilia ha studiato una simpatica iniziativa. Tutti i piloti che interverranno alla competizione potranno usufruire gratuitamente del traghetto tra la Calabria e l'isola; inoltre, gli organizzatori stanno vagliando la possibilità di effettuare escursioni nell'isola. Per maggiori informazioni si potrà telefonare allo 095/653957.

ATINA RECUPERA IL 2 SETTEMBRE L'INTERREGIONALE

VERRÀ recuperata il prossimo 2 settembre la decima e penultima prova del campionato interregionale Campania - Basilicata. La gara si disputerà sul Kartodromo di Atina (Fr) in sostituzione di quella inizialmente prevista sullo stesso impianto lo scorso 8 luglio. A comunicarlo sono state le delegazioni Karting della Campania e della Basilicata.



UN MANOMETRO DIGITALE PER LE GOMME

È GIÀ disponibile presso il Centro Italiano Assistenza Karting di Parma (0521/671317) l'indicatore di pressione dei pneumatici digitale. Questo piccolo apparecchio (visibile sopra nella foto), realizzato in materiale plastico, è facilissimo da usare: basta poggiare il sensore sopra la valvola di gonfiaggio e premere il pulsante «on» per leggere in pochi istanti la corretta pressione dei pneumatici con una precisione di 0,01 bar; un altro piccolo pulsante consente di regolare opportunamente la piccola valvola barometrica entro contenuta con la pressione atmosferica esterna. «Accutire», questo è il nome del piccolo manometro digitale, è alimentato da una pila che dovrebbe avere una durata media di circa tre anni ed è in vendita a un prezzo prossimo alle 70 mila lire.

VELOCITA'

2 SETTEMBRE

Donington
Campionato mondiale Sport Prototipi
Donington Racing Club
Tel. 0044/332/810048

Vancouver
Campionato Formula Indy
Mini Indy
Cart
Tel. 001/313/3348500

Monza
Camp. Italiano F. 3
Coppa Renault 5
Challenge Porsche
Sias Monza
Tel. 039/24821

San Antonio
Campionato Imsa
Imsa
Tel. 001/203/33679

Albi
Campionato francese Formula 3
Superfurmismo
Formula Renault
Asa Albi
Tel. 0033/63/549400

Brands Hatch
Campionato inglese Formula 3
Barc
Tel. 0044/264/772607

Nürburgring
Campionato tedesco Formula 3
Campionato turismo Adac Saarland
Tel. 0049/681/870031

Fuji
Campionato giapponese Formula 3000
Fuji Speedway Corp
Tel. 0081/3/2165611

Stock car a Darlington
Campionato Nascar Nascar
Tel. 001/904/2530611

Varano
Campionato prototipi F. Alfa Boxer
Formula 2000
Sogesa
Tel. 0521/36671

RALLY

26-30 AGOSTO

Halkidiki
Campionato europeo



SERVIZIO QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE CON LA SIP

CHIAMATE IL **1637**

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

OPPURE **(051) 997.997** SE DI ALTRO DISTRETTO

coefficiente 20
Elpa
Tel. 0030/1/7786902

30 AGOSTO-2 SETTEMBRE

Vitava Klatovy
Trofeo d'Europa rally storici
Pamk Klatovy
Tel. 0042/42186/2080

30 AGOSTO - 2 SETTEMBRE

Piancavallo
Campionato italiano coefficiente 4
Campionato europeo coefficiente 10
Ac Pordenone
Tel. 0434/208965-6-7

1 - 2 SETTEMBRE

Rally del Grappolo
Coppa Italia 1. zona coefficiente 3
San Damiano Rally Club
Tel. 0141/975154

Valli Bresciane
Rallysprint
Sc. Brescia Rally
Tel. 030/2754112

2 SETTEMBRE

Rally del Vulture
Coppa Italia 6. zona coefficiente 3
A.S. Dragons Team
Potenza

ALTRE SPECIALITÀ

2 SETTEMBRE

Turkheim Trois Epis
Campionato europeo della montagna
Asac d'Alsace
Tel. 0033/88/360434

Trento-Bondone
Campionato italiano della montagna
Coppa Csaì
Scuderia Trentina Gardolo (Trento)

Coppa del Cimino
Coppa Csaì della montagna
Ac Viterbo
Tel. 0761/224806

Termini-Caccamo
Coppa Csaì della montagna

Staff 99
Tel. 091/333543

Slalom Molini Triora
Campionato italiano Supergara
Tel. 0173/65425

Slalom S. Cesarea Terme
Gruppo Piloti Salentini
Tel. 0832/28148

Slalom Città di Massa
Scuderia Maremma Corse
Tel. 0566/43339

Slalom dell'Uva
Ac Benevento
Tel. 0824/21582

Slalom Città di Valderice
Coppa Csaì 6. zona
Valderice Racing
Tel. 0923/835492

Slalom di Moscufo
Angry Team
Tel. 085/8942450

Slalom Città di Ithiri
Ass. Ithirese Sport Sassari



A Monza, appuntamento col campionato italiano di F.3 e la Coppa Renault. Sopra, Mirko Savoldi con la Dallara, giovane emergente della serie tricolore (Photo4). A sinistra il marchigiano, Mauro Gagliardini, leader del monomarca Renault (Action)

Velocità su terra pista Tim Cross
Tim Cross
Tel. 0522/887848

Velocità su terra a Agugliano
Campionato italiano Autocorse Agugliano
Tel. 071/907804

Velocità su terra a Latina
Cross Srl
Tel. 0773/481748

COME DIVENTARE PILOTI

SCUOLA FEDERALE CSAI
Autodromo di Vallelunga, 00063 CAMPAGNANO DI ROMA
Telefono 06/9042949
(velocità e rally)

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH
Autodromo di Magione 06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/841669
(velocità)

SCUOLA DI PILOTAGGIO DI SIEGFRIED STOHR
Autodromo Santamonica 47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/615159 - 770207
(velocità e guida sicura)

SCUOLA DI PILOTI MILANO
Autodromo di Monza
Tel. 0331/59.23.95
(velocità e rally)

SCUOLA PILOTI FUORISTRADA
Federazione Italiana Fuoristrada Via Capranica, 4 - 20131 Milano
Tel. 02/23.00.18
(fuoristrada)

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO U. HENDRICKS
Strada Cantonale del S. Gottardo km 14 Nord di Bellinzona
OSOGNA (Svizzera)
Tel. 0041/92/66.18.78
Tutti i giorni lezioni su appuntamento

CARLO ROSSI DRIVING CAMP
Viale Marconi, 2/C 28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322/846222
(guida sicura, sportiva, rally, acrobatica, neve e ghiaccio driving master)

GABRIELE GORINI SPEED TRAINING
Autodromo di Imola Sede Legale: Via Sillaro, 31 7100 FORLÌ
tel. 0543/700188-50523
(corsi di pilotaggio con vetture Porsche)

VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL
Piazza Mazzini, 18 36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

1960 CHE «CARIOCA» A SUPERGA!

Con il successo alla Ollon-Villars lo svizzero Heini Walter e la sua Porsche battono definitivamente il nostro Mennato Boffa nella lotta al titolo europeo della specialità. Boffa, infatti, è 2. ma perde ogni residua possibilità di puntare al campionato. In Francia l'elenco parenti è di quelli nobili: fra gli altri ci sono il dominatore della stagione di F.1 Jack Brabham, in gara con una Cooper F.2, e Edgar Barth, velocissimo con la sua Porsche F.2. Contemporaneamente in Italia si disputa la Sassi-Superga, classica torinese che vede il successo di Gianni Balzarini con la Wre 2000 sport. Chi stupisce, però, è un ragazzo alla sua terza corsa che si cela con lo pseudonimo «Carioca»: al volante di una Lancia Appia Zagato vince alla grande la sua classe. È un giovanissimo Cesare Fiorio.

RALLY. Si chiamano Pat Moss e Ann Wisdom e fanno vedere di che pasta sono fatte aggiudicandosi una massacrante edizione della Liegi-Roma-Liegi con la loro Austin Healey. Brave davvero.

FORMULA JUNIOR. Dopo tre anni di interruzione si torna a correre sul tracciato cittadino di Reggio Calabria e l'onore tocca alle monoposto della F. Junior. Alla fine risulta vincitore Colin Davis.

1970 CÉVERT BATTE REGAZZONI

Il campionato continentale fa una pausa dopo la gara di Pergusa, vinta da Clay Regazzoni con la Tecno, ma sono due le gare F.2 in programma domenica 30 agosto. Una si disputa in Austria, a Salisburgo, l'altra in Svezia, sul circuito di Mantorp Park. In Austria il mattatore è Jacky Ickx, che con la Bmw giunge 1. nella prima manche e 2. nella seconda, ottenendo un meritato successo per somma di tempi davanti a Vittorio Brambilla con la Brabham. Sfortunato è Rindt, che si ferma nella prima fase di gara ma vince, inutilmente, la seconda. In Svezia sono invece le Tecno a fare il bello e il cattivo tempo. Il francese Cévert si aggiudica la prima manche mentre al compagno Regazzoni va la seconda. Cévert è primo per somma di tempi.

RALLY. Giunto alla 7. edizione il San Martino di Castrozza è già una gara di prima grandezza nel panorama europeo. Tre squadroni, i migliori del momento, si affrontano senza esclusioni di colpi: Lancia, Alpine Renault non lasciano nulla al caso ma a dominare è solo uno, la Lancia. Sono tre le Fulvia Hf ai primi tre posti, con Kallstrom primo davanti a Barbasio e Cavallari. Quarto, con la Fiat 124 spider, Paganelli. Poca fortuna per l'Alpine e Andruet, fermi quando erano in 2. posizione.

1980 L'AGGANCIAMENTO DI PIQUET

Quello che sembrava un mondiale già chiuso, vinto da Alan Jones, si riapre con il Gp d'Olanda a Zandvoort dove il successo va a Nelson Piquet. Succede infatti che Jones, velocissimo a scattare in testa, dalla seconda fila, sale su un cordolo, rompe una bandella laterale della sua Williams e si ferma ai box per la riparazione. Riparte ma è troppo arretrato per tentare il recupero: finirà solo 11. Piquet, invece, pur dopo che il suo casco è stato colpito da un pezzo della bandella di Jones, non demorde e da 5. che è riesce ad agguantare il 1. posto davanti a René Arnoux e Jacques Laffite. Adesso è solo a 2 punti da Jones. Il Gp d'Italia in programma a Imola due settimane più tardi si preannuncia davvero interessante.

RALLY. Il 1000 Laghi, valido per il mondiale e per l'europeo, vede un grande successo di Markku Alen con la Fiat 131 Abarth. Per rendere l'idea di quanto sia incerta la gara sino all'ultimo basti pensare che il 2. classificato, Ari Vatanen con la Ford Escort Rs, è staccato di 57" da Alen dopo quattro ore di prove speciali... Tra i due finlandesi è battaglia grande ma Alen è troppo determinato per regalare qualche cosa a Vatanen. Alla fine il 3. classificato, Eklund, ha accumulato un vantaggio di oltre 11' dal vincitore!



1960. Alla Sassi-Superga vince la classe una Lancia Appia Zagato guidata da «Carioca». Sotto le mentite spoglie si nasconde un Cesare Fiorio giovanissimo
1970. Cévert con la Tecno coglie la prima manche nella gara di Formula 2 a Salisburgo
1980. Piquet si impone in Olanda e si rilancia nel mondiale al volante della Brabham sfruttando lo stop di Alan Jones (Attualfoto)



FINA LANCIA LA SFIDA. E VINCE.

TR

CAMPIONATO ITALIANO:

RALLY DI PESCARA 15-16 Giugno

1° Cerrato/Cerri su Lancia Fina integrale 16 v

RALLY DI LIMONE 6-7 Luglio

1° Cerrato/Cerri su Lancia Fina integrale 16 v

CAMPIONATO EUROPEO:

24 ORE DI YPRES 29-30 Giugno

1° Droogmans/Joosten su Lancia Fina integrale 16 v

2° Cerrato/Cerri su Lancia Fina integrale 16 v

RALLY DI POLONIA 6-7 Luglio

1° Droogmans/Joosten su Lancia Fina integrale 16 v

2° Duez/Lopes su Fina Ford Sierra

... Aspettando San Remo

