

Bevete

Bevete

AUTO SPRINT

37

Coca-Cola

ARCHI REGIST

RCHI R

FotoAngeloOrsi



TRIONFO!

**A MONZA
LA FERRARI
CENTRA UNA
FANTASTICA
DOPPIETTA
CON BERGER
E ALBORETO**

Anno XXVIII - N. 37 - 13-19 settembre 1988 - L. 2.200 - Sped. in abb. postale gr. 11/70

C'È UNA MORALE DIETRO LA DOPPIETTA FERRARI

PASSATA LA TEMPESTA ODO AUGELLI FAR FESTA

IL FINE SETTIMANA monzese era cominciato all'insegna del principio della fine. Giovedì sera, al ristorante del Sant'Eustorgio di Arcore, John Barnard aveva mangiato in un tavolino in compagnia del capomeccanico Villadelprat. Erano soli con tutti gli altri assieme in ben più allegra tavolata. L'indomani, durante le prove ufficiali, le due Ferrari erano alle prese con i cambi a pezzi e nei box, sotto il tendone, si è visto lo stesso Barnard con la lima in mano cercare freneticamente di porre riparo al difetto evidenziato sulla vettura di Berger. Le battute si sprecavano e già per il nuovo management torinese si cantava il de profundis. Poi è arrivato, il sabato, Ghidella e con la sua tranquillità accompagnata dall'abituale fermezza si è capito che nessuno nella «nuova Ferrari» ha intenzione di prendere nulla alla leggera. Barnard non si tocca, noi guardiamo avanti, non ci facciamo illusioni ma lavoriamo sodo mai lasciando nulla di intentato. Insomma proprio quello che Autosprint sette giorni prima si era augurato di sentire. Parole che non potevano cambiare la sostanza delle cose, ma che davano speranze concrete per il futuro. Poi, la domenica, il trionfo. Un risultato che è sbagliato leggere nel podio in se stesso, ma che va letto alla luce di tutto il finale di gara. Negli ultimi dieci giri, infatti, il mondiale di F.1 '88 ha vissuto la sua svolta per molti versi storica. Abituati a inizi-corse all'insegna di Ferrari animose e poi malinconicamente sempre più indietro, impotenti di fronte alle McLaren sfacciatamente padrone della situazione, si è arrivati a un andamento di corsa completamente diverso. A Monza le Ferrari hanno lasciato le monoposto biancorosse sparare le loro cartucce, tutte le loro cartucce perché i giri veloci iniziali di Senna e Prost sarebbero stati da ko per gli abituali avversari, poi, quando di solito i ferraristi usavano guidare con l'uovo sotto l'acceleratore, è successo il miracolo. Invece di alzare il piede i due l'hanno premuto. Giù il pedale e su il morale, quello che ci vuole per mettere in difficoltà chi è davanti e che si vede mettere in forse quello che sembrava già fuori discussione. D'accordo, senza il dilettante-

sco Schlessler poteva andare tutto diversamente, ma in quel momento Senna non poteva tanto stare ad aspettare. Aveva 4" di vantaggio e stare dietro a due doppiati nella lenta chicane poteva significare un congiungimento troppo pericoloso. E già questa era la «vittoria» della Ferrari. Arrivare magari dietro, ma pur sempre in volata. In pratica tornare all'inizio di stagione, al Gp del Brasile che tanto aveva promesso con quel Berger nella ruota di Prost.

RISPETTO a tanti bravi colleghi della F.1 che di questo mondo a tratti magico conoscono le pieghe più nascoste, io credo di poter disporre oggi di un retaggio rallistico molto profondo grazie al quale posso nutrire molta più convinzione nelle capacità organizzative, operative e manageriali degli uomini chiamati a fare sport dal vertice della Fiat. Il loro modo di lavorare, infatti, non può essere diverso da quello che permise a suo tempo sfruttare al massimo i regolamenti inventando vetture «mostro» laddove gli altri adattavano trabiccoli (e questo capitò con la mitica Stratos), oppure quello che ha fatto vincere sempre, e in maniera tutt'altro che misericordiosa, auto che all'origine con le corse nulla avevano da spartire (le 131



Abarth, la stessa Delta acchiappatutti di oggi). Sono duri quelli di Torino, sono tenaci e sono anche instancabilmente voraci. Venerdì scorso, quando hanno presentato la 164 Pro-Car, molti si sono limitati a un esame sommario, ammirato o critico non importa, ma pochi ne hanno colto il messaggio, pur chiaro. Dietro quella passerella c'era l'ennesima dimostrazione di come tutto quello che si deve fare diventa realtà nei tempi impiegati dagli altri per prendere le sole decisioni sul da farsi. La rossa 164 era lì a dire: da noi si lavora così, meglio degli altri, soprattutto prima. La lezione è la stessa dei rally, sarà la stessa in F.1, adesso che il toro, anzi il Cavallino, saranno loro a prenderlo per le corna. E tutti quelli che si preoccupano per un cambio semiautomatico che non sta insieme sono avvertiti: a Torino non hanno saputo mettere insieme u-



Mai copertina è stata più beneaugurante di quella di Autosprint la scorsa settimana (a sinistra). Adesso si tratta solo di convincere Berger a scrivere in esclusiva per noi «il mio Estoril». Magari funziona...

turbo con un compressore volumetrico, hanno vinto un mondiale sport con un budget limato di soppiatto a quello dell'attività rally, hanno estratto dal cilindro una Delta vincitutta in soli sei mesi. Hanno trasformato per ora dei motori beoni in virtuosi e soprattutto hanno chiarito che anche senza His, senza Migeod e senza Postlethwaite il mondo può andare avanti. Guai a prenderli alla leggera quelli lì, se no poi si arrabbiano davvero.

LO SCORSO settembre il quotidiano francese Nice-Matin ha pubblicato una intervista con il presidente di tutte le Federazioni, Sua Maestà Jean-Marie Balestre. L'ombelico del nostro mondo, tra le altre cose, ha dichiarato anche questo: «lo prendo appuntamento per il 1990. Se tutte le promesse attuali saranno mantenute, se i dieci nuovi motori atmosferici saranno costruiti e disponibili sul mercato, questa sarà la rivoluzione tecnologica degli anni 90. E voi potrete scrivere: Balestre è il più grande uomo dello sport automobilistico degli ultimi cinquant'anni». Ha detto proprio così nello splendore della sua proverbiale modestia. Lui, il più grande in un periodo dove, per inciso, hanno operato anche dei signori chiamati Porsche, Chapman e sì, anche Ferrari...

DA QUESTA SETTIMANA in Italia si circola a periodi alterni un po' più piano, un po' più forte. La domenica sera si andrà in discoteca a passo di lumaca, ma si tornerà a casa molto più in fretta. Il Governo, indirettamente, ha stabilito così per accontentare due ministri in disaccordo dopo aver consultato altri ministri che vanno abitualmente a piedi, ambientalisti perennemente in urto col mondo che li circonda, sociologi, architetti, persino degli illustri filosofi. Inascoltati sono stati invece esperti del traffico, esponenti dell'Automobile Club d'Italia, costruttori di automobili, utenti in genere. Non ci sono parole per commentare quanto è stato grossolanamente deciso. Resta però una considerazione inconfutabile. A suo tempo l'allora onorevole socialista Merlin passò alla storia per aver chiuso i casinò. L'attuale ministro Ferri vi passerà per... averli riaperti.

Carlo Cavicchi



n.37

Anno XXVIII
13-19 settembre
1988

FORMULA 1

Il Gp d'Italia dai nostri inviati	8
Dossier tecnici: McLaren	34
Ricordo di Peterson	42
Il nuovo 12 cilindri di Chiti	50

SPECIALE

Ecco la Pro-Car Alfa Romeo	6
----------------------------	---

SULLA STRADA

Volkswagen Corrado	62
Vectra General Motors	66
Hit Pininfarina	68

ESCLUSIVO

Primo test italiano del figlio di Villeneuve	74
--	----

RALLY

Inchiesta: dove va il mondiale?	82
In tre per l'europeo	88
Carlsson in Formula a Gröndau	93



74

ESCLUSIVO

Il primo test italiano del figlio di Gilles Villeneuve, Jacques

EUROTURISMO

A Nogaro la Ford con Soper-Ludwig	100
-----------------------------------	-----

FORMULA INDY

Fittipaldi nella Road America	102
-------------------------------	-----

RUBRICHE

Tuttevelocità	4
Lettere	56
Tutteproduzione	72
Tuttelibri	81
Tutterally	97
Notiziario Csai	98
Tuttestero	99
Domenica Sprint	106
Italia Sprint	107
Dove corriamo	120
Tuttevideo	121
Compravendita	123



82

INCHIESTA

Come i Top Driver vedono il futuro del mondiale rally

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Vicedirettore

Roberto Guglielmi

Caporedattore

Alfredo Maria Rossi

Inviati speciali

Roberto Boccafogli

Giancarlo Cevenini

Cesare Maria Mannucci

Carlo Massagrande

Redattori

Gianni Antoniella,

Antonio de Felice,

Diego Forti

Ettore Mingardi (segreteria)

Franco Nugnes

Angelo Orsi (fotoreporter)

Maurizio Ravaglia

Guido Schittone

Servizi speciali

Daniele Buzzonetti,

Lino Manocchia

Giorgio Piola,

Alessandro Stefanini,

Eugenio Zigliotto

Impaginazione

Morena Albertini,

Giordano Capelli,

Franco Rossi

Segreteria di Redazione

Marisa Imbrogno

Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**

Archivio: **Mirco Lazzari**

Collaboratori: René Alezra, Roberto Argenti, Luca Bartolini, Lino Ceccarelli, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Andrea Ficarelli, Giorgio Gianuzzi, David Hodges, Martin Holmes, Jeff Hutchinson, Thomas M. Imhof, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Rolf Nieborg, Doug Nye, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Sergio Remondino, Gianni Rogliatti, H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward.

Il nostro indirizzo: 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono: 051/45.55.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I, telecopier: 051/455418.

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo PARRINI & C. - Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - tel. 06/49.40.841 - Telefax 06/49.50.318 - Telex Dipari 62.61.69. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

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

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

Fotocomposizione e stampa: Poligrafici il Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria, 6, tel. 051/45.70.18.



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



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ADOLFO GALLEAZZI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

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



OPPURE
(051) 997997
Se di altro distretto

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

A cura di Guido Schittone

MODENA RICORDA IL «DRAKE»

MERCOLEDÌ di questa settimana, alle ore 17.00, i consigli comunali di Modena, Maranello e Fiorano ricorderanno con una cerimonia solenne il trigesimo della morte dell'ingegnere Enzo Ferrari. La commemorazione ufficiale sarà celebrata dal sindaco di Modena, Alfonsina Rinaldi, e dal presidente della provincia, Barbolini. Nel corso della cerimonia sarà annunciato che il parco realizzato all'interno dell'ex-autodromo di Modena, sarà intitolato alla memoria del Costruttore scomparso. Alle 18.00, nella cattedrale di Modena sarà celebrata una cerimonia solenne con rito religioso dall'Arcivescovo, Monsignor Santo Quadri.

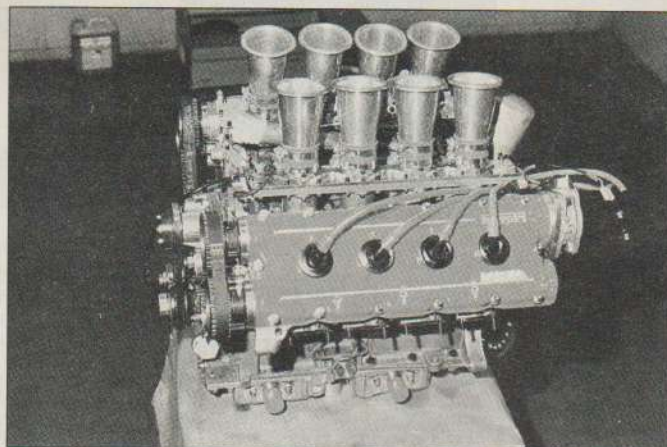


DALLARA F.3 IN GIAPPONE CON IL NISSAN

UNA DALLARA 388 spinta dal motore Nissan disputerà una delle ultime gare del campionato giapponese di Formula 3. I responsabili della Casa nipponica hanno infatti preso contatto direttamente con l'ingegnere Gianpaolo Dallara per avere un telaio della monoposto che sta dettando legge nei vari campionati nazionali europei di F.3. Nella «factory» di Varano, dove è arrivata segretamente un'unità motrice Nissan, il lavoro è stato completato, in vista del debutto che dovrebbe essere fissato per il mese di novembre. I giapponesi hanno chiesto anche di disporre di un pilota di grande esperienza ed è stato fatto il nome di Mauro Martini (nella foto, con la Dallara che usa nel campionato italiano).

BARILLA SOSTITUISCE HERBERT

BEL COLPO di Paolo Barilla che concluderà finalmente con una vettura all'altezza della situazione il campionato internazionale di Formula 3000. Il pilota di Parma ha infatti siglato un accordo con il team di Eddie Jordan per guidare a partire dalla gara di Le Mans del 25 settembre la Reynard Rd88 usata fino a Brands Hatch da Johnny Herbert (infortunatosi nell'incidente avvenuto il 21 agosto sul circuito inglese). Come è noto Barilla aveva corso la prima parte dell'anno con il team Spirit Tom's dal quale non aveva ricevuto un trattamento adeguato, o almeno alla pari con l'allora compagno di squadra Bertrand Gachot.



DESTINATO AL GR. C2 IL NUOVO CARMA UN CUORE FERRARI

IN PREVISIONE di un Gruppo C, la Carma dei fratelli Facetti ha realizzato un interessante propulsore (nella foto) utilizzando come base di partenza il motore Ferrari 8 cilindri - 4 valvole di 3,2 litri, che equipaggia il modello 328 e la Lancia Thema. La cilindrata originale è stata elevata a 3500 cc, mentre la potenza è salita a 450 cavalli. Inizialmente, questa unità era stata costruita dalla Carma in quanto nel campionato riservato alle biposto Sport Prototipo era stata abolita la limitazione del consumo di carburante. Adesso che la norma sui consumi è stata reintrodotta, il potenziale di questo motore 8 cilindri è un po' «frenato», ma i fratelli Facetti continueranno nel loro programma e al più presto il nuovo motore Ferrari-Carma-Kyalami (così è stato siglato) inizierà i collaudi montato su un telaio realizzato dalla Alba. Il prossimo anno, il Ferrari-Carma verrà impiegato nella Categoria C2. In passato la Carma aveva costruito un motore di 3000 cc, che attualmente gareggia nell'Imsa, utilizzando come base di partenza il propulsore Ferrari montato sul modello 308.

LA CART ENTRA NELLA FISA

LA CART, l'associazione che gestisce il campionato di Formula Indy, è entrata ufficialmente a far parte dell'Acus, l'organismo Usa associato alla Fisa. Con questo atto, quindi, si è conclusa la guerra fredda fra i due principali campionati per monoposto: la F.1 e le F. Indy. La Cart, come avevamo annunciato su Autosprint, ha intenzione di allargare la sua area di influenza: nel calendario '89 sarà inserita una corsa in Giappone e un paio in Europa. La prima si disputerà al Nürburgring mentre la seconda si potrebbe effettuare in Italia.

BMW UFFICIALE A MONZA E IMOLA

LA BMW scende nel campionato italiano vetture Produzione (Civt). Umberto Grano, responsabile dei programmi sportivi della BMW Italiana, ha infatti avuto l'o.k. da Monaco di Baviera per schierare una M3 del team ufficiale Schnitzer nella prova del Civt che si disputerà il 9 ottobre a Monza. A guidare la berlinetta bavarese vi sarà Roberto Ravaglia (nella FotoSutton), recente vincitore del campionato d'Europa Turismo e campione del mondo '87. La prima guida della Bmw Motorsport sarà molto probabilmente anche alla guida della corsa di Imola, sempre con una M3-Schnitzer.



GEOFF BRABHAM POTREBBE FIRMARE CON TRUESPORT

POTREBBE essere Geoff Brabham il nuovo pilota del team Truesport diretto da Steve Horne. Il pilota australiano ha fatto sapere che questa eventualità sarebbe di suo gradimento poiché con Horne aveva lavorato quando gareggiava nella Serie Can-Am. L'accordo è legato alla prosecuzione del rapporto di sponsorizzazione tra la Budweiser (birra) e la Truesport, un'operazione molto incerta che, tra l'altro, ha indotto nelle scorse settimane Bob Rahal a firmare con Kraines, Kraco, e «salutare» Horne. Alla porta della Truesport, in ogni caso, pare stiano bussando anche Roberto Guerrero e Didier Theys. Anche Scott Pruett, infine potrebbe rientrare dato che gode di un alto gradimento presso i responsabili della Budweiser che hanno sempre mostrato di preferire i piloti indigeni.

BERTAGLIA PASSA ALLA LOLA

FINALE di stagione in crescendo per il campione italiano '87 di Formula 3, Enrico Bertaglia. Il conduttore di Noale, infatti, correrà le ultime tre corse della stagione nell'ordine Le Mans, Zolder e Digione, con una nuova Lola T88/50-Cosworth recentemente acquistata dal team di Guido Forti. La squadra ha quindi deciso di abbandonare la Dallara 3087, considerata ormai poco competitiva. Al volante della Lola Bertaglia spera di raccogliere i primi punti di una stagione difficile e interrotta, nella quale ha dovuto faticare parecchio per qualificare l'ormai anziana vettura italiana.

■ **KYALAMI.** Sembra che nella corsa non valida per il mondiale sport in programma a Kyalami il 26 novembre possano schierarsi almeno 10 biposto del Gruppo C1, quattro Porsche del team Joest, tre del team Kremer, e due di Jochen Dauer. Un'altra vettura al via sarà la Lola dell'inglese Tim Lee Davey. Tra i Gruppi C2 la presenza ammonterà ad almeno 10 vetture.

■ **AVEZZANO.** Si svolgerà il 18 settembre prossimo la cronoscalata «Trofeo Città di Avezzano», una gara che riprende quest'anno, dopo una interruzione che durava dal 1980. Il tracciato, situato alle porte di Avezzano, misura km 5,400 e sarà disputato due volte. La pendenza massima è dell'11 per cento e il percorso è caratterizzato da un allungo iniziale di più di un chilometro. Per informazioni: 085/8942058.

■ **TELEVISIONE.** Rai 3 trasmetterà domenica 18 settembre, alle 11.00, la memoria «Paolo Moruzzi», prova valida per il campionato Kart classe 125 che si terrà a Riveggio. La trasmissione durerà per tutto l'arco della gara ed avrà inizio alle ore 20.00.

CARL HAAS SCHIERERA LA REYNARD

DOVREBBE essere Carl Haas a schierare la Reynard nel campionato di Formula Indy. Il miliardario statunitense, protagonista della sfortunata esperienza nel mondiale di Formula 1 con la Force-Ford, è infatti l'importatore per gli Usa dei telai che la Casa di Bicester costruisce per la Formula Atlantic. Come è noto Haas schiera nella serie di Formula Indy la Lola T8800 di Mario Andretti e l'anno prossimo potrebbe assumere nel team anche il figlio dell'ex campione del mondo Michael, che abbandonerà il team Kraco.

IL TEAM VISMARA LASCIA LA FORMULA 2000

GIACOMO VISMARA nel 1989 si occuperà esclusivamente di Formula 3. L'ex pilota bergamasco attuale preparatore sia di monoposto di Formula 2000 sia della formula maggiore dovrebbe schierare due Dallara 389 a motore Alfa Romeo per Domenico Schiattarella e il messicano Giovanni Aloj, rivelazione del Trofeo Fisa di Formula 2000 del 1988. Questo per cercare di conquistare nel campionato italiano le stesse affermazioni ottenute dalla squadra del Trofeo di F. 2000.



BETTINI IN F.3 NELL'89 CON SANDONÀ

IL DOMINATORE del Trofeo Cadetti e della serie nazionale di Formula Panda, Fabrizio Bettini (nelle foto Lazzari), l'anno prossimo farà il salto in Formula 3. Guiderà una Dallara 389 che gli metterà a disposizione Artico Sandonà, il preparatore che si è finalmente deciso a entrare nella terza Formula dopo aver dettato legge fra le Panda. Sandonà ha già prenotato due nuovi telai Dallara e ha intenzione di affiancare un secondo pilota di talento a Bettini.

■ **BELLEFROID.** Il pilota francese Eric Bellefroid sembra possa esordire nel 1989 nel campionato di Formula 3000: fin'ora non ha mai ottenuto grandi risultati guidando dapprima una Dallara e successivamente una Reynard.



CAMBIERÀ IL REGOLAMENTO TECNICO NELL'89

NEL CIVT FLANGIA E TURBO LIBERO

DOPO il successo registrato quest'anno i responsabili del campionato italiano velocità turismo stanno valutando con i membri delle sottocommissioni tecniche della Csaì quali saranno gli interventi necessari a incrementare ulteriormente l'interesse per la categoria che è risorta dal nulla. L'intenzione degli uomini della Salerno Corse è cercare di appiattire le differenze fra le varie vetture di Gruppo A 1 e 2 nella speranza di rendere competitive le macchine che il prossimo anno correranno nel tricolore. La proposta che gode di maggiore riscontro prevede la liberalizzazione della turbina, e l'introduzione di una flangia all'aspirazione onde limitare la potenza massima entro un valore che non vada molto oltre il muro dei 330 cv. Siccome oltre alla permanenza dell'Alfa (nelle fotoStudio'83) e della Maserati si dovrebbe aggiungere anche la presenza della Bmw con un paio di vetture, sarebbero proprio le macchine a motore aspirato a uscire battute in partenza. «Si sta studiando il sistema di liberalizzare per gli aspirati la testata e i condotti delle valvole — dicono alla Salerno Corse — onde consentire anche a chi dispone di motori atmosferici il raggiungimento della potenza di 330 cv».

POCHI SVEDESI IN COPPA EUROPA

SARANNO pochi i piloti provenienti dal campionato svedese di Formula 3 che correranno nella Coppa Europa, in programma il 25 settembre sull'autodromo tedesco del Nurburgring. Il campione in carica Michael Johansson e il suo vice, Mark Rydell, hanno rinunciato alla corsa

per preparare l'impegnativa trasferta del Gran Premio di Macao. Inoltre Rydell dovrebbe prendere parte alle ultime prove del campionato Lucas inglese. Dalla Svezia, quindi, giungeranno al Nurburgring gli esperti Haakan Olausson, Kenny Brack, Peter Bohlin e Jocke Birgersson.

MAGGIORELLI CONTINUA CON PIEMME

LUCA MAGGIORELLI continuerà a correre nel campionato italiano di Formula 3 al volante di una delle due Reynard 883 a motore Volkswagen Spiess della Piemme Motors (nelle fotoStudio'83). La decisione è stata presa dai responsabili della squadra milanese, importatrice per l'Italia dei propulsori tedeschi, dopo l'ottima gara disputata dall'ex vincitore del Marlboro Challenge a Monza la settimana scorsa. Maggiorelli sostituirà quindi il biellese Marco Tarello che dovrebbe rientrare nell'ultima gara della stagione



■ **SPENCER.** L'ex campione del mondo di motociclismo Freddy Spencer è intenzionato a prendere parte a qualche gara di F. Indy dopo aver brillantemente partecipato a un corso di pilotaggio svolto negli Stati Uniti sulla pista di Moroso in Florida.

■ **FREY.** Lo svizzero Jean Pierre Frey vuole allargare i suoi orizzonti agonistici: oltre a correre in Gr. C con la Lancia Lc2 ha intenzione nell'89 di debuttare alal 500 Miglia di Indianapolis. Al proposito ha allacciato un contatto con Dick Simon che dovrebbe fornirgli una monoposto.

Hanno collaborato: **Roberto Argenti, Lino Manocchia, Alessandro Stefanini**

PIETRO SILVA A PERGUSA SU 75 ALBATECH

IL MILANESE Pietro Silva che alterna partecipazioni alle gare storiche con corse moderne, sarà protagonista alla 2 Ore di Pergusa con una Alfa 75 Turbo del team Albatech (nelle fotoStudio'83). Silva oltre a effettuare la trasferta siciliana potrebbe disputare anche la prova di mini-endurance di Vallelunga con la seconda 75 Turbo Gr. A del Jolly Club abitualmente guidata da D'Amore.



LA KRACO PASSA AL JUDD?

NON È ESCLUSO che nel 1989 il team Kraco possa usufruire dei motori otto cilindri turbo costruiti per la Formula Indy da John Judd. È quanto si sussura nell'ambiente delle corse americane. La voce è confermata indirettamente dal fatto che Bobby Rahal nel 1989 sarà il pilota ufficiale della squadra di proprietà di Michael Kraines. Come è noto Rahal è l'unico tra i top della categoria a usufruire dell'unità inglese derivata da quella di Formula 3000. Nel 1989 Judd apporterà numerose modifiche al propulsore che gli è stato richiesto anche da Vince Granatelli e da Doug Shierson.

PIACENZA CELEBRA FERRARI

ENZO FERRARI sarà ricordato ufficialmente per la prima volta dal giorno della sua scomparsa (avvenuta il 14 agosto scorso), sabato 17 e domenica 18 settembre nel corso di una manifestazione che si terrà a Piacenza. La rievocazione, chiamata «Tributo a Ferrari», vedrà la partecipazione di diverse vetture d'epoca, mentre nel programma è prevista la riedizione di una classica delle gare dell'epoca storica dell'automobilismo, la corsa in salita Bobbio-Pelice. L'autorizzazione a celebrare la figura di Enzo Ferrari è stata data ufficialmente dal figlio del grande Costruttore scomparso, Piero Lardi. Come è noto nel 1947 le Ferrari esordirono proprio sul circuito automobilistico di Piacenza.

PRESENTATA A MONZA L'ALFA ROMEO 164 PER LA SERIE PRO-CAR

DIECI E... A CASA

Il motore dieci cilindri di 3500 cc, montato alle spalle del pilota e il telaio realizzato interamente in materiali compositi caratterizzano questa vettura che non correrà mai

MONZA — La maschera è molto bella, estremamente curata in tutti i dettagli e con soluzioni tecniche particolarmente avanzate. Peccato che non correrà mai e che tutto sommato c'è il grosso rischio che si riveli una perdita di tempo per la definizione dei futuri programmi sportivi Alfa. Un anno dopo che la Fisa aveva espresso l'intenzione di varare il campionato Silhouette, l'Alfa è stata di parola, presentando la versione del modello 164 nato dalla collaborazione con la Brabham. Interpretando la bozza di regolamento prevista dalla Fisa per questo campionato, la Brabham ha realizzato un telaio interamente in composito, caratterizzato da una scocca centrale alla quale è applicata nella parte anteriore un'altra struttura, sempre in composito, sulla quale sono montate le sospensioni. Gli ammortizzatori, sia anteriormente che posteriormente sono posizionati verticalmente e azionati mediante puntone di spinta. Il motore è in posizione posteriore-centrale e ricopre funzione portante per tutto il retrotreno. Il cambio è di fabbricazione Brabham a sei velocità, posto longitudinalmente. La carrozzeria, che riproduce fedelmente il modello di serie, è divisa in due pezzi. Il cofano motore, che parte all'altezza delle portiere posteriori, è dotato di un piccolo alettone, unica concessione che esula dal profilo della vettura di serie. All'altezza dell'abitacolo la carrozzeria ricopre anche le funzioni di telaio. Il passo e la carreggiata sono i medesimi della vettura di serie. Il motore installato è la versione a quattro valvole del dieci cilindri Alfa Romeo, ora completamente rivistato dall'ingegner Lombardi. Elaborando con il computer le prestazioni di questa vettura, l'Alfa ha comunicato i seguenti dati: il chilometro da fermo sarebbe coperto in 17".5, i quattrocento metri in 9".7. La vettura, che a Monza ha percorso alcuni giri con Patrese e Nannini, inizierà adesso una lunga serie di collaudi, finalizzati principalmente alla sperimentazione di nuove soluzioni tecniche, non certo in funzione di un possibile impegno agonistico. Vedremo così al più presto la trazione integrale, le sospensioni a controllo elettronico e la testata a cinque valvole. Attualmente l'Alfa Romeo dispone di due vetture Pro-Car e non è prevista la costruzione di altre. La collaborazione tecnica tra la Brabham, che ha firmato il progetto attraverso il suo ingegnere John Baldwin e l'Alfa

Romeo deve ritenersi così terminata. Ma quale futuro può avere questa vettura? Nessuno, e non si capisce perché durante la presentazione sia l'ingegner Coppini che Cesare Fiorio abbiano parlato come se il campionato Pro-Car avesse ancora qualche possibilità di essere disputato. In realtà si tratta di una serie morta ancora prima di nascere e alla quale, a parte l'Alfa Romeo, nessun costruttore aveva accettato di aderire in pieno. Durante l'ultimo Gp del Belgio, c'è stata a questo proposito una riunione particolarmente calda tra Balestre, Ecclestone e Mosley, gli uomini che avrebbero dovuto garantire, attraverso l'istituzione del Bpca, l'accettazione di questa serie da parte di tutti i costruttori. Balestre ha detto di considerarsi tradito in quanto si era impegnato personalmente con il gruppo Fiat che il campionato Pro-Car sostituisce il mondiale Endurance. Proprio per questo motivo, Balestre aveva continuato a definire in declino la categoria Endurance quando mai come in questo periodo ha goduto di popolarità e di interesse tecnico. Il campionato Silhouette invece non si farà e se si considera che il programma avviato con la Brabham per la progettazione di questa vettura, è costato oltre quattro miliardi, bisogna riconoscere che gli uomini dell'Alfa si sono fidati un po' troppo di un campionato che concretamente non ha mai avuto certezze di essere varato. Per restare legato al carro Alfa, Ecclestone avrebbe proposto alla Casa milanese di avviare un campionato monotypo, simile a quello organizzato dalla Bmw ai tempi della M1 e da disputarsi in concomitanza con i Gp e che avrebbe dovuto prendere il posto delle gare riservate alle celebrità. Una soluzione che a Milano hanno però rifiutato perché troppo impegnativo dal punto di vista motoristico, in quanto costringerebbe l'Alfa Corse ad una elevata produzione del motore dieci cilindri per un impegno in alcuna maniera agonistica. Attualmente l'Alfa dispone di quindici esemplari del motore dieci cilindri e lo sviluppo di questa unità continuerà adesso sulla vettura Pro-Car piuttosto che sul vecchio telaio Euroracing di F. 1 che è servito a muovere i primi passi. Il futuro agonistico dell'Alfa è comunque molto incerto. Ufficialmente la Casa milanese vuole impegnarsi al più presto in qualche campionato consono alla sua immagine, ma non si riesce a capire in quale categoria

l'Alfa si possa cimentare avendo ambizioni di successo a breve termine. Con la 164 Pro-Car, che resterà solo un'interessante esercitazione tecnica, l'unica possibilità viene dal campionato Endurance, ma in quella categoria i motori turbo, sebbene ancora limitati dal consumo — contrariamente a quello che Balestre aveva dichiarato in un primo periodo — potranno correre sino al 1990 e in quel caso un motore aspirato di 3500 cc non avrebbe nessuna possibilità di vittoria. L'Alfa potrebbe concorrere solo nella categoria C2 ma una vittoria di classe non crediamo rientri negli obiettivi della Casa milanese. Nella categoria Imsa esisterebbe lo stesso problema e un motore a dieci cilindri di 3500 cc potrebbe equipaggiare vetture della classe Gtu, ma in grado di ambire a vittorie assolute di fronte a Porsche, Nissan e Jaguar. In sen-



alla Fisa è però attualmente in corso una modifica regolamentare per permettere all'Alfa di correre in Gruppo C già nel 1990 avendo possibilità di vittoria assoluta. In fatti per chi userà motori atmosferici di 3500 cc, la quantità di benzina da usare in gara sarebbe limitata e il peso minimo verrebbe ridotto di cento chili; una serie di agevolazioni che dovrebbero permettere questi motori di lottare alla pari con «mostri» della categoria C1. Se questa modifica regolamentare andrà in porto l'Alfa avvierà la progettazione di una vettura di Gruppo C, per la cui costruzione anziché la Brabham, potrebbero venire utilizzate le strutture della Gto a Guildford, l'attuale reparto inglese della Ferrari. Questa vettura potrebbe così correre già nel 1990. Ci sono poi correnti intern-



LA SCHEDA TECNICA

SUPERA I 340 ORARI

Motore: 10 cilindri a V (72°) centrale longitudinale

Cilindrata: 3.500 cc

Distribuzione: 2x2 Act e 4 valvole/cilindro

Alimentazione-accensione: sistema elettronico integrato digitale Bosch

Trasmissione: cambio longitudinale a 6 marce + Rm a innesti frontali

Telaio: monoscocca in materiale composito con gruppo motopropulsore portante

Sospensioni: a quadrilatero articolato con schema di comando molla-ammortizzatore «push-rod» e barre antirollio

Freni: a disco, autoventilanti, in carbonio

Serbatoio benzina: capacità 100 litri

Ruote: ant. 9" x 17"; post. 13,5" x 17"

Pneumatici (Michelin): ant. 23/66-17"; post. 35/66-17"

Peso: 750 kg

Velocità massima: oltre 340 kmh

all'Alfa che spingono per un impegno in F. 1. Cart, ma anche in questo caso bisognerebbe aspettare due anni, sperando comunque in un'ancora poco probabile soppressione dei motori turbo in quella categoria. L'impegno più semplice da attuarsi per l'Alfa sarebbe ancora la F. 1. Il motore esiste già, va abbastanza bene, numerosi team ne avrebbero richiesto — anche pagando — la disponibilità. Ma al momento tutto è bloccato da una parola: sinergia che, in virtù di precise strategie del gruppo Fiat, ha previsto che l'impegno in F. 1 sia esclusiva della Ferrari. E l'Alfa Romeo, che un futuro sportivo immediato potrebbe averlo proprio lì, deve ricorrere a vetture «fantasma» figlie di campionati ancora lontani da venire.

Cesare Maria Mannucci

Sopra (FotoColombo), Ecco la 164 Silhouette impegnata a Balocco con Patrese al volante. È ben visibile l'alettoncino posteriore.

Sopra, il retrotreno a «nudo» dove troneggia il dieci cilindri da tre litri e mezzo (sopra a sinistra un particolare del propulsore).

Nella pagina a fianco, l'abitacolo con il cruscotto digitale. Sotto, la vettura al momento della presentazione alla stampa (Photo4)



GP ITALIA

LA COPPIA FERRARI FA BOTTINO PIENO A MONZA

FURIE ROSSE

Primo Berger, secondo Alboreto: era dal trionfo di Scheckter e Villeneuve nel '79 che il Cavallino non sbancava la gara di casa. Con una vettura tornata grande, i due piloti di Maranello spingono Senna all'errore e firmano la prima vittoria non-McLaren

di Cesare Maria Mannucci



MONZA — Se fosse stato un film, nessuno avrebbe potuto immaginare di meglio. C'era il grande campione, l'uomo di tutti i record, il pilota in ascesa che in maniera quasi ossessiva aveva preparato il grande giorno della consacrazione. C'era poi il vecchio campione, uscito sconfitto da un duello senza attenuanti, e che a Monza si giocava gli ultimi scampoli di gloria in un improbabile recupero. Poi c'era la Ferrari: tormentata, abbandonata, in crisi, senza più la sua guida carismatica, che su un tracciato denso di significati muoveva i passi di un nuovo corso, dava il via a una gestione che al momento aveva potuto solo intervenire su materiale già esistente, quindi con precisi limiti. Poi c'era il pilota di casa, deluso, amareggiato, con un futuro incerto ma con tanta, tanta

segue

La bandiera a scacchi cala come una carezza sul vittorioso arrivo in tandem di Berger e Alboreto. Due Ferrari in cima al podio di Monza: non accadeva da nove anni. Anche questa volta la gioia è stata enorme (FotoOrsi)



Cheever, a lato, puntava al podio: ci è riuscito, terzo dopo una grande gara (FotoColombo). Il Gp ha proposto molti splendidi duelli: sotto, Patrese si difende da Warwick e da Capelli. Sotto a destra, dopo essere stato bruciato al via, Senna strappa il comando a Prost alla frenata per la prima chicane (FotoAmaduzzi)



FURIE ROSSE

segue

rabbia e voglia di riscatto. Mescolate tutti questi elementi e avrete la corsa più bella dell'anno. La Ferrari torna alla vittoria sulla pista di Monza, con una trionfale doppietta che non si verificava dal 1979, nel giorno in cui Jody Scheckter si era laureato campione del mondo davanti a Gilles Villeneuve. Ayrton Senna, da parte sua, nella giornata che avrebbe dovuto consacrarlo definitivamente nella storia come l'uomo di tutti i record, delle dieci pole position e delle otto vittorie in una stagione è incappato ancora una volta in un errore che, sebbene in forma meno evidente che a Montecarlo, contribuisce nuovamente a generare alcuni dubbi sulla sua facoltà nel gestire tutte le fasi della corsa. Senna era arrivato a Monza teso come non mai. Sapeva che in Italia aveva tutte le possibilità per chiudere virtualmente il discorso con Prost, di laurearsi finalmente (anche se non matematicamente) campione del mondo. Con questo pensiero fisso Senna aveva affrontato le prove mettendo in mostra l'abituale superiorità, proprio in una giornata in cui Prost finiva fuori pista per cercare di tenere il suo ritmo e le Ferrari apparivano ancora lontane. Era sicuro, Ayrton. C'era poi da riscattare la beffa dello scorso anno, quando una distrazione a pochi giri dalla fine lo aveva spedito nella terra della Parabolica, porgendo la vittoria su un piatto d'argento all'odiato Piquet e alla sua Williams.

ADESSO TUTTO era cambiato. Piquet navigava nelle retrovie, la Williams anche. Nessuno era realmente in grado di tenere il



Schlesser, sopra, con la Williams davanti alla Lola e Alliot. Il sostituto Mansell immaginava di diventare l'uomo chiave del campionato. Sotto, il momento del ritiro di Prost.

34. g
(FotoGiovanni)



SURSUM CORDOLA

OMBRE BIANCOROSSE

CON BUONA PACE del ministro Ferri, ha detto Ghidella dopo la vittoria della Ferrari, noi non abbiamo limiti... Siamo stati Piccinini per troppo tempo ma ormai siamo grandicelli. Prima di scoprire che l'Osella vinta era in realtà un'antica moneta veneta, quattro dei premiati alla Mostra del cinema di Venezia hanno espresso all'organizzazione il proprio malcontento: «Provate almeno a darci una Arrows...». In realtà, Cesare Fiorio non è andato alla Ferrari per un preciso accordo fra sua figlia Giorgia e Gianna Nannini. «Lei — ha detto la sorella del pilota toscano — ha un fratello nei rally mentre il mio è in F. 1: non vedo perché mischiare le carte». Chi sostiene che il presidente della Fisa, Balestre, va a grana o è disinformato o è in malafede: gli va bene anche il Parmigiano, come ha dimostrato nel veloce spuntino di sabato a mezzogiorno. Probabilmente Alboreto aveva ragione quando sosteneva di non essere trattato alla pari con Berger: mentre per la vettura dell'austriaco i meccanici usano una cassetta Usag 528, per quella di Alboreto c'è una Usag 525 anziché la corretta 527. «In fondo sono stato fortunato — ha detto Ayrton Senna — all'ultimo re che è passato per Monza (Umberto I° ndr) gli hanno sparato mentre io sono stato solo buttato fuori strada». Del tutto destituita di fondamento la notizia diffusasi nell'immediato dopo corsa, secondo la quale Jean-Louis Schlesser avrebbe ottenuto la superlicenza in extremis grazie al personale interessamento di Gianni Agnelli.

Alfredo Maria Rossi



suo passo, Ayrton lo sapeva bene. Prima del via Senna era concentrato come non mai, dentro l'abitacolo ripensava ai tempi in cui, appena adolescente, correva nei kart per i colori della Dap. Allora Ayrton viveva a Milano: a Monza ci andava a vedere correre i «signori» della F.1. In pochi attimi Senna ha ripensato a tutta la sua carriera. Adesso stava per scrivere l'ultimo capitolo di un bellissimo sogno che si apprestava a diventare realtà: campione del mondo a Monza, con tutti i record, in casa della Ferrari. Appena si è acceso il semaforo verde, Ayrton ha «sbranato» l'asfalto. Prost, che aveva osato partire meglio, ha dovuto subito farsi in disparte alla frenata della prima chicane, che Senna aveva affrontato con una decisione che entrerà nella storia. Alla fine del primo giro Senna aveva già due secondi di vantaggio, gli altri piloti erano stati polverizzati, annientati. Senna iniziava così la sua corsa personale verso la gloria, mentre alle sue spalle la McLaren di Prost lottava alla pari con la Ferrari di Berger. Dopo Spa lo avevamo detto: a Monza la Ferrari poteva avere qualche speranza. I nuovi motori, completamente modificati nell'erogazione della potenza e nel consumo di benzina, avevano offerto ottime risultanze durante le prove private di Monza e buone conferme erano arrivate dalla corsa belga. Certo le McLaren erano sempre più veloci, ma gli ultimi aggiornamenti introdotti dalla Fiat avevano dimostrato che il problema del consumo non era quel male così incurabile (basti ricordare la farsa di Silverstone) che si sosteneva prima che cambiasse l'organizzazione del lavoro. Fino al 34. giro il copione del Gp d'Italia era però quello solito: due McLaren poi le Ferrari, sebbene Berger e

Alboreto girassero su tempi poco più alti. Poi è successo quello che tutti si auguravano dall'inizio dell'anno: una McLaren si è rotta. È la prima volta che questo succede. Prost ha infatti abbandonato per problemi di natura elettrica e a Berger, partito con il muletto che dava alcune perplessità sulla sua affidabilità, non sembrava vero di arrivare secondo.

COSA SCATTA nella testa dei piloti? Quante volte l'emotività ha il sopravvento sui numeri e la meccanica? Non lo sapremo mai, ma mentre le tribune esultavano di bandiere Ferrari, a Michele Alboreto è scattato qualcosa dentro, una forza che lo ha fatto tornare quello di una volta. Voglia di riscatto, rabbia, difficile da dirsi: fatto sta che, dal 40. giro in avanti, il milanese ha iniziato ad andare fortissimo, migliorando continuamente il primato sul giro. Berger, dopo essersi trovato al secondo posto e probabilmente ritendendosi appagato, aveva ridotto il ritmo, si è improvvisamente sentito il compagno di squadra alitargli sul collo. Tra i due ferraristi è iniziato così un duello quasi spietato, con il pubblico tutto in piedi. Alboreto ha migliorato per ben quattro volte il proprio giro più veloce, lo stesso ha fatto Berger. Addirittura dai box Ferrari usciva il cartello «revs», ossia giri motore, che nel linguaggio dei box voleva dire di accelerare. La Ferrari si giocava il tutto per tutto, forte dei dati funzionali sul motore che segnalavano valori di consumo di tutta sicurezza. Una elettrizzazione generale risvegliava improvvisamente l'autodromo di Monza e una gara che appariva già chiusa si arricchiva di nuovi e interessanti stimoli. Per la rimonta di Berger e Alboreto, il vantaggio di Senna si riduceva dai ventisei secondi del 37. giro agli undici del

45. Al box McLaren, Gordon Murray e Ron Dennis apparivano calmi come non mai. Per radio Senna gli aveva avvisati che la monoposto non aveva problemi, e che negli ultimi cinque giri avrebbe pensato a gestire solo il vantaggio. Tutto bene quindi? Assolutamente no. Anche perché nei dieci giri successivi Berger mangiava a Senna altri sette secondi. E qui formuliamo nuovamente la domanda di poco prima. Cosa passa nella testa dei piloti mentre corrono? A due giri dal termine, con cinque secondi di vantaggio, Senna si è trovato a doppiare la Williams di Schlesser. È stato un attimo: il francese che ritarda la frenata (ironia della sorte per agevolare il sorpasso). Senna che arriva lungo, le due vetture, che si toccano, la corsa capolavoro di Senna che finisce in un tripudio di bandiere Ferrari. E ancora una volta è stata una Williams a privarlo della soddisfazione di vincere a Monza.

LE EMOZIONI comunque non erano finite. Negli ultimi 4 giri, in un clima di euforia collettiva, i due ferraristi hanno continuato a darsi battaglia. Alboreto con problemi al cambio in tre giri ha mangiato a Berger due secondi e mezzo. L'austriaco, da parte sua, con le temperature dell'acqua e dell'olio ormai alle stelle, ha sofferto fino all'apparire della bandiera a scacchi. Lassù qualcuno li ha amati? Fin troppo facile pensare a Enzo Ferrari. Oggi la fortuna è stata dalla parte del Cavallino, ma è anche vero che solo lavorando intensamente come è stato fatto, si è permesso a Berger e Alboreto di cogliere al volo l'occasione propizia. A Enzo Ferrari una vittoria così avrebbe fatto piacere. Ci piace pensare che l'abbia vista. □

A lato, il gruppone compatto si avventa sulla prima variante subito dopo il via:

Senna è già al comando e precede Prost e i due ferraristi.

All'accendersi del semaforo verde il francese è stato più lesto del brasiliano, ma al comando ha fatto poca strada perché con una manovra quasi impossibile Ayrton lo ha infilato prima della staccata

(FotoOrsi).

Nell'altra pagina, Sala in difficoltà nelle prime fasi di gara: dovrà rientrare ai box prima di ritirarsi al dodicesimo giro

(FotoGiovannelli)



LA CRONACA/SENNA COSTRETTO ALL'ERRORE DAI FERRARISTI

PRESSING VINCENTE

Berger e Alboreto hanno messo il sale sulla coda di Ayrton con una rimonta entusiasmante. Fuori la McLaren le rosse hanno conquistato una fantastica doppietta

di Guido Schittone

MONZA — Ayrton Senna ha fatto il training autogeno dopo aver segnato il miglior tempo anche nel warm-up. Sa di non dover sbagliare corsa e allo stesso tempo è conscio che Prost non gli concederà il minimo spazio. Apparentemente in casa McLaren tutto procede a gonfie vele anche perché i diretti rivali della Ferrari stanno molto male. Alboreto ha cambiato il motore, mentre Berger sale all'improvviso sul muletto dopo che sulla sua vettura si è accorto che il propulsore funziona male. Il primo colpo della corsa avviene alla partenza del giro di ricognizione. Nannini resta piantato in mezzo alla pista: sulla sua Benetton si è rotto il

senore dell'acceleratore. Ogni tanto anche la perfezione dell'informatica va in tilt e Alessandro sarà costretto ad avviarsi dai box al secondo passaggio. Ma siamo al via vero: Prost è lesto ma Senna schizza di prepotenza e brucia Prost alla prima variante, mentre Berger e Alboreto si accodano prepotentemente al francese. Grande anche lo scatto di Cheever che si pone alle spalle delle due Ferrari. Va malissimo, invece, al suo compagno Warwick che sbaglia tutto e precipita in mezzo agli aspiranti. Ma la corsa è in mano a Senna che tira come se dovesse vincere titolo e gara al primo giro. Alla conclusione della tornata il brasiliano ha già

2'059 su Prost e Berger, attaccato all'altro che è seguito da Alboreto, preceduto da Cheever. Il primo da aspirare è Boutsen, al secondo posto, che si trova davanti a Piquet, Patrese, Cappelli. Molto lontano è Warwick. Il ritmo che Senna sta imprimendo in gara è notevole e Prost sembra impotente. «Ho del misfith urla il francese via radio a Frank Dennis — e non posso fare più». A godere della situazione sembra essere Berger che molla la preda, mentre Alboreto riesce a prendere un leggero margine su Cheever che controlla gli attacchi di Benetton di Boutsen. La cronaca dice francamente molto poche uniche note di rilievo al te

IL MOTIVO

SENNA: HO SBAGLIATO IO

MONZA - Ayrton Senna sta facendo sbadigliare tutti quanti: sta dominando il Gran Premio con una tale autorità che nessuno sembra potergli insidiare il titolo mondiale. La corsa sta finendo, siamo all'inizio del 49. giro. Il brasiliano ha oltre 3" di vantaggio su Berger. Ma la sua è un'azione di controllo, ha la vittoria in tasca. La McLaren arriva alla staccata della prima variante dietro alla Williams di Schlesser. Il francese, all'esordio in Formula 1, si fa da parte, permette al brasiliano di infilarsi all'interno della sua monoposto. Sembra un normale doppiaggio. Ma pochi decimi di secondo dopo la McLaren si ferma, in testacoda, sul cordolo esterno, in uscita di curva. È infatti accaduto che Ayrton abbia chiuso troppo in anticipo la traiettoria, colpendo con la sua ruota posteriore destra l'anteriore sinistra della Williams, Ayrton scende dalla macchina, si avvia verso i box. La gente, impazzita, lo apostrofa, intona cori non proprio ortodossi. Ma lui non si scompone. Entra nel van della McLaren, smette i panni del pilota e infila la strada che lo porta nel motorhome della sua squadra. Ne uscirà due ore più tardi. «Ayrton è un gentleman — dice Jean Louis Schlesser che si è recato per spiegare al brasiliano la dinamica dell'incidente — mi ha detto che non si è trattato di una cosa molto grave. D'altronde cosa potevo fare di più? Appena l'ho visto negli specchietti, ho allargato la traiettoria e lui mi ha sfilato, ma non si è accorto che non potevo certo andare a finire nella sabbia per favorirlo e mi ha toccato con la ruota posteriore destra. Mi dispiace, comunque: sono cose spiacevoli». Dal motorhome scende anche Alain Prost. «Non voglio giudicare quello che è accaduto — sostiene — c'è sempre il rischio di sbagliare. Ayrton aveva la pressione del pilota condannato a vincere il titolo. Si trovava con pochi secondi di vantaggio su Berger. Le ultime gare sono sempre le più

dure dal punto di vista psicologico». Di più non aggiunge ma l'impressione comune è che in McLaren non ci sia stata troppa maretta. «La responsabilità dell'incidente — conferma un Ron Dennis più che mai sereno — non è da attribuire al 100 per cento a Schlesser. Sono cose che nelle gare capitano. È lo sport che è fatto così. Piuttosto mi dispiace per noi della McLaren. Volevamo vincere tutte le corse quest'anno. Ci è andata male e questo sarà uno stimolo per lavorare duro per il prossimo anno».

AYRTON scende le scale. Porta gli occhiali, sembra diventato timido. «Noi non siamo macchine, siamo uomini — dice — e come tali possiamo sbagliare. Ho compiuto un bel guaio a Montecarlo ma per quanto riguarda oggi la situazione è diversa. Ho avuto un'unica colpa: essere arrivato nel momento sbagliato a doppiare una vettura. Sono stato tratto in inganno dalla manovra di Schlesser. Lui è arrivato lungo con le ruote bloccate e io mi sono infilato. Tutto qui».

— Eppure avevi rallentato il tuo ritmo, avevi Berger molto vicino.

«Sì, ma stavo controllando la corsa per risparmiare il motore. Qualcuno ha detto che accusavo problemi di consumo, ma non è vero. Ero tranquillo e concentrato, la monoposto andava benissimo e con Berger non c'erano problemi di sorta. Ripeto si vede che oggi c'era un signore... lassù che desiderava veder vincere le Ferrari. È una cosa molto importante per la Formula 1. Come potete vedere il campionato è ancora aperto».

— Il pericolo Prost è quindi ancora concreto?

«Sì, pur se non è cambiato nulla e c'è una gara in meno da disputare». Poi abbassa lo sguardo. Ha perso il campione ma, forse, a Monza ha vinto l'uomo Senna, per stile, correttezza e onestà. Se ne va applauditto con un grande rimpianto nel cuore. (g.s.)

passaggio riguardano la bella lotta che oppone Piquet a Patrese. Il padovano riesce a vincere la resistenza del campione del mondo con un bel sorpasso. Nelle retrovie si stanno facendo avanti sia Schneider, al momento 13., sia Caffi che ha già recuperato parecchie posizioni. Al 5. giro spariscono improvvisamente i problemi di Prost. Il misfire del suo Honda cessa e il francese riduce lo svantaggio da Senna a 2"991, poi a 2"654 e infine a 2"584, trascinandosi in coda il mai domo Berger. Ma Senna dà l'impressione di giocare al gatto con il topo perché alla 10. tornata riportata il suo distacco a oltre 3". La classifica vede quindi in testa Ayrton davanti alla coppia Prost-Berger, al solitario Alboreto, a Cheever, e Boutsen. Ma è la lotta per il 9. posto che interessa. Patrese, Piquet e Capelli se le danno di santa ragione. Il campione del mondo è in grave crisi anche con la sua Lotus, che procede con la frizione in disordine. Proprio per questo



all'11. passaggio Nelson vola fuori alla prima variante e si ritira, permettendo a Capelli di ricongiungersi con Patrese. Si ripete in sostanza la... manfrina del Gran Premio del Belgio con i due che danno spettacolo. Ivan tenta di infilare la Williams all'Ascari, ma Riccardo dispone di una vettura migliore e resiste. Nessuno dei due contendenti, comunque,

può stare troppo tranquillo perché alle loro spalle sta rinvenendo fortissimo Warwick che al 17. giro si ricongiunge a Williams e March. La situazione di testa, intanto, non muta. Tra Senna e Prost c'è poca battaglia. Il brasiliano lascia avvicinare il francese, ma non consente al rivale di infrangere la barriera dei 2" di svantaggio. Quando Ayrton fiuta il

pericolo si riporta prontamente sui 3". È in calando, invece, la prestazione di Berger che inizia a risparmiare il motore in vista della fase conclusiva della corsa. Al 19. passaggio dietro a questi tre si trovano nell'ordine, Alboreto, Cheever, Boutsen, Patrese, Warwick che ha appena infilato Capelli, Gugelmin, Schneider, De Cesaris, Caffi, Streiff e Schlesser. Ma la gara non decolla: sembra di assistere a uno dei più brutti Gran Premi dell'anno e se non fosse per Warwick si potrebbe dormire di gusto. L'inglese, furente dopo la cattiva partenza, è scatenato e vince anche la resistenza di Patrese al 22. passaggio infilando il padovano alla prima variante, involandosi grazie al turbo Megatron verso la Benetton di Boutsen. Al 27. giro un campanello d'allarme suona per Senna. Prost ha ridotto di pochissimo tempo il suo distacco ed è a soli 2"692 da Ayrton. Allo stesso tempo Capelli supera Patrese all'Ascari,

segue

DAI BOX

QUASI DFR CERTI COSWORTH DI MADER

ORMAI ANCHE il preparatore Mader ha fatto una differenza tra team minori. Ad alcune squadre come la Rial, la Dallara, la Minardi e la Coloni ha infatti fornito una speciale versione del motore Cosworth Dfr dotato di molte parti come bielle, pistoni e albero motore che appartengono già alla versione Dfr, attualmente in uso alla Benetton. Questi motori possono offrire oltre quindici cavalli in più rispetto alla versione standard preparata da Mader.

■ **IN CONCOMITANZA** con il Gp di Monza la Fiamm ha organizzato una sfilata per vetture elettriche alimentate a batteria. La più veloce si è rivelata «Electroshock» pilotata da Oscar Vita che ha ottenuto una punta massima di oltre sessantuno chilometri orari.

■ **LA FISA** ha comunicato tutte le verifiche che sono state effettuate durante questa stagione e su quali vetture. Logicamente le macchine maggiormente controllate sono state le McLaren. Per quanto riguarda la capacità del serbatoio tre volte è stato controllato a Prost, quattro volte a Senna, due volte a Berger, una volta a Piquet e Alboreto. Le analisi della benzina hanno riguardato i seguenti piloti: quattro volte Prost, quattro volte Senna, tre volte Berger, una Piquet così come i piloti dotati di aspiratori Nannini, Boutsen, Palmer, Sala e Capelli. La cilindrata del motore infine è stata controllata tre volte a Senna e una volta a Prost, Boutsen, Palmer, Berger e Capelli. In tutti questi controlli non sono mai state riscontrate irregolarità.

■ **HA CREATO** numerose perplessità per la sua pericolosa posizione, la postazione di rilevamento per la velocità massima che la Longines aveva installato nel rettilineo principale. Le cellule fotoelettriche erano coperte da un cartellone pubblicitario posizionato a non più di un metro dal punto dove passavano le vetture.

■ **IL CIRCUITO** di Monza si è presentato con numerose novità. Dalla curva Parabolica e per tutto il rettilineo d'arrivo, è stato rifatto il manto stradale. Dietro ai box sono state abbattute le porte al fine di rendere più agevole il passaggio delle vetture. Nuovi i rail. Infine, con grande sollievo di tutti, le bancarelle di gadget sono state spostate dalla zona del retro-paddock.



BERGER ELOGIA PURE ALBORETO NEL SUO GIORNO PIÙ BELLO È PROPRIO LA MIA MONZA!

MONZA - Gerhard Berger è euforico, confuso. La folla invoca il suo nome, non crede ai propri occhi vedendo ragazzine scatenate, padri di famiglia che hanno perso l'autocontrollo, la confusione felice di Monza. «È una sensazione meravigliosa. Si — continua a ripetere — è la vittoria più bella della mia vita. E che gente c'è a Monza, ora capisco cosa significhi la Ferrari per voi italiani». La sua giornata era iniziata malissimo: «È successo che ho cambiato tre vetture nel giro di pochi minuti prima della partenza. Dapprima mi ha tradito il cavo dell'acceleratore. Mi sono fermato ai box, hanno riparato il particolare, ma qualcosa non mi dava fiducia e sono salito sul muletto, una monoposto molto ben equilibrata. Certo la corsa è stata difficile. Ho avuto fortuna, lo ammetto, ma è proprio per come ho vinto che considero questo Gran Premio come la mia più bella prestazione. Dopo il via ho dovuto rallentare per via delle temperature del motore che sembravano troppo elevate. Poi ho deciso di abbandonare Prost per risparmiare sui consumi. Ma quando Michele ha iniziato a rimontare ho rotto gli indugi. Lui spingeva, premeva forte, e ho accelerato il ritmo. Secondo me Michele oggi ha compiuto una corsa straordinaria, sono molto felice per lui. Per quanto riguarda Senna non so se avrei potuto passarlo. Posso dire, però, che non avevo problemi di consumo. La Ferrari è migliorata. A inizio stagione avevo pronosticato per la nostra squadra almeno una vittoria. È andata bene.

Adesso mi piacerebbe ripetermi a Suzuka...». Michele Alboreto è convinto che se avesse avuto un paio di giri in più a disposizione avrebbe potuto ricongiungersi con l'austriaco: «Il fatto è che all'inizio ho avuto problemi con la quarta marcia che usciva soprattutto alla Parabolica. Per cui ho rallentato per raffreddare la temperatura dell'olio motore. Quando la situazione si è normalizzata ho recuperato terreno. La vettura andava a meraviglia. Purtroppo ho rosciato verso la fine dei decimi a Gerhard. Ho compiuto una buona gara davanti al mio pubblico anche se ho qualche rimpianto per non potere tornare a Monza al volante di una Ferrari». Raggiante

è naturalmente Vittorio Ghisleri che esordisce con una battuta: «Il team si è giocato le palle, è tutto quanto. Questa vittoria è merito di tutta la squadra che ha lavorato magnificamente per portare sotto controllo la situazione dei consumi. Certo siamo fortunati, ma nell'arco della gara è innegabile che siamo stati vicini alle due McLaren. D'altra parte la parola fortuna aiuta i bravi. Con questo non voglio dire saremo anche in futuro vincitori, stiamo semplicemente tornando a vertici ed è quello che volevo. Personalmente non ho molti motivi. Dico solo che il mio compito è quello di dare coraggio e fiducia alla gente che lavora».

LE VERIFICHE

SERBATOIO DILATATO

MONZA - Nell'euforia della vittoria si è sparsa la voce che la Ferrari dell'austriaco fosse irregolare. Alle verifiche del dopo gara, infatti, per ben due volte la capacità del serbatoio della Ferrari era risultato di 150 litri, invece dei 150 regolamentari. Alla presenza di tutto lo staff tecnico della Fisa e degli ufficiali di gara il controllo è stato ripetuto una terza volta, e questa volta dentro il serbatoio della monoposto dell'austriaco sono entrati 149,5 litri, un valore dentro la norma. Probabilmente il serbatoio si era semplicemente dilatato di quel poco che faceva ospitare un litro in più di benzina. Poi gli spessori che vengono usati all'interno per sagomare il serbatoio, lo hanno riportato alla capacità originale. Di segnalare che dalla vettura di Berger dopo la gara sono stati estratti duecento grammi di benzina. La Williams intanto aveva fatto reclamo accusando Capelli di aver passato Patrese con le bandiere gialle. I commissari hanno visto il filmato. Siccome il reclamo della Williams era stato presentato in ritardo, hanno deciso di lasciare Capelli al quinto posto, anche perché la bandiera gialla non era agitata. (c.m.m.)



Nell'altra pagina, Arnoux crea un polverone in variante ma riesce comunque a classificarsi 13. a due giri da Berger (FotoColombo). Sopra, Piquet chiude ingloriosamente la sua gara con questo errore all'11. tornata. A lato, Capelli ha appena superato Patrese dopo un'accesa battaglia: il milanese ha concluso quinto. Sotto, poca fortuna per Martini e De Cesaris costretti alla resa anticipata entrambi (FotoOrsi)



PRESSING VINCENTE

segue

sembra in un momento poco opportuno, quando i commissari stavano sventolando le bandiere gialle per segnalare che la Zakspeed di Ghinzani è ferma sul percorso. «Eravamo affiancati già da prima — dirà poi Capelli — cosa potevo fare?». Da questo fatto la Williams trarrà lo spunto per reclamare contro la manovra del milanese. Al 31. giro la gara... precipita: Prost all'improvviso transita con 9"064 sul groppone. Il suo motore fa dei rumori strani. Borbotta, sta esalando gli ultimi respiri. Per il francese è dramma totale. Al 32. giro si trova distanziato dal compagno di 12"789 e poi via via, fino alla 35. tornata di 23"850. Berger lo supera facilmente il giro seguente. Così il transalpino si ferma ai box, con la consapevolezza di aver perduto definitivamente il campionato del mondo. Al 36. passaggio Senna ha un vantaggio su Berger di 26"017: Alboreto, terzo, è in fase di studio. Non ha nulla da temere da Cheever che ora si trova davanti a Warwick, Capelli, Boutsen e Patrese. Il belga della Benetton ha perso il primato tra le vetture dotate di motore aspirato per via di una perdita di potenza. Ma la corsa ha da... iniziare realmente. Tra Berger e Alboreto è guerra aperta, totale. Il milanese rosicchia, giro dopo giro manciate di decimi all'austriaco. A suon di giri più veloci si porta a 2"411, poi al 46. giro a 2"300. Berger è quindi costretto a tirare fuori le unghie. Preme sull'acceleratore, limita i danni e si fa sotto a Senna, arrivando al terz'ultimo passaggio a soli 3"080 da Senna. Il brasiliano sta faticando o controlla la corsa? La controlla, ma al 49. giro succede la famosa incomprensione con Schlessler ed esce di scena. Gli ultimi due giri sono una passerella. Berger e Alboreto tagliano il traguardo primi e secondi e pochi hanno il tempo di accorgersi che Cheever batte in volata Warwick, conquistando un insperato terzo posto. L'autodromo esplose in un boato. È festa grande, violenta, commovente. Ha vinto la Ferrari. Cronaca di un giorno felice. □

D'ora in poi andrai tu a discutere in Comitato Esecutivo Fisa... Così sembra dire Piccinini, fresco dimissionario dalla carica di direttore sportivo Ferrari, a Cappelli che da oggi rappresenta anche politicamente il Cavallino (FotoColombo). Sotto, Ghidella assediato dai giornalisti nel corso della sua conferenza stampa (FotoOrsi)



GHIDELLA A VOLO RADENTE SUL FUTURO DI FERRARI E GRUPPO FIAT

VITTORIO ALATO

«Fiorio a Maranello? Ha fin troppo da divertirsi con Alfa e Lancia» - «Con la vettura aspirata '89 Barnard si gioca la reputazione» - «Se la ProCar non si farà, l'Alfa gareggerà altrove, ma mai in concorrenza con il Cavallino» - «Mansell? È integro»

MONZA — Seconda uscita ufficiale dell'anno per l'ingegner Vittorio Ghidella, il presidente della Ferrari che a Monza non si è fatto pregare troppo dai giornalisti per offrire qualche «chicca». Come già era accaduto al Paul Ricard sono stati tanti gli argomenti trattati: dalla sostituzione di Piccinini al problema legato alle condizioni di salute di Nigel Mansell, da Barnard e la sua monoposto aspirata a Cesare Fiorio e al futuro dell'Alfa Romeo nelle corse. E qualche bordata, anche polemica, c'è scappata. In sostanza Ghidella ha confermato di essere più che mai l'uomo forte di casa Fiat, il filo conduttore di quella rivoluzione in atto alla Ferrari, l'uomo dal quale passa, necessariamente, il rilancio della Casa nel mondo delle corse. Ecco, seguendo i punti principali dei suoi discorsi, ciò che ha detto.

FIORIO. Riguardo al ventilato arrivo di Cesare Fiorio a Maranello, Ghidella è stato esplicito. «So che desidera venire. Ma se vuole ha da divertirsi per molti anni ancora con l'Alfa Romeo e la Lancia, Case che hanno tantissimi programmi».

PICPININI. Dopo avere ricordato che Piccinini resterà in Ferrari come suo assistente per tutto quello che riguarda alcuni rapporti esterni, Ghidella si è soffermato sulla funzione di Pier Giorgio Cappelli in seno al Comitato Esecutivo. «Non credo che si possano incontrare difficoltà per questo cambiamento. I rapporti con le autorità sportive sono tenuti dai quadri aziendali, come accadeva in passato. Certo l'ingegner Ferrari manteneva una presenza carismatica. Ma i rapporti proseguono sullo stesso stampo di prima e la scelta di Cappelli è obbligatoria, visto che in Ferrari a lui spetta la cosiddetta parte operativa dell'organizzazione».

VETTURA ASPIRATA. «È vero che stiamo studiando la soluzione di un cambio tradizionale. È una scelta dettata dalla pratica. Ma



quando la trasmissione elettronica sarà a punto correremo con quella perché penso che rappresenti la via del futuro. La monoposto è comunque in via di sviluppo, pur se siamo in ritardo di un anno e sarebbe inutile indagare sul passato, andare a vedere perché Barnard ha lavorato con una certa lentezza, se sia stato posto nelle condizioni giuste».

BARNARD. «Si sta comportando bene nel suo ruolo, con la nuova vettura si gioca la reputazione come noi ci giochiamo la nostra...»

ALFA. «Penso che con la creazione della Procar abbiamo spiazzato gli avversari. Mi sembra che abbiamo corso troppo e troppo forte. Penso che la concorrenza si sia spaventata perché la regolamentazione della Procar confonde le corse con il prodotto. Questa categoria, infatti, si annuncia molto impegnativa: è la Casa con il suo modello a giocarsi la reputazione. Ed è per questo che i rivali hanno paura». E se la Procar dovesse non vedere mai la luce, quale sarà il ruolo dell'Alfa? C'è un'ipotesi Formula

1 in vista? A questo proposito Ghidella è stato evasivo: «L'Alfa non entrerà in concorrenza con la Ferrari. Il futuro agonistico del motore 10 cilindri e dell'Alfa potrebbe prendere varie strade. Ci sono tante categorie, per esempio il mondiale Sport Prototipi, le gare americane. Alfa e Ferrari sono separate: ci potrà essere collaborazione, non commistione».

MANSELL. «Non ci risulta che abbia problemi alla schiena, è un pilota integro e molto bravo. Chiaro che esistono soluzioni di emergenza, non posso rivelare nulla a questo proposito, non sarebbe corretto. Ma tutti i team, in generale, hanno una soluzione di ricambio. È naturale che sia così. Comunque nel 1989 contiamo di avere Mansell a fianco di Berger: saranno trattati in condizioni di parità».

ALBORETO. «È adulto. Per quanto ne so aveva già trovato sistemazione alla Williams. Ma, visto che è in difficoltà, non abbiamo niente in contrario a favorire un suo passaggio a un'altra squadra».

PICCININI LASCIA: CAVALLINO SENZA DS

TUTTI I POTERI VANNO A CAPPELLI

MONZA - Dal 1989 in Ferrari sparirà la figura classica del direttore sportivo. Il team di Maranello, infatti, perde Marco Piccinini ma non lo sostituirà con un altro dicesse, affidando tutta la gestione organizzativa, logistica e di pubbliche relazioni a una tripla formata da Pier Giorgio Cappelli, Franco Gozzi e Pier Paolo Gardella. Piccinini, dunque, se ne va dalla squadra, dopo 11 anni di lavoro utile e prezioso soprattutto dal punto di vista dei rapporti con le autorità sportive e in sede legislativa. A dare l'annuncio dell'abbandono dell'attuale carica è stato lo stesso Piccinini nel corso della consueta chiacchierata coi giornalisti del sabato mattina. Un fatto che era stato preventivato ma che si è sviluppato forse in modo diverso da ciò che si poteva ritenere. Come è noto, Piccinini non aveva mai nascosto di essere sul piede di partenza. Se avesse potuto, avrebbe abbandonato l'incarico anche prima della morte di Ferrari. Fu la volontà stessa dell'Ingegnere a convincerlo a restare. Ora che la Fiat è entrata totalmente nella gestione della Casa di Maranello, Piccinini ha abbandonato il campo, o almeno lo farà ufficialmente alla conclusione dell'attuale stagione, non si sa se per libera scelta o per pressioni giunte da Torino. Marco, comunque, manterrà il suo ruolo nell'ambito del consiglio di amministrazione e soprattutto, diventerà consigliere quasi personale dell'ingegner Vittorio Ghidella. «Si tratta — ha commentato Piccinini — di una funzione che gli inglesi chiamano Public Affair. In sostanza mi occuperò dei rapporti esterni, ma non sarà un ruolo operativo quotidiano. Comunque si tratta di un'opportunità molto interessante che mi permetterà di restare a contatto con un'azienda nella quale ho trascorso i momenti più importanti della mia vita lavorativa». Come già accennato non ci sarà un reale sostituto di Piccinini. Pier Giorgio Cappelli, nella sua veste di coadiutore di Ghidella, rileverà l'ex direttore sportivo in seno al Comitato Esecutivo; maggiori rispetto a oggi saranno gli incarichi affidati a Pier Paolo Gardella che essendo il segretario sportivo della Ferrari avrà sulle spalle tutta la responsabilità logistica e organizzativa mentre Franco Gozzi sarà l'uomo

delle pubbliche relazioni, al quale farà un emissario da inviare alle corse. «Credo — ha detto Piccinini — che il dottor Cappelli venendo a tutti i Gran Premi sia in grado di ricoprire anche quello che era il mio ruolo nell'ambito del Comitato E-

cutivo. È inoltre importante che la Ferrari possa contare su una persona che viva il quotidiano, cosa che purtroppo non sarà nelle mie possibilità. E poi, cari signori, non dovete scandalizzarvi se ogni tanto si cambia».

(g.s.)

AL BRASILIANO LA SECONDA FERRARI '89? L'OMBRA DI MORENO SUL MALATO NIGEL

MONZA — Risolto il giallo Patrese-Alboreto, se ne apre adesso un altro, persino più complicato. La situazione di Mansell ormai necessita di un chiarimento approfondito. A Monza Frank Williams ha detto: «Nigel non ha grossi problemi, spesso si sente malato anche se non lo è. È facilmente impressionabile: il minimo disturbo fisico lo preoccupa». Pare però che l'infezione epatica, dovuta in un primo momento a un uso particolarmente forte di antibiotici assunti per curare la varicella, si sia ora trasformata in epatite virale, una malattia che potrebbe costringere il pilota inglese a una lunga e fastidiosa degenza. Più preoccupati che alla Williams sono alla Ferrari, dove al più presto vorrebbero sottoporre Mansell — attualmente in ospedale — a una sorta di visita fiscale. Ufficialmente Vittorio Ghidella ha manifestato, al riguardo, un atteggiamento nettamente ottimistico. Sulla schiena di Mansell, si dice, si sarebbero riacutizzate vecchie lesioni in seguito alla sua «scordolata» durante il Gp di Ungheria. In quell'occasione Mansell rientrò ai box e solo a saracinesche chiuse, al riparo da sguardi, venne estratto dall'abitacolo. Poi abbandonò, ufficialmente perché debilitato dagli antibiotici. Comunque sia, dietro a Mansell si profila sempre di più la figura di Roberto Moreno e proprio a Monza è avvenuto un fatto estremamente importante. Il brasiliano aveva ormai raggiunto un accordo con la Scuderia Italia, tutto era definito nei dettagli. Il giovedì Moreno ha invece comunicato agli uomini della Dallara che non se ne faceva più nulla. Che scegliessero pure un altro pilota perché lui aveva altre possibilità. In questi ultimi anni Roberto Moreno ha cercato in tutte le maniere di assicurarsi un volante in F.1: ora che aveva raggiunto una situazione abbastanza buona, se si permette di rifiutarla è segno che ha altre carte da giocare. Si scopre così che il brasiliano ha un contratto con la Marlboro per quanto riguarda il suo impegno in F.3000, mentre per la F.1 il suo impegno scritto è diretto con la Ferrari. Per adesso Moreno aspetta, non vuole firmare nulla. A ottobre si conosceranno tutti i dati relativi allo stato di salute di Mansell, anche perché la Fiat non intende attendere oltre. Ufficialmente l'inglese è dato al via per il Gp del Portogallo ma questo non vorrebbe dire che Mansell sia fisicamente idoneo per il prossimo anno. In caso negativo, la Ferrari utilizzerrebbe Moreno. Il brasiliano attende anche per altri motivi. A fine ottobre Johnny Herbert dovrà dimostrare alla Benetton di essersi ripreso dallo spaventoso incidente di Brands Hatch: se non sarà in grado di guidare, il team penserà a soluzioni alternative e Moreno rappresenterebbe la strada migliore. Roberto resterebbe alla Benetton solo un anno, poi la Ferrari potrebbe riprenderselo. (c.m.m.)



Piccinini e Vecchi con Beppe Lucchini e Moreno, di spalle: nel 1989 il brasiliano doveva andare alla Scuderia Italia, poi ha detto «no»: Ferrari in vista? (Giovannelli)

DAI BOX

BALESTRE HA RESO OMAGGIO A ENZO FERRARI

PRIMA DI recarsi a Monza, il presidente della Fisa Balestre ha visitato in forma privata la tomba di Enzo Ferrari, trattenendosi poi a pranzo con il figlio Piero Lardi Ferrari. In questa occasione Balestre ha voluto ricordare la tradizionale riunione che teneva con il costruttore modenese alla vigilia del Gp d'Italia.

■ **PERSISTENDO** lo stato di debolezza fisica di Nigel Mansell, la Williams è ricorsa a Jean-Louis Schlesser, che era stato in passato pilota collaudatore della scuderia. Non era in possesso della superlicenza, ma in virtù della sua posizione di leader nel campione Sport Prototipi, la Fisa ha deciso di concedere una deroga. Prima di ricorrere a Schlesser, Williams si era rivolto a Mario Andretti che però ha rifiutato perché impegnato nella gara Cart di Elkhart Lake, e a Keke Rosberg, che per l'occasione sarebbe tornato alle corse. L'accordo non è andato in porto anche per il divieto della Marlboro. A vuoto anche il tentativo con Moreno il no è venuto dalla Ferrari e dall'Agip, poiché la Williams è con la Mobil.

■ **TUTTI I TELECRONISTI** si sono lamentati per le postazioni estremamente disagiati in cui erano costretti a lavorare: vecchie, senza finestre, con le sedie rotte. Oltre a ciò, in pochi metri quadrati, erano ammassate anche quattro persone. Il rumore era praticamente insopportabile. Una carenza alla quale Monza dovrà assolutamente porre rimedio per il futuro.

■ **ALLA GARA** delle celebrità era presente anche Bjorn Borg in compagnia della nuova fidanzata, Loredana Berté. Il tennista svedese avrà pensato che il mondo è molto piccolo, quando nel paddock ha incontrato la ex moglie Mariana Simionescu, presente anche lei a Monza poiché attuale compagna di Schlesser.

■ **COME VIVONO** il problema dei limiti di velocità i piloti di F.1? Tutti si sono dichiarati contrari ad eccezione di Modena e Capelli che hanno detto di accettarli se riducono realmente gli incidenti. Berger da parte sua, sostiene di curarsene molto poco. Se per raggiungere Fiorano sarà colto in eccesso di velocità ha detto il pilota austriaco speriamo si tratti di poliziotti tifosi della Ferrari.

DAI BOX

CENTO MILIONI
CSAI AI PILOTI
ITALIANI DI F.1

LA CSAI ha istituito uno speciale contributo per i piloti italiani al volante di vetture italiana (Ferrari escluse). La cifra messa in palio è di 100 milioni per il primo, 60 per il secondo, e quaranta per il terzo. La classifica viene stilata con un sistema piuttosto complicato che tiene conto di tutte le gare, compreso le mancate qualifiche. Alla vigilia del Gp d'Italia la classifica vede al primo posto Caffi davanti a Modena, Tarquini, Larini e Martini.

■ **BERGER** e Alboreto non avevano ancora tagliato il traguardo vittorioso del Gp d'Italia che a Maranello erano già cominciati i festeggiamenti: centinaia di tifosi si sono ritrovati davanti ai cancelli della fabbrica improvvisando brindisi. Proprio domenica a Maranello si è svolto un raduno internazionale delle rosse nuove e antiche denominato «Viaggio in terra di motori» e non è mancato chi ha iniziato un carosello di auto suonando il clacson in segno di gioia.

■ **ERMANNO ROCHI**, grazie a una splendida rimonta, ha vinto secondo pronostico la 164 Celebrity Race. Il pilota lombardo ha preceduto dopo una bella battaglia Fendi, Guggio Gucci che sono stati gli unici a opporgli resistenza. Ottimo anche il quarto posto di Pierino Gros che ha battuto il presidente della Csaì Serena. Tra le sorprese della corsa la prestazione di Nadia Bengala, miss Italia '88. La più bella delle italiane è giunta 12., battendo tra gli altri Giovanna Spelta e Franco Nero. Tra i tennisti Nicola Pietrangeli, vero habitué di questa corsa, ha avuto la meglio su Bjorn Borg.

■ **PRESSO** lo stand della Denim, c'era una postazione volante di «Radio Dj» che ha anche ospitato la sfida, conclusa alla pari, fra Alessandro Nannini e Ivan Capelli nelle insolite vesti di disk jockey.

■ **LA FAMIGLIA** di Ludovico Scarfiotti, l'ultimo pilota italiano ad avere ottenuto la vittoria nel Gp d'Italia, ha deciso di porre in palio un artistico trofeo da assegnarsi al pilota italiano che avrà ottenuto il miglior risultato in gara. La direzione dell'Autodromo ha posto invece in palio il trofeo Enzo Ferrari, rappresentato da una scultura di Gio Pomodoro, da assegnarsi al costruttore che riporterà la vittoria a Monza in tre edizioni del Gp d'Italia.

HEAD CHIUDE LE PORTE WILLIAMS AD ALBORETO

MEGLIO PATRESE
PAROLA DI TECNICO

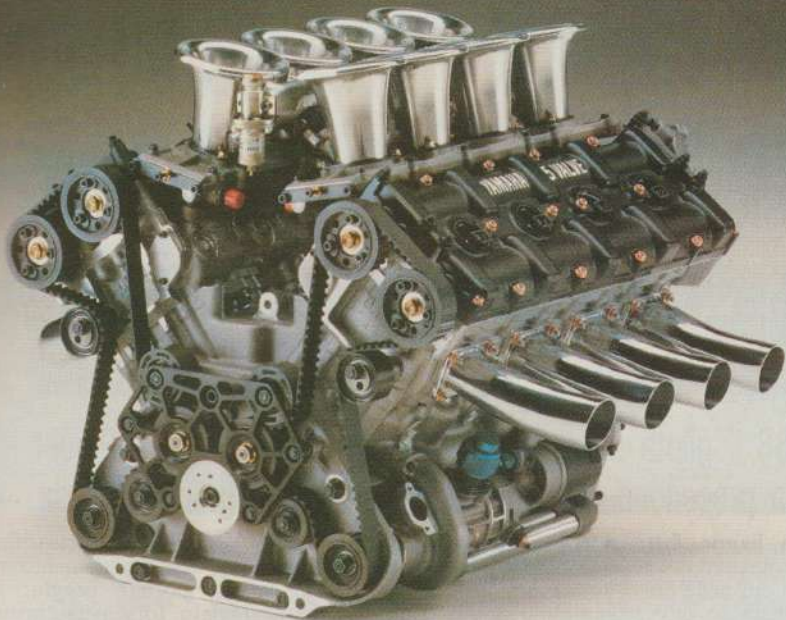
MONZA — Alla fine ha prevalso la scelta più logica, quella che per la Williams implicava meno rischi. Il grande dubbio che ha caratterizzato tutta l'estate, che ha tenuto due piloti in continua tensione per oltre quattro mesi, si è finalmente risolto: la Williams ha confermato Riccardo Patrese, mentre Michele Alboreto, ormai sicuro di guidare al fianco di Boutsen per il prossimo anno, si trova adesso in una situazione di grande incertezza. Tutto si è risolto la settimana scorsa mentre a Imola erano in corso alcuni test. Frank Williams si era ormai impegnato con Alboreto, assicurandogli che sarebbe stato lui a prendere il posto di Patrese. Il conte Zanon, da sempre amico sia di Williams che di Alboreto, aveva profuso energie affinché l'operazione andasse in porto. Addirittura a luglio si poteva già firmare il contratto, poi per evitare che la cosa diventasse pubblica, si era deciso di siglare un'opzione. Michele si era ormai sistemato, mentre Patrese vedeva la sua posizione rendersi più difficile giorno dopo giorno. All'interno della Williams la situazione non era però così tranquilla. Patrick Head aveva fatto presente le sue esigenze: gli serviva un pilota già integrato nel sistema lavorativo della squadra, che a ottobre potesse iniziare i primi test con la vettura laboratorio dotata del motore Renault. Head, che stima molto Patrese, si era impegnato personal-

mente con il padovano e in Ungheria, prima di partire per le prove di Monza, gli aveva detto: «Stai tranquillo, non c'è nessun problema. Hai il novantanove per cento di probabilità di restare alla Williams». Riccardo ascoltava, ma tanto tranquillo non era, anche perché giorno dopo giorno arrivavano voci di trattative con sponsor italiani che sarebbero arrivati dietro il nome di Alboreto. Si faceva sentire anche la Renault. La Casa francese non ha nessun diritto sulla scelta del pilota, ma faceva ugualmente sapere di preferire la soluzione-Patrese, volendo iniziare al più presto i test che avrebbero poi seguito tutto lo sviluppo del motore. La situazione si trascinava tra dubbi e incertezze. Ufficialmente lo sviluppo delle sospensioni attive non veniva più affidato a Patrese ma a Brundle, assunto come collaudatore, un elemento che sembrava dimostrare che i giochi erano fatti in favore di Alboreto. Alla fine di agosto, Patrese era impegnato in prova a Imola, la sua opzione cadeva il 31 agosto. Chiamato al telefono, Williams continuava a non dare nessuna risposta definitiva, proprio perché in quel momento era in corso una riunione estremamente importante con Patrick Head. È stata questa la prima volta in cui Williams e il tecnico — che possiede il 38% del team — sono entrati in aperto contrasto. Head, stanco delle polemiche tra piloti che hanno

spesso caratterizzato la storia di Williams (Reutemann-Jos Mansell-Piquet), ha minacciato persino di andarsene. «Se qua il conto nulla — avrebbe detto — tanto vale che me ne vada». Head è un uomo troppo importante per Williams e considerando anche i reali svantaggi nell'affrontare una stagione così impegnativa come quella del prossimo anno, con i piloti completamente nuovi, Williams si è infine deciso per la conferma di Patrese. È stato lo stesso costruttore inglese, una settimana prima di Monza, a comunicare a uno stupito Alboreto la decisione presa. Michele c'è rimasto molto male e ha dichiarato: «Lo avevo sempre detto che con Williams non c'era nulla di fatto. C'era una trattativa in corso, poi è bloccata, cosa strana dal momento che erano stati loro a farsi avanti. Ma forse è meglio così. Se tra patrese e ingegneri non c'è stima reciproca le cose finiranno per andare male. Guardate quello che è successo quest'anno tra Piquet e Ducasse». Patrese, da parte sua, non ha voluto fare commenti, aspettando la comunicazione ufficiale del team. È però soddisfatto, soprattutto perché in un anno si è saputo guadagnare la stima e la considerazione di una squadra che lo aveva accolto con molto scetticismo. «Questo punto ci si chiede da dove andrà Alboreto. Le possibilità concrete vengono dalla Ligier, dalla Zakspeed e in seconda battuta dalla Tyrrell. Alla Ligier Alboreto approderebbe anche grazie al Marlboro in quanto la società di Seita, che produce le sigarette Gines, si occupava anche della produzione in Francia del gruppo di pipp Morris. Il conte Zanon è sempre stato amico anche di Alboreto, essendo stato molto vicino al team francese nei suoi primi due anni in F.1. La Ligier ha confermato Arnoux, mentre il voto di Alboreto potrebbe portare molta esperienza per un team il prossimo anno sarà completamente rinnovato. C'è poi la possibilità della Tyrrell e della Zakspeed ma in questo tutto è legato a eventuali sponsor. Per Michele comunque, sfiorata l'illusione di Williams, si tratterà di ricominciare tutto daccapo e dopo otto anni di F.1 alle spalle non sarà un compito facile. (c.m.)



Tonti, Lombardi e Caruso concentrati sull'8 cilindri Judd: i vertici tecnici Alfa studiano la concorrenza? (Photo4)



LA SCHEDA TECNICA

40 VALVOLE

Questi i dettagli tecnici del motore otto cilindri aspirato Yamaha OX88 che dal prossimo anno equipaggerà la Zakspeed nel mondiale F.1.

Propulsore: Yamaha OX88; tipo: 8 cilindri a V di 75°; **cilindrata:** 3489 cmc; **potenza max:** più di 600 cv a 11.000 giri; **coppia max:** più di 43 kgm a 9.000 giri; **regime max rotazione:** 12.000 giri; **testata:** a 5 valvole per cilindro; **distribuzione:** a doppio albero a cammes comandato da cinghia dentata; **basamento:** in lega di alluminio; **alimentazione:** a iniezione elettronica; **accensione:** CDI elettronica; **peso:** meno 145 kg (a secco); **dimensioni:** lunghezza 560 mm; larghezza 570 mm.

È UFFICIALE: HONDA LASCIA LOTUS, YAMAHA SPOSA ZAKSPEED

IL GIAPPONE TIENE BANCO

MONZA — Ed ecco la preannunciata invasione nipponica in F.1. Per una Honda che ufficialmente comunica il suo divorzio dalla Lotus, la Yamaha annuncia la propria collaborazione con la Zakspeed. L'accordo con il team tedesco è fissato sulla durata di tre anni e per il 1989 prevede l'esclusività. Diciamo subito che l'ingresso del nome Yamaha in F.1 è un fatto estremamente importante. La Casa giapponese, oltre al noto impegno motociclistico, è infatti da sempre la responsabile di tutte le attività avanzate della Toyota in campo automobilistico. La decisione di adottare questo nome per l'impegno in F.1 è stata volutamente presa dalla Toyota così da non figurare, in caso di insuccesso, come direttamente coinvolta nel programma F.1. Per questo impegno i giapponesi si stanno comunque preparando al massimo con un motore appositamente costruito. Si tratterà di un inedito otto cilindri a 75 gradi che non ha nulla in comune con il propulsore che la Yamaha aveva costruito lo scorso anno utilizzando un basamento Cosworth dotato poi di testata a cinque valvole e che in un primo momento avrebbe dovuto equipaggiare la Benetton. In realtà questo propulsore ha sempre lamentato numerosi problemi, tali da convincere la Yamaha a progettare un propulsore completamente inedito. Tecnicamente, lo Yamaha, siglato OX88, dà il via a quella nuova generazione di motori a otto cilindri caratterizzati da un angolo delle due bancate estremamente raccolto. Presto arriverà anche il nuovo Judd per la March, anch'esso a 75°, poi il nuovo Ford per la Benetton a 80

gradi. Così la tradizionale architettura a 90 gradi per i motori a otto cilindri, apparterrà definitivamente al passato. Oltre a un basamento estremamente rastremato, il motore Yamaha si segnala per altre soluzioni come la testata a cinque valvole, il sistema di alimentazione interamente elettronico di produzione Yamaha e il basamento in lega di alluminio che ha consentito di ottenere un peso di soli 145 kg. La potenza massima è stimata attorno ai 600 cavalli. In virtù dell'angolo di 75° si è ottenuto un valore di corsa

estremamente ridotta a fine di incrementare il numero di giri. Inizialmente l'accordo F.1 doveva essere raggiunto con la March. Questa collaborazione avrebbe dovuto essere fissata — come poi è avvenuto per la Zakspeed — per tre anni. Tuttavia quando il patron della Leyton House, Akira Akagi, ha intravisto la possibilità di siglare un accordo con la Honda per il 1990 in qualità di secondo team, la trattativa con la Yamaha si è bloccata e la Casa nipponica, che invece desiderava pianificare un accordo plurienna-

le, si è accordata con la Zakspeed. Il team tedesco dovrebbe pagare solo una cifra forfettaria relativa alle revisioni. Per quanto riguarda i piloti, Schneider sarà confermato, mentre la possibilità di impiegare Aguri Suzuki difficilmente si concretizzerà. Il giovane giapponese non parla una parola di inglese e la stessa Yamaha, che lo appoggia da sempre, preferirebbe vederlo impegnato ancora una stagione in F.3000 in Europa. Esistono quindi trattative con Alboreto, Moreno e De Cesaris. (c.m.m.)

I TEAM DI CASA NOSTRA UNITI PER RICHIESTE ALLA FISA MATRIMONIO ALL'ITALIANA

MONZA — Venerdì pomeriggio, subito dopo la conclusione del primo turno di prove ufficiali, i costruttori italiani di Formula 1 si sono dati appuntamento alla Ferrari per discutere il futuro regolamentare della categoria e per formulare una proposta da lanciare nel prossimo Comitato Esecutivo della Fisa. Si è trattato di una riunione informale, la prima di una probabile lunga serie, nella quale sono state disegnate le linee di tendenza dei team tricolori. Come è noto, l'ingresso di molte squadre nel mondiale 1989 può creare non pochi problemi alla Formula 1, che rischierebbe di scoppiare per sovrabbondanza di vetture e piloti. Ecco, in sintesi, ciò che è emerso dall'incontro delle squadre italiane.

COSTRUTTORI. Il primo punto dibattuto riguarda proprio il termine «costruttore» inserito all'articolo 3 del regolamento internazionale. I team italiani, all'unisono, vorrebbero che una volta per tutte si definisse la parola in maniera chiara, dando poi una vera e propria superlicenza da dare solamente a coloro i quali possono fregiarsi a pieno titolo di questo termine. Secondo i team italiani, in Formula 1 dovrebbero entrare solo quelle Case che negli ultimi anni abbiano realizzato vetture di carattere internazionale, dalle Gruppo C alla Formula 3000 alla Formula 3 e via dicendo.

PREQUALIFICHE. Il secondo punto controverso è quello inerente alle prequalifiche. Su questo argomento l'opinione delle squadre italiane non si discosta dalle proposte già fatte da altri. Al Comitato Esecutivo si domanderà di fissare un turno di prequalifiche al giovedì pomeriggio, pur se qualcuno è ancora favorevole all'idea di provare, come accade ora, al venerdì mattina. Tutte le squadre «condannate» a questa fase dovrebbero parcheggiare i mezzi di trasporto e di ospitalità al di fuori del paddock F.1, quando si gareggerà su circuiti non in grado di assorbire un numero così elevato di team. Confermata anche una lunga fase di prequalifica per i Gran Premi extraeuropei, con turni (separati di un'ora l'uno dall'altro) da svolgersi al Paul Ricard. Sempre sulla pista francese dovrebbero svolgersi le prequalifiche valide per il Gran Premio di Montecarlo.

ALLA VIGILIA del Gran Premio, la sede dell'Anfia, a Torino, aveva poi ospitato una riunione dei costruttori italiani sui temi di cui si è già detto. Inoltre, l'Osella si è pronunciata con una netta opposizione nei confronti della proposta, avanzata da Ecclestone, di costringere ogni squadra a schierarsi nel mondiale con due vetture. Il team torinese sostiene che una simile normativa è del tutto assente dal Patto della Concordia. (g.s.)

LE PROVE/IL BRASILIANO SIGLA IL RECORD DI POLE STAGIONALE

SENNA NELLA STORIA

Con la decima partenza al palo dell'88 il pilota della McLaren supera anche Lauda, Piquet e Peterson. Le Ferrari in seconda fila precedono le sorprendenti Arrows in grande ripresa

MONZA - Alain Prost pur di stare davanti a Ayrton Senna le ha tentate tutte. Ha corso tutti i rischi possibili e immaginabili, ha cercato di tenere la propria McLaren il più aerodinamicamente scarica. Ma ha perduto, ancora una volta, consegnando, almeno a livello psicologico una bella fetta di titolo iridato a un pilota che sembra essere diventato tutt'uno con la macchina, un uomo terminale. Non ci sono aggettivi per spiegare la decima pole position stagionale di Ayrton Senna che è record di tutti i tempi. Questo fenomeno assediato a Monza da orde di ragazzine innamorate, di intrusi curiosi e strafottenti, sta diventando sempre più un enigma: con Senna non si sa dove inizi la vettura e dove il pilota. È un mistero che stuzzica le menti, un puzzle che quando arriva a compimento non può formare che una sola parola: è il migliore e, forse, proprio a Monza in due giornate di prove scialbe e monotone come poche il brasiliano ne ha preso atto. Non è un caso, infatti, che pur... tirato da tutte le parti e soffocato dai tifosi troppo espansivi della Brianza ricca e opulenta, Ayrton non abbia perduto per un solo istante la calma... anche nelle pubbliche relazioni, la fase del Gran Premio che odia più di tutte le altre. Primo nel turno inaugurale con 1'26"160, di poco davanti a Prost, accreditato di 1'26"277, Senna si è migliorato il sabato a tal punto da infrangere la barriera e fissare il suo giro da pole con 1'25"974. Il tempo migliore in assoluto? Niente affatto perché nella sessione libera del sabato, quando la temperatura esterna era mitigata dalla brezza lombarda, il pilota della McLaren aveva girato in 1'25"733, ovvero due decimi e un centesimo in meno del suo tempo da qualifica. E dire che Prost ha messo l'anima, il cuore per ribaltare una situazione che ormai appare compromessa, almeno a livello di velocità pura. Da quando, ad esempio, il francese non faceva un dritto? Da tempo immemorabile. Ma a Monza lo stile del due volte campione del mondo è andato a farsi benedire. Altro che guida pulita o cose del genere! Prost ha concluso la sua sessione finale con un bel salto di cordolo e relativo insabbiamento alla prima variante. E se questa non è stata una dichiarazione di impotenza, di resa finale, poco ci manca.

MONZA delle meraviglie e della speranze. Berger e Alboreto, appaiati in seconda

fila, non hanno fatto notizia. Che le Ferrari potessero essere le damigelle delle McLaren era nelle previsioni. Piuttosto è stato il distacco davvero minimo patito dalle due vetture italiane nei confronti di quelle inglesi ad avere favorevolmente impressionato: Berger, terzo con 1'26"428, ha preceduto Alboreto, 1'26"988, finalmente sullo stesso livello del compagno e al quale sembra aver giovato la batosta... dell'automercato firmata Franck Williams. La Ferrari, pur afflitta da guai di diversa natura, si è quindi avvicinata nelle prestazioni alla midiciale Mp4/4 e se Berger, infatti, non avesse danneggiato un tirante di una sospensione in un contatto un po' troppo violento con un cordolo avrebbe potuto migliorare ancora, avvicinandosi a Prost

o, addirittura, superandolo nella classifica delle qualifiche. In casa italiana, insomma, si sono vissute giornate peggiori di quest'anno disgraziato, forse perso per ancora dell'inizio del campionato. Ma certi versi Monza è stata sorprendente. Nessuno, ad esempio, ha mai dato peso alle due Arrows di Cheever e Wick che, invece, sullo stradale si sono prese le loro brave vendette, andando a conquistare il quinto e il sesto posto davanti alla sempre più stanca Lotus. Piquet, alla coppia Benetton formata da Boutsen e Nannini, a Patrese e Cavallone convinti più che mai che il Gran Premio dell'indomani sarebbe stato, per i maleducati aspirati, una buona occasione per arraffare punti.

Guido Schiavoni





Durante le prove non sono mancati i numeri: sopra, Patrese in testa-coda alla Parabolica. A destra, la grande paura di De Cesaris che si è trovato in staccata, con Alboreto di fianco, con una sospensione rotta (FotoStudio '83). Sotto, Senna autore della decima pole stagionale, nuovo record (FotoOrsi)



SORPRESA SULLA WILLIAMS

SCHLESSER AL POSTO DI BRUNDLE

LOTUS. Il mistero continua: è la Lotus che non va oppure è Piquet che ha perso la verve dei giorni migliori? Monza non ha offerto nessuna risposta degna di nota, visto che l'ormai ex campione del mondo con 1'28"044 ha ottenuto solo il 7. tempo, relegando Nakajima al 12. posto in classifica. Secondo il brasiliano il problema della Lotus è il pessimo bilanciamento generale; da parte sua Ducarouge è scettico sul pilota. La risposta la si potrà avere solo l'anno venturo, quando i due prenderanno strade diverse. A Monza Piquet ha usato il nuovo motore Honda, ottenendo il suo tempo al penultimo giro.

TYRRELL. Sorpresa delle sorprese: a restare fuori dalla griglia questa volta è stato Jonathan Palmer, mentre Julian Bailey, all'esordio assoluto sulla pista brianzola, è riuscito in extremis a qualificarsi in 26. posizione. Un buon colpo per il giovane inglese che pur sottovalutato da molti è sempre stato, nell'arco dell'anno, su tempi vicini a quelli del compagno. Il dottor Palmer ha comunque da recriminare parecchio: la sua Tyrrell ha accusato guai d'elettronica e il muletto non aveva un motore all'altezza della situazione. Insomma pareva in linea con questa vettura fallimentare.

WILLIAMS. Riccardo Patrese ha lavorato come un disperato per dotare la sua Fw12 di un bilanciamento accettabile. Alla fine, con la consueta pignoleria, Rik ha portato la monoposto a prestazioni più che accettabili, riuscendo a ottenere il 10. tempo assoluto e il 3. tra gli aspirati. Per quanto riguarda Jean Louis Schlesser c'è da sottolineare la sportività di questo pilota francese che è andato benino nel primo turno, ma che è precipitato in una non poco confortante 22. posizione finale dopo uno sfortunatissimo sabato pomeriggio. D'altronde non ci si poteva aspettare di più da un pilota che, se si eccettua un campionato

segue



SCHLESSER AL POSTO DI BRUNO

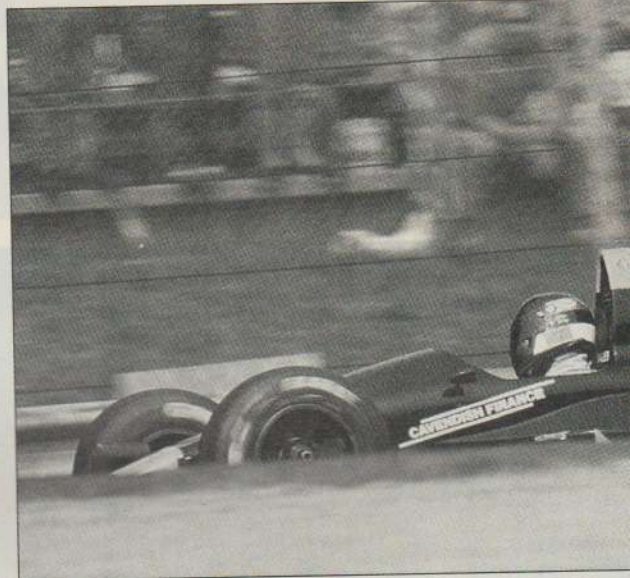
segue

europeo di Formula 3 e tentativo di qualificazione in Francia, non è abituato al delle monoposto. Il franco venerdì si è lamentato della sa guidabilità della monoposto mentre il sabato ha pensato di volare contro il guard cosa che lo ha costretto a vare i provvisori colleghi di ro dai box. Un esordio un traumatico.

ZAKSPEED. I circuiti stanno diventando una propria manna per Schneider e Piercarlo Ghisone che a Monza hanno conque



In alto, Alboreto molto impegnato davanti al pubblico di casa: ecco come ha ottenuto il quarto tempo (FotoStudio '83). Sopra, l'elicottero della Rai che ha permesso interessanti vedute dall'alto (FotoOrsi). Sopra a destra, Julian Bailey è riuscito nel tentativo di qualificarsi proprio nel finale, avendo la meglio sul compagno di squadra Palmer a dimostrazione della sua grande maturazione agonistica. A destra, Gerhard Berger in uno dei tentativi in cui ha cercato il tempo è anche finito nella sabbia: Gerhard ha guidato sempre ai limiti (FotoStudio '83). A fianco, Larini sorprendente sull'Osella: nonostante una serie di problemi tecnici il toscano si è inserito in griglia con il 17. tempo (Orsi)



rispettivamente il 15. e tempo, nonostante i problemi di motore. Da s re che il bergamasco ha nelle prove libere del sa propulsore a sua disposi

MCLAREN. Senna dom si lamenta, o almeno non contento: il venerdì, subit aver fatto la provvisoria salito sul muletto ma l'ha poco a punto. Lo ha abba to convinto di poter infra barriera dell'1'26" nella g seguente. Detto e fatto ha colto il decimo sigi l'anno. Prost, invece, ha to il suo dritto in varia turno decisivo a una def della vettura. Comunque condo tempo è stato il s

AGS. A Gonfaron pensano a concludere la stagione nel modo più decoroso possibile, ma è chiaro che Streiff non possa fare i miracoli con una monoposto sempre più in declino che a Monza ha stentato per conquistare il 23. tempo assoluto.

MARCH. Meno bene del previsto: Ivan Capelli con molta probabilità avrebbe potuto migliorare il suo 11. rilievo (quarto tra gli aspirati) se una gomma non si fosse dechappata all'improvviso nei momenti caldi delle qualifiche. Mauricio Gugelmin non è riuscito a girare con regolarità, dopo essere stato rallentato (o meglio fermato) da due rotture del propulsore.

ARROWS. Campane a festa nel team di Jackie Oliver e Alan

re lo hanno rallentato nelle fasi decisive. Certo è che qui il divario tra le Benetton e le Williams e March è stato notevole.

OSELLA. Sarà inesperto, in pochi lo conosceranno, eppure Nicola Larini va come una scheggia. A Monza, oltre a vincere la gara Peugeot, ha migliorato il suo tempo di venerdì di oltre 1"3, portando l'Osella a 1'30"481, ovvero al 17. posto. E non tutto è filato liscio, con qualche problema di motore nella giornata conclusiva.

RIAL. Non è stata la Rial di inizio stagione, ma De Cesaris ci ha messo la pezza, prendendo qualche rischio di troppo, non dovuto a sue colpe. Ad esempio il romano, autore del 18. tempo, si è trovato con la sospensione anteriore sinistra rotta nella mattinata del sabato, mentre nel pomeriggio la sua monoposto pareva appartenere a «settembre nero», con una perdita d'olio che finiva sulla frizione. Ciononostante Andrea ha migliorato il tempo del venerdì di ben 7 decimi di secondo.

MINARDI. Miracolo a Faenza? Sembra di sì visto che dopo la batosta di Spa il team, grazie al lavoro dell'ingegner Carletti e dell'ingegner Costa, ha rivoluzionato le sospensioni. Il risultato è stato addirittura al di sopra delle aspettative con Pierluigi Martini velocissimo e 14. assoluto, di poco dietro alla March di Gugelmin. Poteva fare meglio, invece, Sala che nel turno finale ha rotto il motore, non potendo migliorare di molto la sua 19. posizione. La vettura è quindi andata benissimo e il team ha, per la prima volta, avuto la consapevolezza di poter vivere il dopo Caliri con tranquillità e... ambizioni.

LIGIER. Ritorno netto e preciso al passato. Johansson ha fatto di tutto per qualificare la vettura ma gli è andata male, mentre Arnoux non è arrivato oltre il 24. tempo. Lo svedese ha collaudato la monoposto modificata nell'aerodinamica, che ha palesato difetti di raffreddamento mentre con la versione... vecchia ha avuto guai di motore. Lo stesso problema, ovvero calo di pressione della benzina ha impedito a Arnoux di migliorarsi.

FERRARI. Non malaccio, considerati tutti i piccoli guai che

Berger e Alboreto hanno dovuto patire. Il venerdì l'austriaco ha rotto l'innesto della 2. mentre Alboreto con la monoposto di gara si è fermato con la coppia conica in panne. Sabato le cose sono migliorate leggermente, pur se l'italiano si è lamentato del traffico nelle varianti e del motore poco fresco montato sulla sua macchina, dopo che aveva scartato il muletto poco a posto con l'assetto. Berger di è dato al... testacoda e dopo aver piegato un tirante della sospensione, probabilmente per una toccata a un cordolo, ha preferito accontentarsi del 3. tempo.

LOLA. Philippe Alliot ha avuto a disposizione nel 2. turno di prove la versione sperimentale del motore Dfr di Heini Mader. Ma il bilanciamento di questa vettura sbagliata gli ha impedito di andare oltre la 20. posizione. Peggiorare la situazione per Dalmas, solo penultimo e in preda a mille problemi.

COLONI. Mille difficoltà per la Coloni a Monza. La non qualificazione di Tarquini è stata frutto di una lunga serie di circostanze sfortunate: il venerdì si è rotto il motore sulla vettura rinnovata nella veste aerodinamica, mentre il sabato su questa si è spento dapprima il propulsore. Salito sul muletto Tarquini ha avuto la disavventura di rompere un giunto.

EUROBRUN. Disastro. Oscar Larrauri non ha passato, causa il motore rotto, le prequalificazioni, mentre Modena ha fallito la qualificazione finale. Il problema della monoposto è grave: in sostanza l'EuroBrun sulla pista di casa non ha compiuto un solo progresso dalla scorsa primavera a oggi. «Segno — ha detto Stefano Modena — che le modifiche apportate sono state assolutamente ininfluenti».

BMS DALLARA. Caffi, solo 21., non se l'è presa più di tanto. Purtroppo il traffico in pista e una gomma afflosciatasi hanno impedito al bravo bresciano di ripetere l'exploit del sabato mattina, quando la Dallara era stata velocissima. «La nostra posizione — ha commentato Alex — non è questa ma il 13. o 14. posto. Vedremo di rifarci in gara». Come dare torto al pilota della scuderia, uno dei pochi che non è riuscito a migliorare il tempo del venerdì? □

DAI BOX

BARBAZZA
FARA UN TEST
SULL'AGS

PER FABRIZIO BARBAZZA, autore quest'anno di una stagione molto ridotta, potrebbero aprirsi particolari prospettive. Mentre Autosprint è in edicola, Barbazza proverà l'AgS di F.1 sul circuito del Paul Ricard per un provino che potrebbe anche portare a un ingaggio per il prossimo anno.

■ ANGELO ORSI, fotografo di Autosprint, ha vinto il premio istituito dall'Associazione Confartigianato di Milano. Oltre a Orsi sono stati premiati il giornalista Morosini, i piloti Nannini e Capelli, Gordon Murray e il capomeccanico della Lotus, Bob Dance.

■ NICOLA LARINI non è ancora riuscito a mettersi in mostra in Formula 1 per via della scarsa competitività dell'Osella. Ma quando sale sulle vetture a ruote coperte bastona tutti quanti di santa ragione. È capitato anche a Monza, dove il toscano ha vinto, dominando, la gara della Peugeot 309 Gt Turbo davanti a Bourdon e a Giancarlo Naddeo.



CESARE GARIBOLDI è un grande appassionato di aerei ed è noto che raramente riesce a trovare una compagnia di bandiera in grado di soddisfarlo. Così a Monza quelli della March gli hanno fatto uno scherzo, applicando sulle fiancate della 881 di Capelli una decal con questa scritta: «Gariboldi, saliccione travel agency». Subito sotto era disegnata una fusoliera di jumbo con la dicitura: «Travel with troubles», viaggiare con problemi. Il team manager ha poi partecipato alla Celebrity Race dell'Alfa e a un certo punto è stato infilato dalla vettura del comico Giorgio Faletti. Non potendo resistere a una simile onta Gariboldi ha tentato di seguire il rivale che compiva delle staccate mozzafiato. Alla fine ha fatto uno spaventoso dritto. Quando è tornato ai box gli hanno spiegato che sulla vettura di Faletti era salito Ivan Capelli, ingaggiato proprio per far prendere degli spaventi al suo amico fraterno.



Rees. Eddie e Derek, ovvero i passisti veloci del circus, si sono potuti divertire insidiando le Ferrari. Alla fine hanno conquistato il 5. e il 6. tempo con 1'27"660 per Cheever e 1'27"815 per Warwick. Merito anche del migliorato motore Megatron di Heini Mader. Da rilevare che sulla vettura da gara di Cheever il propulsore si è rotto.

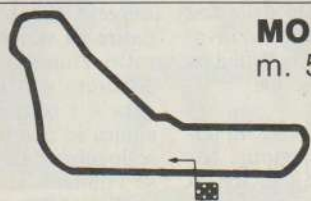
BENETTON. Le monoposto progettate da Rory Byrne proseguono a battere tutte le altre rivali aspirate. A Monza Boutsen e Nannini sono stati allo stesso livello, ottenendo l'8. e il 9. tempo. Il toscano, comunque, è stato sfortunato: prima il bilanciamento della vettura e un improvviso spegnimento del moto-

In 26 al via

(fra parentesi la media)

12	Ayrton Senna (McLaren Mp 4/4) 1'25"974 (242,864)	11	Alain Prost (McLaren Mp 4/4) 1'26"277 (242,011)
28	Gerhard Berger (Ferrari F.1/87-88C) 1'26"654 (240,958)	27	Michele Alboreto (Ferrari F.1/87-88C) 1'26"988 (240,033)
18	Eddie Cheever (Arrows A10/B) 1'27"660 (238,193)	17	Derek Warwick (Arrows A10/B) 1'27"815 (237,773)
1	Nelson Piquet (Lotus 100T) 1'28"044 (237,154)	20	Thierry Boutsen (Benetton B188) 1'28"870 (234,950)
19	Alessandro Nannini (Benetton B118) 1'28"958 (234,718)	6	Riccardo Patrese (Williams Fw12) 1'29"435 (233,466)
16	Ivan Capelli (March 881) 1'29"513 (233,262)	2	Satoru Nakajima (Lotus 100T) 1'29"541 (233,189)
15	Mauricio Gugelmin (March 881) 1'30"035 (231,910)	23	Pierluigi Martini (Minardi M188) 1'30"125 (231,678)
10	Bernd Schneider (Zakspeed Zk881B) 1'30"161 (231,586)	9	Piercarlo Ghinzani (Zakspeed Zk881B) 1'30"476 (230,779)
21	Nicola Larini (Osella Fa1L) 1'30"481 (230,767)	22	Andrea De Cesaris (Rial Arc01) 1'30"560 (230,565)
24	Luis Perez Sala (Minardi M188) 1'30"698 (230,215)	30	Philippe Alliot (Lola Lc88) 1'30"962 (229,546)
36	Alessandro Caffi (Bms Dallara F.1 88A) 1'30"989 (229,478)	5	Jean-Louis Schlesser (Williams Fw12) 1'31"548 (228,077)
14	Philippe Streiff (Ags Jh23) 1'31"676 (227,759)	25	René Arnoux (Ligier Js31) 1'32"049 (226,836)
29	Yannick Dalmas (Lola Lc88) 1'32"164 (226,553)	4	Julian Bailey (Tyrrell 017) 1'32"290 (226,243)

NON QUALIFICATI: Jonathan Palmer (Tyrrell 017) 1'32"405; Stefan Johansson (Ligier Js31) 1'32"438; Gabriele Tarquini (Coloni 188) 1'32"829; Stefano Modena (EuroBrun Er 188) 1'33"226; Oscar Larrauri (EuroBrun Er 188)



MONZA
m. 5.800

Dodicesima gara del mondiale F. 1
11 settembre 1988

Circuito: Monza ● Distanza: 51 giri par
295,800 ● Organizzatore: Ac Milano, Corso
zia 43, 20121 Milano ● Direttore di gara: F
Tavoni ● Partenza: ore 15 ● Spettatori: 150
Organizzazione: 7 ● Sicurezza: 8 ● Con
atmosferiche: cielo sereno sia in prova che

In 13 al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DIS
1. Gerhard Berger	Ferrari F.1/87-88C	51	1.17'39"744	228.528	
2. Michele Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	51	1.17'40"246	228.503	0'
3. Eddie Cheever	Arrows A10/B	51	1.18'15"276	226.798	
4. Derek Warwick	Arrows A10/B	51	1.18'15"858	226.770	
5. Ivan Capelli	March 881	51	1.18'32"266	225.980	
6. Thierry Boutsen	Benetton B188	51	1.18'39"622	225.628	
7. Riccardo Patrese	Williams Fw12	51	1.18'54"487	224.920	1'
8. Mauricio Gugelmin	March 881	51	1.19'12"310	224.076	1'
9. Alessandro Nannini	Benetton B188	50	1.18'03"702	222.901	a
10. Ayrton Senna	McLaren Mp 4/4	49	1.14'31"639	228.802	a
11. Jean-Louis Schlesser	Williams Fw12	49	1.17'49"238	219.119	a
12. Julian Bailey	Tyrrell 017	49	1.17'55"011	218.849	a
13. René Arnoux	Ligier Js31	49	1.17'55"995	218.803	a

13 i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Alain Prost	McLaren Mp 4/4	34	Motore
Philippe Alliot	Lola Lc88	33	Motore
Philippe Streiff	Ags Jh23	31	Frizione
Bernd Schneider	Zakspeed Zk881B	28	Motore
Andrea De Cesaris	Rial Arc01	27	Fondo piatto
Piercarlo Ghinzani	Zakspeed Zk881B	25	Motore
Alessandro Caffi	Bms Dallara F188	24	Centralina
Yannick Dalmas	Lola Lc88	17	Radiatore olio
Pierluigi Martini	Minardi M188	15	Motore
Satoru Nakajima	Lotus 100T	14	Motore
Luis Perez Sala	Minardi M188	12	Cambio
Nelson Piquet	Lotus 100T	11	Uscita di strada
Nicola Larini	Osella Fa1L	2	Motore

I primati

SUL GIRO IN PROVA: IMBATTUTO

Appartiene a Piquet (5/9/87 Williams Fw11B in 1'23"460 alla media di 250.180 kmh).

SUL GIRO IN GARA: IMBATTUTO

Appartiene a Senna (6/9/87 Lotus 99T in 1'26"796 alla media di 240.564 kmh).

SULLA DISTANZA: IMBATTUTO

Appartiene a Piquet (6/9/87 Williams Fw11B 50 giri pari a km 290, in 1.14'47"707 alla media di 232.636 kmh).

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. Senna in 15'19"505 (227.079 kmh); 2. Prost a Berger a 4"309; 4. Alboreto a 8"299; 5. Cheever a 17"406; 6. Boutsen a 17"406; 7. Patrese a 22"970; 8. Piquet a 30"695; 9. Capelli a 24"402; 10. Warwick a 25"529; 11. Gugelmin a 30"695; 12. Schneider a 36"269; 13. Nakajima a 36"269; 14. De Cesaris a 43"103; 15. Ghinzani a 44"370; 16. Piquet a 45"766; 17. Martini a 47"597; 18. Streiff a 52"370; 19. Schlesser a 54"362; 20. Arnoux a 56"952; 21. Alliot a 57"973; 22. Dalmas a 57"973; 23. Bailey a 1'05"324; 24. Piquet a 1'05"324; 25. Sala a 2 giri.

TAROX

FRENI SPECIALI

Classifiche iridate dopo 12 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Senna	-	9	-	6	9	9	6	9	9	9	9	-	-	-	-	-	75	75
2. Prost	9	6	9	9	6	6	9	-	6	6	6	-	-	-	-	-	72	72
3. Berger	6	2	6	4	-	-	3	-	4	3	-	9	-	-	-	-	37	37
4. Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-	6	-	-	-	-	22	22
5. Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	4	1	-	-	-	-	21	21
6. Piquet	4	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1	-	-	-	-	-	16	16
7. Warwick	3	-	3	2	-	-	-	1	-	-	-	3	-	-	-	-	12	12
8. Nannini	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	3	-	-	-	-	-	9	9
9. Capelli	-	-	-	-	2	-	-	2	-	2	2	-	-	-	-	-	8	8
10. Mansell	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
11. Cheever	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	5	5
Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	5	5
Palmer	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
14. De Cesaris	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
15. Patrese	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	2
16. Martini	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	9	15	15	15	9	15	15	15	-	-	-	-	-	-	147	147
2. Ferrari	8	2	10	7	-	-	7	-	7	3	-	15	-	-	-	-	59	59
3. Benetton	-	4	-	-	4	4	1	4	1	4	7	1	-	-	-	-	30	30
4. Arrows	3	-	3	3	-	-	-	1	-	-	-	7	-	-	-	-	17	17
Lotus	5	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1	-	-	-	-	-	17	17
6. March	-	-	-	-	2	-	-	3	2	2	2	2	-	-	-	-	13	13
7. Williams	-	-	1	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	-	-	-	8	8
8. Tyrrell	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
9. Rial	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
10. Minardi	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. Senna in 30'23"295 (229.036 kmh); 2. Prost a 3'176; 3. Berger a 13'291; 4. Alboreto a 18'925; 5. Cheever a 30'284; 6. Boutsen a 34'834; 7. Patrese a 40'981; 8. Warwick a 41'366; 9. Capelli a 41'979; 10. Gugelmin a 56'615; 11. Schneider a 1'12"663; 12. De Cesaris a 1'14"364; 13. Caffi a 1'15"848; 14. Ghinzani a 1 giro; 15. Streiff a 1 giro; 16. Schlesser a 1 giro; 17. Alliot a 1 giro; 18. Arnoux a 1 giro; 19. Bailey a 1 giro; 20. Nannini a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Senna in 45'24"662 (229.900 kmh); 2. Prost a 2'984; 3. Berger a 23'413; 4. Alboreto a 34'068; 5. Cheever a 50'785; 6. Warwick a 55'384; 7. Boutsen a 56'045; 8. Capelli a 59'819; 9. Patrese a 1'03"972; 10. Gugelmin a 1'18"152; 11. Nannini a 1 giro; 12. Streiff a 1 giro; 13. Schlesser a 1 giro; 14. Alliot a 1 giro; 15. Arnoux a 1 giro; 16. Bailey a 1 giro.

COSÌ DOPO 40 GIRI

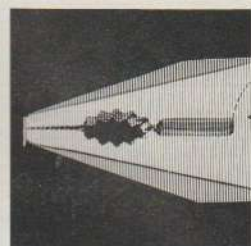
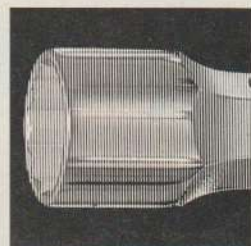
1. Senna in 1.00'43"590 (229.224 kmh); 2. Berger a 23'412; 3. Alboreto a 30'650; 4. Cheever a 46'479; 5. Warwick a 48'809; 6. Capelli a 53'050; 7. Boutsen a 58'690; 8. Patrese a 1'10"571; 9. Gugelmin a 1'24"182; 10. Nannini a 1 giro; 11. Schlesser a 1 giro; 12. Arnoux a 1 giro; 13. Bailey a 1 giro.

■ **Trofeo Jim Clark** - 1. Boutsen p. 75; 2. Nannini 38; 3. Capelli 34; 4. Gugelmin 23; 5. Palmer 20; 6. Patrese 18; 7. Dalmass 16; 8. De Cesaris 13; 9. Johansson e Mansell 9; 11. Caffi 8; 12. Sala 7; 13. Streiff 5; 14. Martini, Tarquini e Brundle 3; 17. Modena e Alliot 2; 19. Schlesser 1.

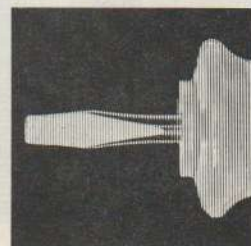
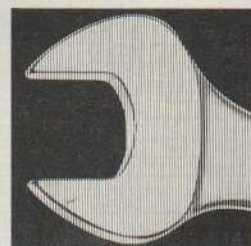
■ **Trofeo Colin Chapman** - 1. Benetton p. 107; 2. March 51; 3. Williams 31; 4. Tyrrell 20; 5. Lola 18; 6. Rial 13; 7. Minardi 10; 8. Ligier 9; 9. Dallara 8; 10. Ags 5; 11. Eurobrun 2.

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Alboreto (Ferrari F.1/87-88C)	44	1'29"070	234.422
Berger (Ferrari F.1/87-88C)	47	1'29"113	234.309
Senna (McLaren Mp 4/4)	29	1'29"569	233.116
Prost (McLaren Mp 4/4)	27	1'29"642	232.927
Nannini (Benetton B188)	33	1'30"248	231.362
Cheever (Arrows A10/B)	42	1'30"452	230.841
Warwick (Arrows A10/B)	43	1'30"504	230.708
Capelli (March 881)	37	1'30"971	229.524
Boutsen (Benetton B188)	34	1'31"543	228.090
Patrese (Williams Fw12)	26	1'31"704	227.689
Piquet (Lotus 100T)	11	1'31"803	227.444
Gugelmin (March 881)	27	1'31"832	227.372
Schneider (Zakspeed Zk881B)	24	1'32"054	226.823
Caffi (Bms Dallara F188)	19	1'32"735	225.158
Nakajima (Lotus 100T)	11	1'32"804	224.990
De Cesaris (Rial Arc01)	20	1'33"007	224.499
Schlesser (Williams Fw12)	39	1'33"179	224.085
Bailey (Tyrrell 017)	40	1'33"203	224.027
Ghinzani (Zakspeed Zk881B)	10	1'33"476	223.373
Arnoux (Ligier Js31)	42	1'33"486	223.349
Alliot (Lola Lc88)	28	1'33"581	223.122
Streiff (Ags Jh23)	31	1'33"898	222.369
Martini (Minardi M188)	8	1'34"420	221.140
Dalmass (Lola Lc88)	15	1'34"723	220.432
Sala (Minardi M188)	11	1'35"020	219.743
Larini (Osella Fa1L)	2	1'38"570	211.829



Beta



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

Classifiche iridate dopo 12 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Senna	-	9	-	6	9	9	6	9	9	9	9	-	-	-	-	-	75	75
2. Prost	9	6	9	9	6	6	9	-	6	6	6	-	-	-	-	-	72	72
3. Berger	6	2	6	4	-	-	3	-	4	3	-	9	-	-	-	-	37	37
4. Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-	6	-	-	-	-	22	22
5. Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	4	1	-	-	-	-	21	21
6. Piquet	4	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1	-	-	-	-	-	16	16
7. Warwick	3	-	3	2	-	-	-	1	-	-	-	3	-	-	-	-	12	12
8. Nannini	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	3	-	-	-	-	-	9	9
9. Capelli	-	-	-	-	2	-	-	2	-	2	2	-	-	-	-	-	8	8
10. Mansell	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
11. Cheever	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	5	5
Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	5	5
Palmer	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
14. De Cesaris	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
15. Patrese	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	2
16. Martini	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	9	15	15	15	9	15	15	15	-	-	-	-	-	-	147	147
2. Ferrari	8	2	10	7	-	-	7	-	7	3	-	15	-	-	-	-	59	59
3. Benetton	-	4	-	-	4	4	1	4	1	4	7	1	-	-	-	-	30	30
4. Arrows	3	-	3	3	-	-	-	1	-	-	-	7	-	-	-	-	17	17
Lotus	5	4	-	-	3	-	2	2	-	-	1	-	-	-	-	-	17	17
6. March	-	-	-	-	2	-	-	3	2	2	2	2	-	-	-	-	13	13
7. Williams	-	-	1	-	-	-	-	6	-	1	-	-	-	-	-	-	8	8
8. Tyrrell	-	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
9. Rial	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
10. Minardi	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. Senna in 30'23"295 (229.036 kmh); 2. Prost a 3'176; 3. Berger a 13'291; 4. Alboreto a 18'925; 5. Cheever a 30'284; 6. Boutsen a 34'834; 7. Patrese a 40'981; 8. Warwick a 41'366; 9. Capelli a 41'979; 10. Gugelmin a 56'615; 11. Schneider a 1'12"663; 12. De Cesaris a 1'14"364; 13. Caffi a 1'15"848; 14. Ghinzani a 1 giro; 15. Streiff a 1 giro; 16. Schlessler a 1 giro; 17. Alliot a 1 giro; 18. Arnoux a 1 giro; 19. Bailey a 1 giro; 20. Nannini a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Senna in 45'24"662 (229.900 kmh); 2. Prost a 2'984; 3. Berger a 23'413; 4. Alboreto a 34'068; 5. Cheever a 50'785; 6. Warwick a 55'384; 7. Boutsen a 56'045; 8. Capelli a 59'819; 9. Patrese a 1'03"972; 10. Gugelmin a 1'18"152; 11. Nannini a 1 giro; 12. Streiff a 1 giro; 13. Schlessler a 1 giro; 14. Alliot a 1 giro; 15. Arnoux a 1 giro; 16. Bailey a 1 giro.

COSÌ DOPO 40 GIRI

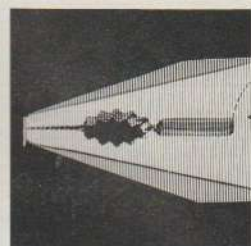
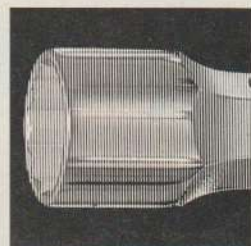
1. Senna in 1.00'43"590 (229.224 kmh); 2. Berger a 23'412; 3. Alboreto a 30'650; 4. Cheever a 46'479; 5. Warwick a 48'809; 6. Capelli a 53'050; 7. Boutsen a 58'690; 8. Patrese a 1'10"571; 9. Gugelmin a 1'24"182; 10. Nannini a 1 giro; 11. Schlessler a 1 giro; 12. Arnoux a 1 giro; 13. Bailey a 1 giro.

■ **Trofeo Jim Clark** - 1. Boutsen p. 75; 2. Nannini 38; 3. Capelli 34; 4. Gugelmin 23; 5. Palmer 20; 6. Patrese 18; 7. Dalmass 16; 8. De Cesaris 13; 9. Johansson e Mansell 9; 11. Caffi 8; 12. Sala 7; 13. Streiff 5; 14. Martini, Tarquini e Brundle 3; 17. Modena e Alliot 2; 19. Schlessler 1.

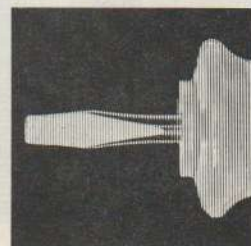
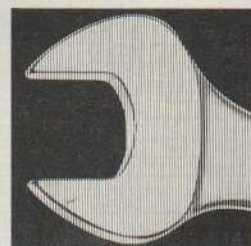
■ **Trofeo Colin Chapman** - 1. Benetton p. 107; 2. March 51; 3. Williams 31; 4. Tyrrell 20; 5. Lola 18; 6. Rial 13; 7. Minardi 10; 8. Ligier 9; 9. Dallara 8; 10. Ags 5; 11. Eurobrun 2.

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Alboreto (Ferrari F.1/87-88C)	44	1'29"070	234.422
Berger (Ferrari F.1/87-88C)	47	1'29"113	234.309
Senna (McLaren Mp 4/4)	29	1'29"569	233.116
Prost (McLaren Mp 4/4)	27	1'29"642	232.927
Nannini (Benetton B188)	33	1'30"248	231.362
Cheever (Arrows A10/B)	42	1'30"452	230.841
Warwick (Arrows A10/B)	43	1'30"504	230.708
Capelli (March 881)	37	1'30"971	229.524
Boutsen (Benetton B188)	34	1'31"543	228.090
Patrese (Williams Fw12)	26	1'31"704	227.689
Piquet (Lotus 100T)	11	1'31"803	227.444
Gugelmin (March 881)	27	1'31"832	227.372
Schneider (Zakspeed Zk881B)	24	1'32"054	226.823
Caffi (Bms Dallara F188)	19	1'32"735	225.158
Nakajima (Lotus 100T)	11	1'32"804	224.990
De Cesaris (Rial Arc01)	20	1'33"007	224.499
Schlessler (Williams Fw12)	39	1'33"179	224.085
Bailey (Tyrrell 017)	40	1'33"203	224.027
Ghinzani (Zakspeed Zk881B)	10	1'33"476	223.373
Arnoux (Ligier Js31)	42	1'33"486	223.349
Alliot (Lola Lc88)	28	1'33"581	223.122
Streiff (Ags Jh23)	31	1'33"898	222.369
Martini (Minardi M188)	8	1'34"420	221.140
Dalmass (Lola Lc88)	15	1'34"723	220.432
Sala (Minardi M188)	11	1'35"020	219.743
Larini (Osella Fa1L)	2	1'38"570	211.829



Beta



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

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1987	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMENICA	
				I	II	III	IV		
1'24"907	4. Lotus	Senna	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'27"100	1'26"160	1'25"733	1'25"974	1'29"000
1'24"946	5. McLaren	Prost	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'27"999	1'26"277	1'26"262	1'26"428	1'29"000
1'23"933	3. Ferrari	Berger	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'28"886	1'28"082	1'28"621	1'26"654	1'30"000
1'25"247	8. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'28"404	1'27"618	1'29"192	1'26"988	1'30"000
1'28"022	13. Arrows	Cheever	Arrows A10/B	Megatron T	1'28"473	1'28"101	1'29"207	1'27"660	1'31"000
1'27"543	12. Arrows	Warwick	Arrows A10/B	Megatron T	1'28"668	1'28"258	1'30"670	1'27"815	1'33"000
1'23"460	1. Williams	Piquet	Lotus 100T	Honda T	1'29"370	1'28"440	1'28"686	1'28"044	1'31"000
1'25"004	6. Benetton	Boutsen	Benetton B188	Ford Dfr	1'29"596	1'29"607	1'30"858	1'28"870	1'31"000
1'29"738	18. Minardi	Nannini	Benetton B188	Ford Dfr	1'29"791	1'28"969	1'31"199	1'28"958	1'31"000
1'25"525	9. Brabham	Patrese	Williams Fw12	Judd	1'31"600	1'30"124	1'33"191	1'29"435	1'33"000
1'33"311	25. March	Capelli	March 881	Judd	1'29"799	1'29"513	1'30"090	1'29"696	1'32"000
1'28"160	14. Lotus	Nakajima	Lotus 100T	Honda T	1'31"889	1'29"541	1'30"360	1'30"570	1'32"000
Non presente		Gugelmin	March 881	Judd	1'30"561	1'30"145	1'32"840	1'30"035	1'34"000
Non presente		Martini	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'31"741	1'30"734	1'30"929	1'30"125	1'33"000
Non presente		Schneider	Zakspeed Zk881B	Zakspeed T	1'31"864	1'30"773	1'30"481	1'30"161	1'32"000
1'29"898	19. Ligier	Ghinzani	Zakspeed Zk881B	Zakspeed T	1'31"567	1'31"182	1'31"475	1'30"476	1'33"000
Non presente		Larini	Osella Fa1L	Osella T	1'33"738	1'31"721	1'30"699	1'30"481	1'34"000
1'26"802	10. Brabham	De Cesaris	Rial Arc01	Ford Cosworth Dfz	1'31"562	1'31"263	1'31"845	1'30"560	1'33"000
Non presente		Sala	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'31"417	1'30"944	1'32"177	1'30"698	1'33"000
1'33"170	23. Larrousse	Alliot	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'31"873	1'31"168	1'31"423	1'30"962	1'40"000
1'31"029	21. Osella	Caffi	Bms Dallara F. 1 88A	Ford Cosworth Dfz	1'30"877	1'30"989	1'30"149	1'31"009	1'33"000
Non presente		Schlesser	Williams Fw12	Judd	1'31"816	1'31"548	1'31"550	1'31"620	1'33"000
1'33"264	24. Tyrrell	Streiff	Ags Jh23	Ford Cosworth Dfz	1'35"069	1'31"676	1'32"021	1'31"687	1'33"000
1'28"946	15. Ligier	Arnoux	Ligier Js31	Judd	1'33"365	1'32"049	1'31"993	1'32"316	1'33"000
Non presente		Dalmas	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'32"064	1'32"164	1'32"152	1'32"686	1'33"000
Non presente		Bailey	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'33"862	1'32"573	1'33"048	1'32"290	1'33"000
1'33"028	22. Tyrrell	Palmer	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'34"097	1'32"405	1'33"597	1'33"067	1'33"000
1'27"031	11. McLaren	Johansson	Ligier Js31	Judd	1'33"674	1'33"272	1'32"863	1'32"438	1'33"000
Non presente		Tarquini	Coloni 188	Ford Cosworth Dfz	1'32"860	1'32"829	1'33"227	1'35"805	1'33"000
Non presente		Modena	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'33"292	1'34"721	1'33"035	1'33"226	1'33"000
Non presente		Larrauri	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'34"044	-	-	-	1'33"000

●: piloti soggetti alla prequalificazione

Velocità in prova

Rilevate alla fine del rettilineo d'arrivo

VENERDI		SABATO		DOMENICA	
N. PILOTA	KM/H	N. PILOTA	KM/H	N. PILOTA	KM/H
18 Cheever	311.560	17 Warwick	315.490	17 Warwick	300.000
28 Berger	309.100	18 Cheever	314.540	18 Cheever	299.350
1 Piquet	308.650	27 Alboreto	313.980	27 Alboreto	299.280
12 Senna	307.510	11 Prost	313.590	28 Berger	298.290
11 Prost	306.980	1 Piquet	312.890	12 Senna	297.440
27 Alboreto	304.970	12 Senna	307.890	11 Prost	296.870
17 Warwick	304.820	28 Berger	307.210	2 Nakajima	296.730
9 Ghinzani	302.610	2 Nakajima	306.680	1 Piquet	296.730
2 Nakajima	302.170	10 Schneider	299.860	9 Ghinzani	295.470
21 Larini	298.930	15 Gugelmin	297.440	19 Nannini	295.050
19 Nannini	298.070	21 Larini	296.030	10 Schneider	294.020
16 Capelli	297.790	9 Ghinzani	295.400	6 Patrese	292.710
10 Schneider	297.510	20 Boutsen	294.640	22 De Cesaris	290.880
20 Boutsen	295.120	36 Caffi	293.880	36 Caffi	290.000
6 Patrese	295.120	14 Streiff	293.880	16 Capelli	289.870
31 Tarquini	294.500	16 Capelli	293.190	21 Larini	289.400
29 Dalmas	293.810	19 Nannini	292.920	15 Gugelmin	289.060
15 Gugelmin	292.570	6 Patrese	292.300	25 Arnoux	289.000
5 Schlesser	292.300	5 Schlesser	291.960	4 Bailey	289.000
36 Caffi	291.820	31 Tarquini	291.760	20 Boutsen	288.130
14 Streiff	290.470	24 Sala	291.480	5 Schlesser	287.410
24 Sala	290.070	23 Martini	288.130	29 Dalmas	287.270
4 Bailey	289.330	22 De Cesaris	287.930	23 Martini	286.420
3 Palmer	288.660	4 Bailey	287.670	14 Streiff	284.660
30 Alliot	288.530	26 Johansson	287.140	24 Sala	284.210
23 Martini	288.330	30 Alliot	286.680	30 Alliot	280.770
22 De Cesaris	286.680	29 Dalmas	286.030		
26 Johansson	284.210	3 Palmer	285.960		
33 Modena	282.610	25 Arnoux	285.250		
25 Arnoux	282.610	33 Modena	284.400		

Ferrari: 10. Gp d'Italia

■ **A MONZA** 10. vittoria iridata nel Gp d'Italia per la Ferrari che por il numero dei successi mondiali della Casa di Maranello e a 39 quelli doppiette; una splendida vittoria resa ancora più valida dal giro veloce Gerhard Berger è così arrivato al 4. successo e Michele Alboreto prestazione velocistica in corsa, che per la Ferrari è stata la 105. Per piloti questa è la 2. doppietta dopo quella dello scorso anno in Aust

■ **LA FERRARI** ha partecipato a tutte le 39. edizioni del Gp d'Italia va il campionato con un totale di 123 presenze/gara e questi i risultati: 10 47 arrivi in zona punti, 22 arrivi senza punti, 43 ritiri e 1 pilota non classi i punti ottenuti sono in tutto 281,5 con un media di 2,28 punti/partecip Nel 1960 il maggior punteggio (20) mentre in 7 occasioni - l'ultima n - nessun pilota di Maranello ha preso punti.

■ **A TRE/QUARTI** del campionato Ayrton Senna comanda la cl provvisoria con 6,25 punti/gara di media, avendo all'attivo 9 risult mentre Alain Prost, che lo segue con 3 punti di distacco, ha invece a già 10 risultati. Nelle 4 corse finali saranno importanti anche gli scarti, è possibile tenere conto al massimo di 11 punteggi. Da segnalare che prime 4 gare il francese precedeva il brasiliano di 18 punti, a metà cam il suo vantaggio era ridotto a 6 punti, mentre a 3/4 della stagione è S esser in vantaggio; la rimonta è notevole e difficilmente il titolo stu brasiliano.

■ **NONOSTANTE LA BATTUTA D'ARRESTO** che interrompe una successi da primato, la McLaren mantiene un vantaggio notevoliss (punti) sulla Ferrari nel campionato costruttori peraltro già vinto, e o media 6,12 punti/partecipazione. Senna, ormai primatista assoluto co 10 pole position stagionali, ha ottenuto nell'insieme della stagione l kmh 200,561, mentre Prost, che lo affianca sulla prima linea della griglia di partenza, è arrivato a kmh 199,202; la 2. fila è occupata da Berg (197,900) e dal Alboreto (195,975) mentre in 3. fila troviamo Piquet (19 Nannini (194,071) primo fra i piloti che usano i motori aspirati.

Maur

DRIVER HIT PARADE/EN PLEIN DELL'AUSTRIACO BERGER CONVINCE TUTTI

DOPPIETTA Ferrari nel Gran Premio d'Italia e medesimo piazzamento nella nostra classifica. L'en plein di Berger e i 98 punti di Alboreto hanno portato alcuni vantaggi ai due piloti: l'austriaco ha rosciato qualcosa in classifica generale nella media punti per Gp, ai danni di Prost mentre il milanese ha scavalcato Mansell in graduatoria. Anche Capelli ha guadagnato una posizione passando dal nono all'ottavo posto.

Cheever, sul podio alle spalle dei ferraristi, ha conservato la sedicesima posizione, ottenendo ben 91 voti complessivi. Ayrton Senna, che ha conquistato sul circuito brianzolo la sua decima pole, ha però pagato caro il contatto, al penultimo giro, con Schlessler (nella foto), che lo ha privato di una molto probabile vittoria. Il francese, chiamato a sostituire l'infortunato Mansell sulla Williams, era al debutto in F.1.



PILOTI	GIORNALISTI											Totale punti Gp Italia
	Mannucci	Rocca	Marincovich	Carnus	Rives	Doodson	Zwickl	Barros	Schlang	Leme		
NAZIONALITA'	ITA			FRA		GBR	SWI	PRT	GER	BRA		
TESTATE	AUTO SPRI NT	CORRIERE DELLA SERA	la Repubblica	AUTO fredda	L'EQUIPE	AUTOCAR	MOTOR SPORT	Volante	rallye racing	REDE GLOBO		
Berger	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100	
Alboreto	10	10	10	9	10	9	10	10	10	10	98	
Capelli	10	10	10	9	8	10	9	10	10	10	96	
Cheever	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10	91	
Warwick	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	90	
Nannini	9	10	10	9	8	8	9	10	9	7	89	
Prost	8	7	8	8	9	9	9	9	9	9	85	
Schneider	7	7	8	7	7	8	8	8	8	8	76	
Caffi	7	9	8	7	7	8	7	8	7	7	75	
Boutsen	7	6	6	7	8	7	8	8	8	9	74	
Senna	9	5	8	8	5	1	9	9	9	9	72	
Patrese	7	7	6	7	8	7	7	8	7	8	72	
De Cesaris	7	7	7	7	7	7	8	7	7	7	71	
Gugelmin	7	6	6	7	7	8	7	8	7	8	71	
Bailey	7	8	7	6	6	8	6	7	6	7	68	
Martini	7	7	7	7	7	6	5	7	6	7	66	
Ghinzani	7	7	7	6	6	6	6	7	7	6	65	
Arnoux	7	7	7	6	6	6	6	7	6	7	65	
Dalmas	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	61	
Streiff	6	6	6	6	6	6	6	7	6	6	61	
Alliot	6	6	6	6	6	5	7	7	6	6	61	
Nakajima	6	6	6	6	7	6	5	6	6	6	60	
Schlessler	6	5	6	6	6	5	6	6	6	7	59	
Sala	6	6	6	6	NC	6	5	6	6	6	58	
Piquet	6	4	4	6	6	7	5	6	6	7	57	
Larini	6	6	6	5	NC	6	5	NC	6	6	56	

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

CLASSIFICA GENERALE

SENNA MANTIENE IL COMANDO

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1.	(1.)	Senna	1127	12	93.92
= 2.	(2.)	Prost	1063	12	88.58
= 3.	(3.)	Berger	1029	12	85.75
= 4.	(4.)	Nannini	1007	12	83.92
= 5.	(5.)	Boutsen	985	12	82.08
▲ 6.	(7.)	Alboreto	941	12	78.42
▼ 7.	(6.)	Mansell	769	10	76.90
▲ 8.	(9.)	Capelli	839	11	76.27
▼ 9.	(8.)	De Cesaris	890	12	74.17
▲ 10.	(11.)	Warwick	886	12	73.83
▼ 11.	(10.)	Gugelmin	870	12	72.50
= 12.	(12.)	Patrese	859	12	71.58
▲ (16.)		Cheever	859	12	71.58
▼ 14.	(13.)	Brundle	71	1	71.00
▼ 15.	(14.)	Caffi	704	10	70.40
▼ 16.	(15.)	Tarquini	489	7	69.86
= 17.	(17.)	Modena	554	8	69.25
= 18.	(18.)	Piquet	816	12	68.00
= 19.	(19.)	Martini	338	5	67.60
= 20.	(20.)	Dalmas	733	11	66.64
▲ 21.	(24.)	Schneider	333	5	66.60
▼ 22.	(21.)	Streiff	788	12	65.67
▼ 23.	(22.)	Sala	652	10	65.20
▼ 24.	(23.)	Palmer	643	10	64.30
= 25.	(25.)	Larini	441	7	63.00
= 26.	(26.)	Nakajima	628	10	62.80
= 27.	(27.)	Alliot	744	12	62.00
= 28.	(28.)	Johansson	432	7	61.71
▲ 29.	(32.)	Bailey	301	5	60.20
= 30.	(30.)	Arnoux	595	10	59.50
▼ 31.	(29.)	Larauri	416	7	59.43
▼ 32.	(31.)	Ghinzani	415	7	59.29
* 33.	(-)	Schlessler	59	1	59.00
▼ 34.	(33.)	Campos	108	2	54.00

Legenda

▲ IN SALITA ▼ IN DISCESA
= STAZIONARIO * NUOVO ENTRATO

LA TECNICA/ANCORA MODIFICHE PER IL SEI CILINDRI FERRARI

SVILUPPO PERFETTO

A Monza le Rosse montavano un motore con un numero di giri inferiore al solito e il sollevatore idraulico dell'avantreno. In crescita le Minardi con le nuove sospensioni anteriori

MONZA — Grande movimento nelle squadre italiane. La Coloni ha presentato una vettura profondamente riveduta nell'aerodinamica, la Minardi, clamorosamente rinata, ha abbandonato le sospensioni anteriori a barre antirollio per passare a una soluzione più classica ma più efficace. Ma soprattutto la Ferrari ha presentato altre modifiche, questa volta decisive, del suo motore.

FERRARI

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

Nulla di visibile sulle Ferrari che continuano ad utilizzare il sollevatore idraulico all'avantreno. A livello motori invece è stato fatto molto anche se ovviamente è difficile sapere esattamente cosa. I propulsori sono una evoluzione di quelli utilizzati in Belgio e sono riconoscibili dall'esterno dai diversi cassoncini di aspirazione. Per avere una migliore curva della potenza e minori consumi è stato anche ridotto il regime di rotazione.

LOTUS

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

Le due vetture a disposizione di Piquet erano dotate di nuovi profili estrattori più incurvati verso l'alto e delle diverse, più grandi paratie verticali ai lati del cambio, che avevamo già visto in Belgio. Ovviamente diversi gli alettoni anteriori e quelli posteriori, con due soli profili nella parte superiore. Sono state mantenute le paratie laterali degli alettoni anteriori, così come le prese d'aria e periscopio per le turbine.

MARCH

881/2 Mauricio Gugelmin
881/5 Ivan Capelli
881/3 «Muletto»

Non sono state utilizzate le nuove sospensioni posteriori sperimentate a Imola e che serviranno per la vettura del prossimo anno. Alcune di queste soluzioni comportavano anche una leggera variazione di passo. Modifiche sono invece state fatte all'impianto dell'acqua. Sono stati usati i musì più corti con dei profili alari più piccoli.



Ecco (a sinistra) un'immagine nuovo avanzi della Minardi che con le nuove sospensioni anteriori si è subito rivelato più competitivo dopo la clamorosa débacle del Belgio (FotoOrsi)

SOSPENSIONI NUOVE PER LA MINARDI

La Minardi ha iniziato la stagione con una originale ma complicata sospensione anteriore a barre di torsione, abbandonata a Monza in favore di una più tradizionale.

DISEGNO 1

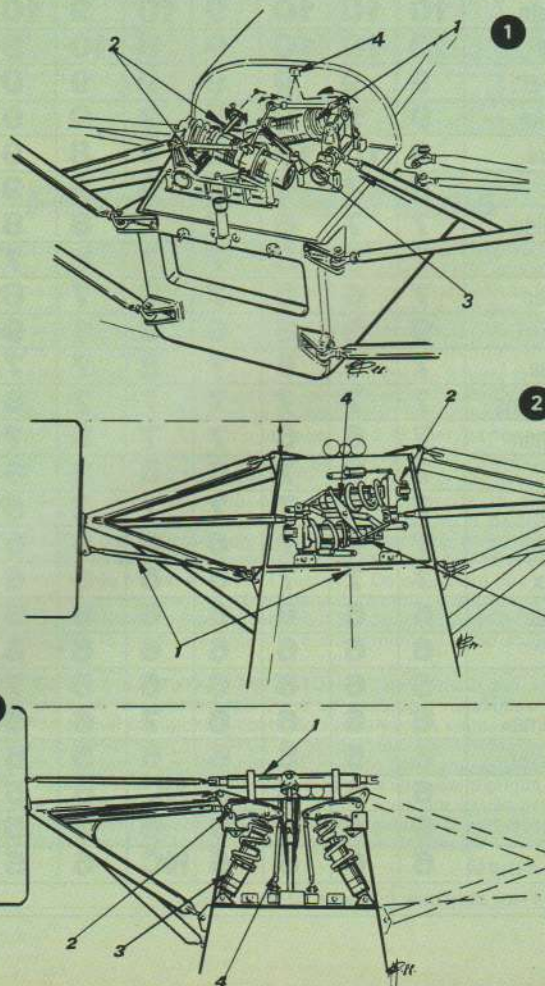
Gli ammortizzatori erano piazzati sopra le gambe del pilota, inclinati fra di loro ma senza le solite molle, sostituite da due barre di torsione (2); 3) barra antirollio; 4) punto in cui si poteva variare l'altezza dal suolo.

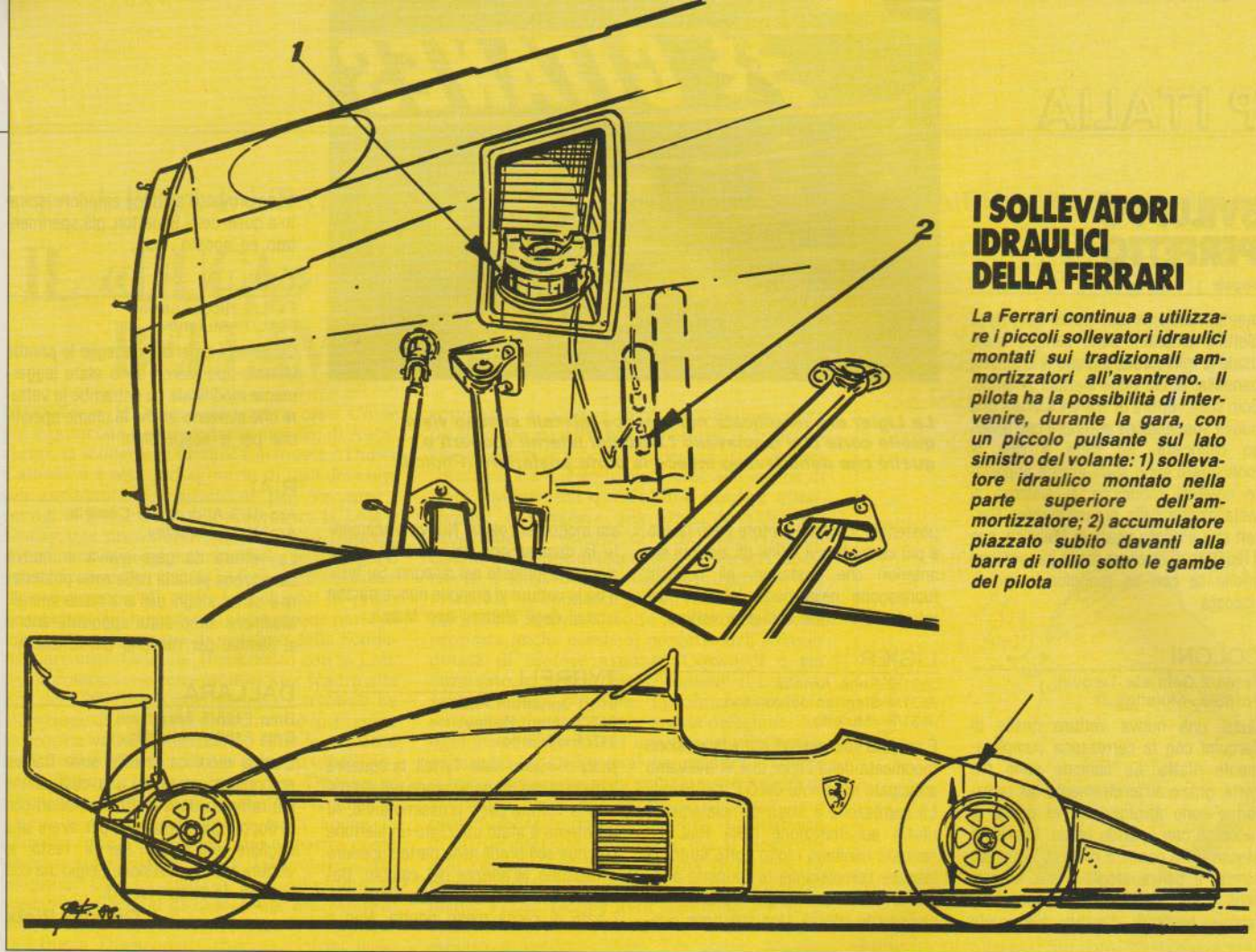
DISEGNO 2

1) in Ungheria è apparsa una sospensione modificata con, al posto delle barre di torsione le classiche molle; 1) tiranti dello sterzo; 2) ammortizzatori dotati di molle coassiali; 3) bilanciare del sistema pull rod.

DISEGNO 3

Nuova sospensione apparsa a Monza su due vetture: 1) il passo è stato allungato, per questo la colonna dello sterzo è stata spostata in avanti fissata esternamente al telaio stesso; 2) il bilanciare della nuova sospensione ancora grezzo da alleggerire; 3) nuova posizione degli ammortizzatori orizzontali sopra le gambe del pilota; 4) barra antirollio





I SOLLEVATORI IDRAULICI DELLA FERRARI

La Ferrari continua a utilizzare i piccoli sollevatori idraulici montati sui tradizionali ammortizzatori all'avantreno. Il pilota ha la possibilità di intervenire, durante la gara, con un piccolo pulsante sul lato sinistro del volante: 1) sollevatore idraulico montato nella parte superiore dell'ammortizzatore; 2) accumulatore piazzato subito davanti alla barra di rollio sotto le gambe del pilota

LOLA

Lc 88/5 Yannick Dalmas
Lc 88/4 Philippe Alliot
Lc 88/1 «Muletto»

La vettura di scorta aveva il nuovo retrotreno, introdotto in Ungheria però con l'aggiunta di un ulteriore distanziale che permette di allungare il passo di altri 12 cm. Su tutte e tre le vetture vi erano dei nuovi alettoni posteriori con paratie laterali piccole.

MINARDI

M188/3 Pier Luigi Martini
M188/4 Louis Perez Sala
M188/1 «Muletto»

Rivoluzione in casa Minardi dopo l'esonero di Giacomo Caliri. All'avantreno è stata soppressa la sospensione a barre di rollio, sostituita sul muletto da una di simile disegno ma con i tradizionali ammortizzatori. Sulle vetture da gara invece è comparsa una sospensione completamente inedita che ha comportato anche un allungamento del passo di 12,4 cm. Gli ammortizzatori sono orizzontali sopra le gambe del pilota ma inclinati fra di loro. Lo schema è sempre del tipo a puntone e vi sono due grossi bilancieri che verranno alleggeriti per il G.P. del Portogallo. La colonna dello sterzo, grazie all'allungamento del passo è montata a sbalzo davanti alla scocca. Anche la sospensione posteriore è diversa, in pratica è quella dello scorso anno con gli ammortizzatori più

lungi. Per questo motivo il cofano motore è stato leggermente tagliato nella zona sopra il cambio. È stata adottata la nuova presa dinamica per il motore applicata al vecchio cofano. Probabilmente questa presa non verrà più impiegata in Portogallo e Spagna.

EUROBRUN

Er188/2 Oscar Larrauri
Er188/3 Stefano Modena
Er188/1 «Muletto»

Sospensione anteriore modificata sulle due vetture da gara con un diverso bilanciamento. Solo sulla macchina di Modena vi era invece una nuova aerodinamica della parte inferiore posteriore della vettura con uno scivolo più lungo e meno inclinato. Tutte e tre le vetture avevano il cofano motore più corto.

WILLIAMS

Fw12/1 Jean-Louis Schlesser
Fw12/3 Riccardo Patrese
Fw12/4 «Muletto»
Fw12/2 Telaio di scorta

Ancora lavoro di affinamento sugli ammortizzatori delle Williams. Nuovi i profili alari anteriori, mentre dietro è stato usato il gruppo alettone con solo due profili nella parte superiore. Come in Belgio, sono stati conservati due corti pattini di legno alla estremità delle paratie verticali ai lati del cambio, nel profilo estrattore.

ZAKSPEED

Zk881 B/04 Piercarlo Ghinzani
Zk 881 B/01 Bernd Schneider
Zk881/02 «Muletto»

Nessuna novità sulle vetture a Monza, ovviamente in configurazione per circuiti veloci. Gustav Brunner, insieme a Nino Frison, sta lavorando a tempo pieno sulla nuova monoposto. Nei giorni di Monza è stato annunciato l'accordo siglato con la Yamaha per la fornitura di un nuovissimo 8 cilindri a V di 75 gradi di cui leggete a parte. Brunner ha confidato che la sua prossima vettura sarà così piccola da sembrare un modellino per la galleria del vento. Le prime prove del motore Yamaha verranno fatte alla fine di novembre o in Europa, su un telaio di quest'anno, o in Giappone su una F. 3000. Il primo motore Yamaha è atteso in fabbrica per il rientro della squadra da Monza.

BENETTON

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

La sospensione anteriore è stata ancora leggermente modificata, dopo le prove effettuate ad Imola la scorsa settimana. Per il resto le Benetton erano in configurazione da circuiti veloci con l'alettone anteriore montato molto «scarico» e quello posteriore con due soli profili e di corda ridottissima.

McLAREN

Mp4/4/1 Alain Prost
Mp4/4/5 Ayrton Senna
Mp4/4/2 «Muletto»

Prima di venire a Monza Ayrton Senna ha collaudato a Silverstone un diverso attacco del tirante dello sterzo al portamozzo, più robusto di quello nuovo utilizzato in Belgio. Il brasiliano ha poi sperimentato delle diverse prese d'aria della turbina leggermente più grandi, montate a Monza sulle due vetture da gara. L'alettone posteriore era di tipo a due profili per i circuiti veloci.

AGS

Jh 23/3 Philippe Streiff
Jh 23/2 «Muletto»

Sulla vettura da gara è stata montata una nuova sospensione anteriore con la carreggiata ristretta di circa 10 cm per cercare di avere più velocità di punta, per il resto la vettura francese è rimasta la stessa di Spa, salvo gli alettoni da circuiti veloci.

ARROWS

A10 B/03 Derek Warwick
A10 B/04 Eddie Cheever
A10 A/02 Muletto

Telaio nuovo per Eddie Cheever e leggere modifiche al sistema di irrigidi-

segue

SVILUPPO PERFETTO

segue

mento, mediante due sottili cavi degli alettoni anteriori. Sono sempre state usate le minigonne, tagliate fino a metà bandella, ai lati degli alettoni anteriori. Solo sulla vettura di Warwick vi era una nuova sospensione anteriore con diverso bilanciamento. Su tutte e due le monoposto sono state invece apportate notevoli modifiche al sistema di installazione della grossa turbina Garrett che è quella usata in Messico, con il risultato di ottenere molta più potenza anche se con un maggior tempo di risposta.

COLONI

Fc188/2 Gabriele Tarquini
Fc188/3 «Muletto»

Quasi una nuova vettura quella di Tarquini con la carrozzeria completamente rifatta. Le fiancate sono più corte, grazie all'arretramento dei radiatori e sono arrotondate nel punto di raccordo con il fondo piatto. La forma stessa delle pance è diversa: sono più strette e senza sfoghi d'aria laterale nella zona anteriore. Vi sono delle feritoie verticali davanti alle ruote



La Ligier era modificata nelle pance laterali: si sono viste quelle corte che lasciavano i serbatoi laterali scoperti e quelle che denudavano invece la parte posteriore (Photo4)

posteriori. Il cofano motore è più basso e più corto. Nuovi infine gli alettoni sia anteriori che posteriori, gli scarichi fuoriescono nella parte inferiore del retrotreno in tutte e due le vetture.

LIGIER

Js31/2 René Arnoux
Js31/4 Stephan Johansson
Js31/3 «Muletto»

È arrivata solo giovedì notte la versione modificata della Ligier che vi avevamo anticipato nelle note del G.P. del Belgio. La carrozzeria è stata completamente rifatta ad imitazione della Rial. Le fiancate risultano molto corte tanto da lasciare completamente scoperta all'aria la zona dei lunghi serbatoi del carburante laterali. Una soluzione que-

sta molto pericolosa. Nuova ovviamente la disposizione dei radiatori, come avevamo indicato nel disegno. Su tutte e tre le vetture vi erano le nuove paratie laterali degli alettoni tipo March.

TYRRELL

017/1 Jonathan Palmer
017/2 Julian Bailey
017/4 «Muletto»

Nulla di nuovo sulle Tyrrell: la squadra inglese si sta riorganizzando per preparare la vettura per il prossimo anno. Al retrotreno è stato utilizzato un alettone con due soli profili nella parte superiore e nessuno all'altezza del cambio. Davanti è stato usato il muso lungo con i baffi di corda molto ridotta. Non è

stato provato l'alettone anteriore to a quelli della Benetton, già stato ad agosto.

OSELLA

Fa1L/2 Nicola Larini
Fa1L/1 «Muletto»

Gli alettoni anteriori, o meglio laterali, tipo March sono stati modificati su entrambe le parti che avevano anche le ultime per le sospensioni.

RIAL

Arc 01/3 Andrea De Cesaris
Arc 01/2 «Muletto»

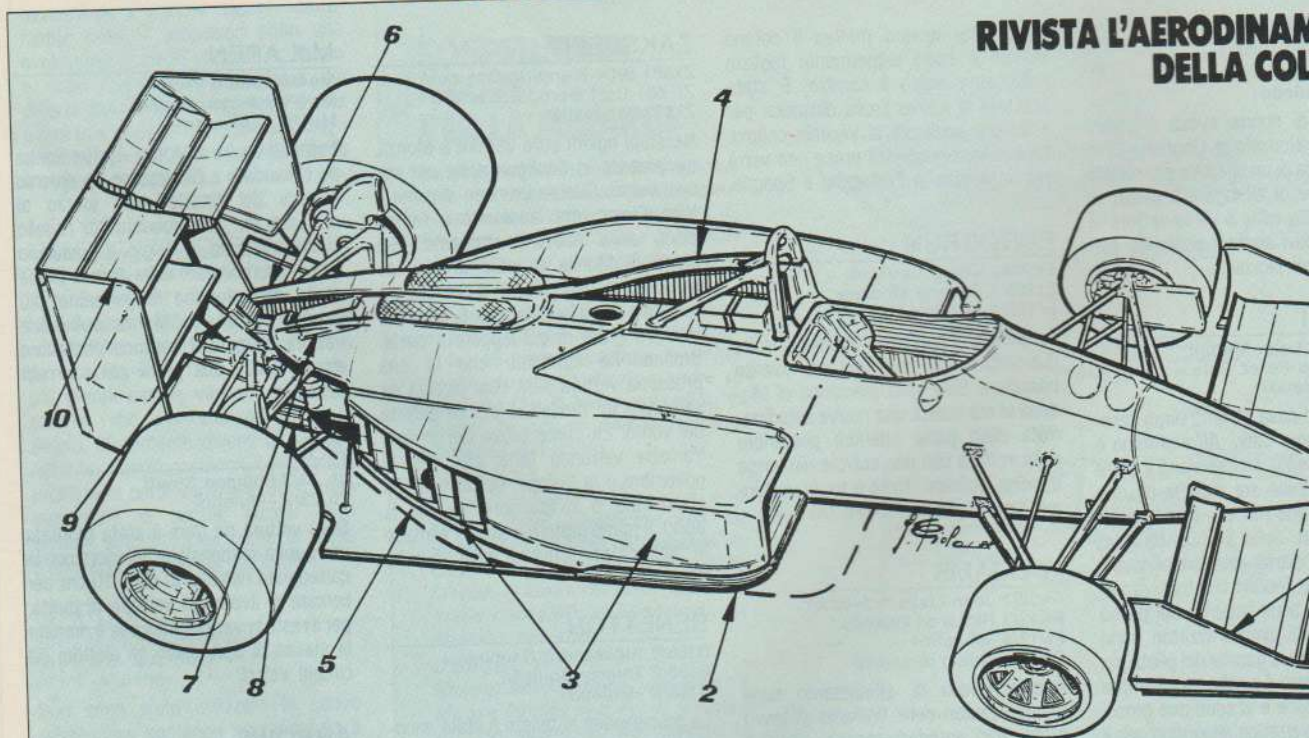
La vettura da gara aveva la carrozzeria più alta nella zona anteriore e senza sfoghi dell'aria caldi. Modifiche sono state apportate al cambio per renderlo più

DALLARA

Bms F188/3 Alex Caffi
Bms F188/1 «Muletto»

L'unica modifica visibile sulla vettura era rappresentata da una carrozzeria più raffinata degli alettoni anteriori e le doppie paratie laterali per migliorare l'efficienza. Per i due piloti le vetture erano in versione Benetton con alettoni da circuiti veloci.

Giorgio



RIVISTA L'AERODINAMICA DELLA COLONIA

Completamente rifatta l'aerodinamica della Coloni. Nella metà superiore del disegno è raffigurata la vettura come era in Belgio; in basso la nuova versione. 1) nuovi baffi e diverse paratie laterali; 2) le fiancate sono molto più corte grazie all'arretramento dei radiatori laterali il bordo inferiore è arrotondato nel punto di attacco con il fondo piatto; 3) non vi sono più le uscite dell'aria calda laterali sostituite da feritoie verticali, nella zona posteriore

molto più stretta che sulla vecchia versione; 4) non vi è carenatura dietro il roll bar di protezione; 5) il cofano motore è più basso; 6) prima il cofano motore era più lungo; 7) il cofano è stato riaccurciato per raffreddare la centralina elettrica; 8) gli scarichi fuoriescono nella parte inferiore dello scocca; 9) il nuovo supporto corto dell'alettone posteriore; 10) l'alettone posteriore è simile a quello Ags e ha una corda molto

A LOLA E FIRST RACING I COLPI MIGLIORI

IL «DUCA» CON LARROUSSE BELLAMY CON LEONI

MONZA — E Ducarouge tornò a casa. Come già annunciato nel precedente numero di Autosprint, la scuderia di Gerard Larrousse e Didier Calmels si è resa protagonista di uno dei colpi più eclatanti, assicurandosi per tre anni i servizi di Ducarouge. Gli accordi tra la Lola e Ducarouge prevedono che il tecnico francese coordinerà la progettazione della vettura per il prossimo anno — ormai in fase di ultimazione — occupandosi di tutto lo sviluppo in pista. L'ingaggio di Ducarouge fa comunque parte di un ampio programma di sviluppo della Scuderia Larrousse-Calmels. Il contratto con la Lola per la costruzione della monoposto, scadrà alla fine del 1990, dopo quel periodo Larrousse ha intenzione di costruirsi direttamente in Francia la propria vettura, utilizzando tutte le strutture della nuova fabbrica che è in corso di ultimazione a Rouen. In quel momento Ducarouge rivestirà in pieno il ruolo di direttore tecnico. A volere il tecnico francese è stata anche la Chrysler, che il prossimo anno apparirà come sponsor sulla vettura spinta dal motore Lamborghini. Chi ha sperato sino all'ultimo di assicurarsi i servizi di Ducarouge era Minardi ma, mentre il costruttore romagnolo lo aspettava a Imola, Ducarouge si trovava a Parigi, nello studio di Didier Calmels per firmare il contratto. Per quanto riguarda Michel Tetu la situazione è al momento bloccata... dagli avvocati che stanno esaminando la sua controversia con la Ligier. Nei piani di Larrousse ci sarebbe anche l'assunzione di Tetu, con il preciso compito di occuparsi dello sviluppo aerodinamico. La Minardi, nel frattempo, ha ormai concentrato i propri sforzi verso Mark Williams, attualmente alla Lola dove ha progettato il modello di F. 3000. Williams sarebbe l'uomo ideale per il team-manager romagnolo che, dopo l'esonero di Caliri, ha comunque ristrutturato il proprio staff tecnico in maniera molto funzionale; come dimostrano i progressi di Monza, ottenuti attraverso un rifacimento totale delle sospensioni anteriori e della aerodinamica. In corso c'è anche una trattativa con Tetu, ma anche la Minardi teme di rimanere coinvolta in grane legali con la Ligier. Quest'ultima comincia a riprendersi dopo la beffa di Frank Dernie. La squadra francese ha assunto dalla McLaren Andy Willard, un uomo importante nella struttura di Ron Dennis perché responsabile della sezione computer cad-cam. Willard è molto amico di Steve Nichols, che non nasconde il proprio desiderio di abbandonare la McLaren. Nonostante Nichols abbia progettato l'attuale invincibile vettura, gode di un trattamento economico di secondo piano, inoltre la monoposto del prossimo anno sarà progettata sotto la responsabilità di Neil Oatley e Steve Nichols si troverebbe «retrocesso» a ruolo di semplice ingegnere di pista. La Ligier ha proposto a Nichols un contratto ricchissimo ma Ron Dennis sta facendo il possibile per bloccare la trattativa, essendo già molto seccato per la perdita di Willard. L'altro volto nuovo della Ligier è Roger Tyler, esperto in materiali

compositi e sino a ieri responsabile della produzione all'Advance Composit. La società che costruiva le scocche sia per la Ligier che per l'Arrows. La Ligier tornata così alla carica di Alan Jenkins, ma quest'ultimo sarebbe intenzionato a rimanere alla Onix dove ha già progettato la vettura di F.1. Esasperati da questa situazione di incertezza, i francesi si sono rivolti a Ross Brawn, attuale progettista dell'Arrows, proponendogli un contratto «alla Barnard». Brawn è molto attratto da questa proposta anche perché il progetto dell'Arrows dotata di motore aspirato Cosworth è già terminato in tutti i dettagli, quindi il team di Jackie Oliver potrebbe ugualmente correre senza risentire troppo per questa defezione. Ad ogni modo Brawn darà una risposta definitiva prima del Gp di Spagna. La squadra francese si trova comunque nella singolare situazione di avere una nuova modernissima fabbrica, una pista di collaudo privata, e inoltre, la possibilità di offrire contratti ricchissimi, ma al momento non riesce a concludere alcuna trattativa. In grande difficoltà è anche la Lotus. Indubbiamente Frank Dernie avrà molto lavoro se si considera che oltre venti persone hanno abbandonato il reparto corse. Tra questi Martin Ogilvie, capo dei disegnatori, che ha deciso di passare alla Lotus Cars, dove si occuperà di auto di serie. Ogilvie era una persona estremamente importante nella struttura Lotus in quanto materialmente era colui che realizzava le idee e le direttive di Ducarouge. Chi invece pare dormire sonni tranquilli è Lamberto Leoni che, al pari di Larrousse, ha piazzato un colpo eccezionale. Leoni si è infatti assicurato i servizi

L'AFFAIRE CALIRI-MINARDI

«VOGLIO UN TEAM ALL'INGLESE»
GLI DICO IO!... E LUI MI FA
«OK JAMES, ALLORA LASCIA
STARE LE MACCHINE E
SERVIMI IL TE!»



di Ralph Bellamy, attualmente alla March, che è uno fra gli ingegneri più considerati e con più esperienza nel Circus della F. 1. Bellamy ha preferito le proposte di Leoni a quelle di squadre più blasonate dimostrando che il programma allestito dalla First Racing sembra appoggiare su basi molto solide. Attualmente Bellamy si sta occupando della progettazione della March di F. 3000, poi, a gennaio, si trasferirà in Italia per assumere la direzione tecnica della squadra italiana. (c.m.m.)

MERCATO PILOTI/DEREK WARWICK DICE NO ALLA LOTUS

NON MI PIACE FARE IL SECONDO

MONZA — Derek Warwick resta all'Arrows. Il pilota inglese ha rifiutato di passare alla Lotus a causa di un contratto di seconda guida che lo avrebbe costretto, in gara, a rimanere costantemente dietro Piquet. «A quelle condizioni — ha affermato l'inglese — diventa del tutto inutile correre. Non avrei avuto il muletto, tutte le prove sarebbero state fatte da Nelson. Se fossimo stati in lotta per le posizioni di testa non avrei potuto attaccarlo... Tanto vale rimanere all'Arrows che il prossimo anno non sarà certo inferiore alla Lotus». A fianco di Warwick potrebbe arrivare Nakajima in virtù della sponsorizzazione della Epsom, mentre Cheever dovrebbe emigrare in F. Cart. La Lotus, che ha così deciso di

riconoscere a Piquet anche per la prossima stagione lo status di prima guida, cerca un pilota in grado solo di... fare numero. Ed è per questo motivo che Alboreto ha rifiutato. Il team inglese il prossimo anno disporrà del motore Judd, e attualmente è in trattativa con Martin Donnelly e Gary Brabham, ma un certo interesse c'è anche per Piero Martini. La Scuderia Italia deciderà questa settimana chi affiancherà Alex Caffi. La scelta deve essere fatta tra Jarvi Lehto e Andrea De Cesaris, ma in una riunione tenutasi sabato sera, dove erano presenti Aleardo Buzzi e gli uomini della Scuderia Italia, sarebbe emersa la decisione di optare in favore del romano. Al più presto verrà comunicato anche l'accordo fatto fra la

Scuderia Italia e la Casa di sigarette che promuove il team Dallara al ruolo di seconda squadra Marlboro, dopo la McLaren. In sostanza una specie di Junior Team. Per quanto riguarda i piloti italiani, Stefano Modena tratta con la Tyrrell, ma potrebbe anche finire alla Onix per ricostituire insieme a Mike Earle la coppia vincitrice del campionato europeo di F. 3000 del 1987. Tarquini è dibattuto tra Coloni e First, Ghinzani che abbandonerà la Zakspeed e potrebbe andare alla Rial o alla Coloni; Larini invece continuerà con l'Osella, che anche il prossimo anno farà una vettura che sarà spinta dal motore Judd. Dovrebbe poi esserci l'ingresso di Paolo Barilla; con la seconda squadra March. (c.m.m.)

IL PARERE DI MAURO FORGHIERI SUL GRAN PREMIO D'ITALIA

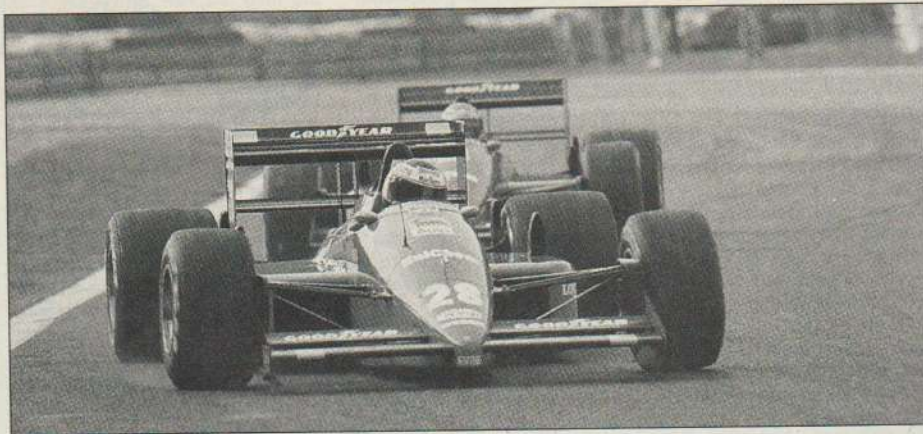
RITROVATA LA COPPIA

La Ferrari ha evidentemente trovato la strada giusta per ottenere il meglio dal suo motore raggiungendo valori simili a quelli dell'Honda. Tanto è vero che Berger e Alboreto sono riusciti a mettere sotto pressione le McLaren di Senna e Prost.

MONZA - Chiariamo subito una cosa. Senza l'incidente di Senna la Ferrari non avrebbe mai vinto questo Gran Premio, anche se occorre riconoscere che in quest'ultimo mese a Maranello hanno fatto dei progressi enormi nella funzionalità del motore. Monza è una pista strana, dove serve molta accelerazione. Il circuito permette di sviluppare una velocità media di oltre duecentoventi chilometri orari ma non serve un motore per piste super veloci, al limite è più utile un propulsore con caratteristiche adatte ai circuiti cittadini. Qui ci vuole un buon valore di coppia, e in questo credo che adesso il motore Ferrari sia molto simile all'Honda. Inoltre Monza è

una pista che non impegna particolarmente il telaio. Ad esclusione della Parabolica, tutte le altre sono «relativamente» facili. Un altro elemento che ha contribuito ad avvicinare Ferrari e McLaren. L'ho sempre detto: la McLaren è la macchina migliore, ma tante volte ha la vita facile perché non c'è nessun'altra vettura che la mette sotto pressione. Questa volta non è stato così e sulla macchina di Prost si è persino registrato un guasto meccanico. Il miglioramento ottenuto sul motore Ferrari è comunque sorprendente. Se penso che durante l'estate alcuni tecnici dicevano che da quel motore era impossibile ottenere ancora dei miglioramenti, senza

cambiare radicalmente le caratteristiche evidenti che ad un certo momento lo sviluppo dei motori Ferrari aveva preso un indirizzo sbagliato. Si cercavano più giri motore impossibili da trovare senza cambiare dimensioni interne, mentre invece sarebbe bastato migliorare la funzionalità, ottenere più coppia in basso e una miglior guida nelle curve lente. Avere tanti cavalli non serve, e se la Ferrari avesse capito su questo problema, probabilmente i motori che abbiamo visto a Monza potevano essere molto prima. Direi che per la prima volta la Ferrari ha potuto disporre di un margine sul consumo. Oggi non dico che la Ferrari fosse più competitiva della McLaren ma certamente è riuscita a stargli tanto vicino da approfittare della minima debolezza quanto riguarda l'incidente di Senna, non dubbi, la colpa è di Schlesser: è un d'impaccio in diverse occasioni, ma la colpa non è nemmeno sua, ma di chi gli ha dato una superlicenza il giovedì, permettendogli di correre in mezzo a piloti infinitamente più esperti. Per tornare alla Ferrari, colpito il fatto che negli ultimi dieci anni siano permessi il lusso di aumentare la velocità. Sino a pochi Gran Premi le ultime battute di gara diventavano un inferno calvario per la paura di rimanere senza benzina. C'è stata anche la bella prestazione dell'Arrows loro hanno smesso di cercare cavalli in assoluto, pensando invece a ridurre l'accelerazione e non è un caso che la velocità massima, per la prima volta nel mondo, i motori Megatron abbiano ottenuto gli stessi valori di Honda e Ferrari, dimostrando che dalle chicane Cheever e Warwick uscivano con un'ottima accelerazione e un'ottima aderenza. I motori aspirati non esistono. Il più bravo è stato comunque Nannini, l'unico a tenere il passo dei motori turbo. Sono contento per la Ferrari, la vittoria fa sempre piacere, anche se non come quella di oggi. Perché per il vincitore morale della corsa è stato Ayrton Senna. In Portogallo la rabbia del brasiliano dovrebbe nuovamente esplodere. Si tratta di un circuito in cui la McLaren non dovrebbe essere insidiata. A Jerez invece, per le caratteristiche del tracciato particolarmente adatte la Ferrari potrebbe tornare a lottare per la vittoria.

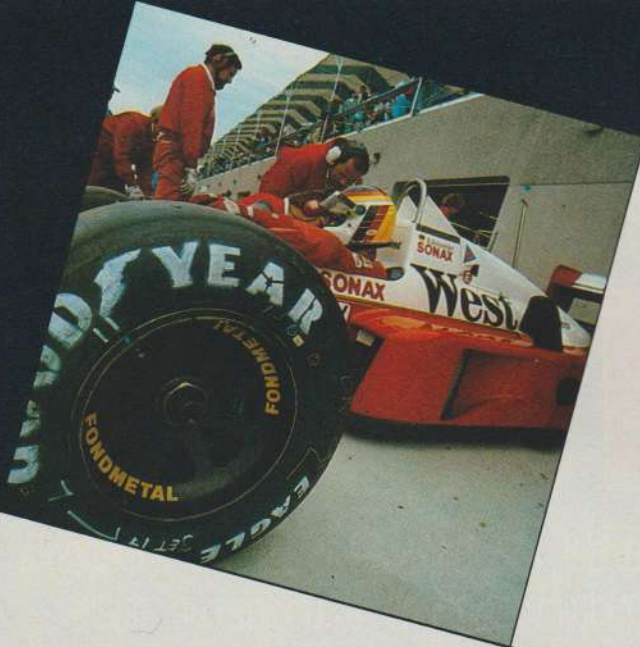


Sopra, le due Ferrari di Berger e Alboreto che hanno compiuto enormi progressi nella funzionalità del motore. Nannini sarebbe stato, con la sua Benetton, il migliore tra gli aspirati se non fosse stato costretto a partire dai box: eccolo, a lato, «precedere» ancora Prost



brembo

DISCHI FRENO E SISTEMI FRENANTI



FONDMETAL[®]

Ruote in lega leggera

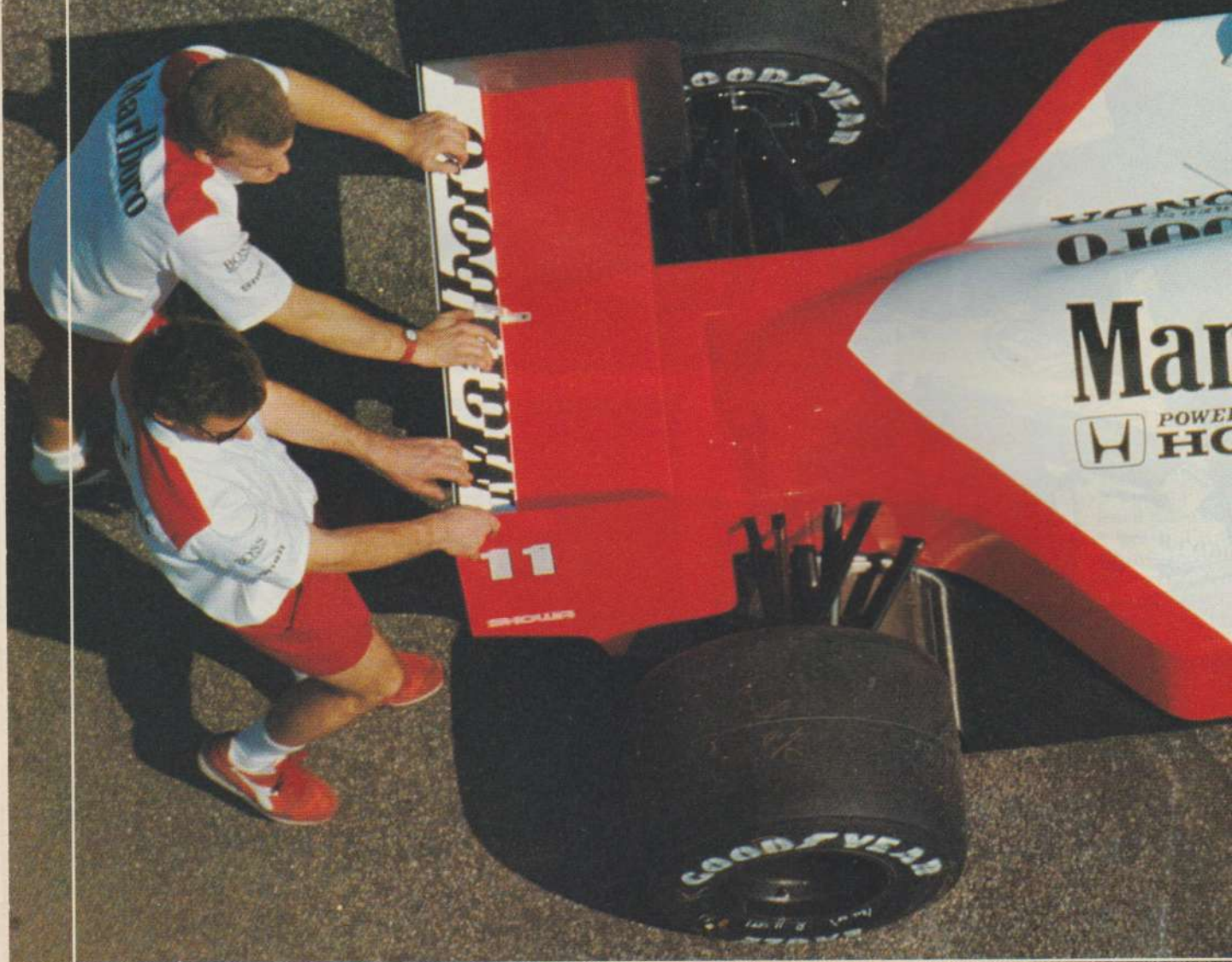
FONDMETAL Spa - Via Bergamo, 4 - 24050 PALOSCO (BG) - Italia - Tel. 035/845130 - Tlx 301554 FOMET I

DOSSIER TECNICO/ 1 - McLAREN

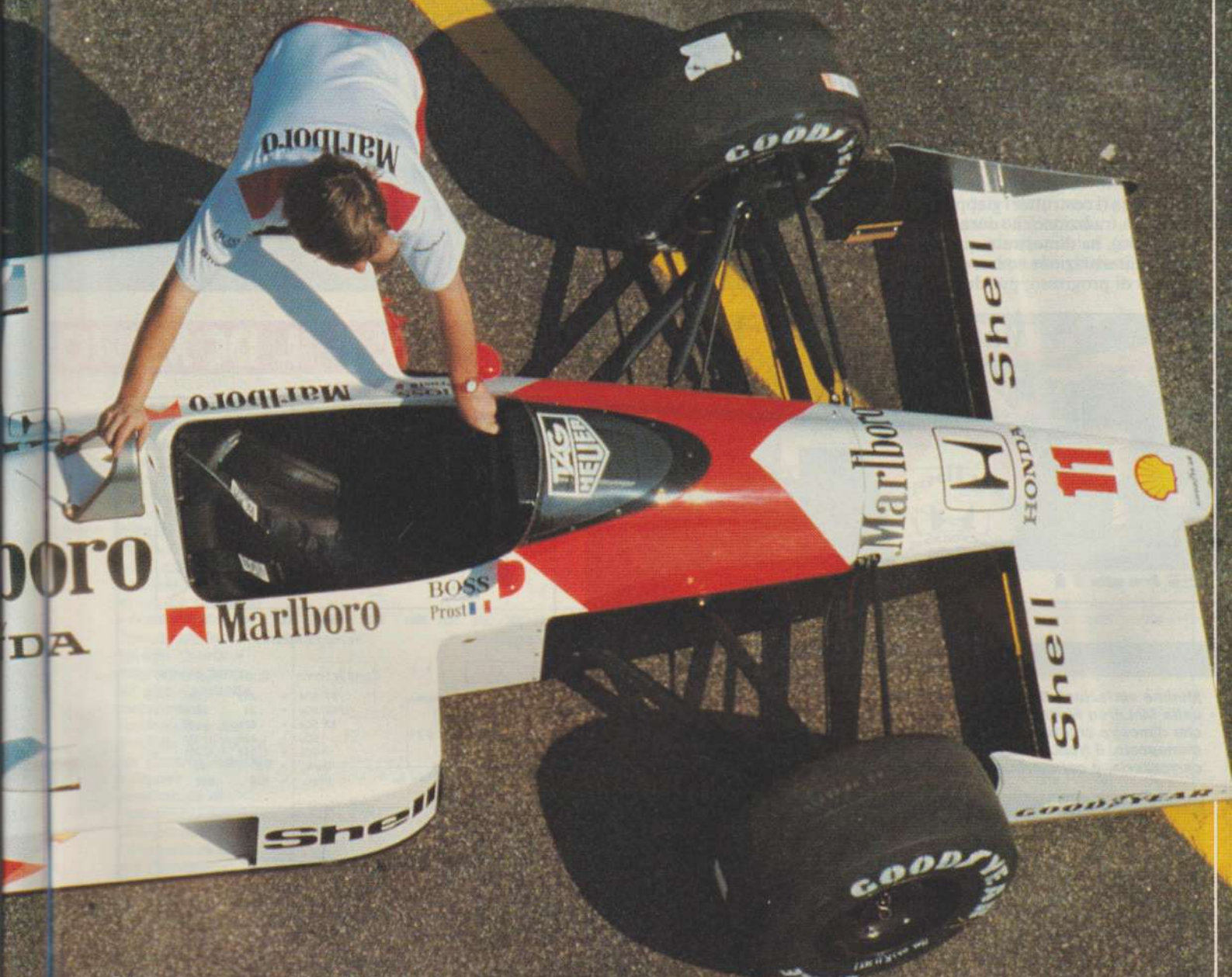
NON SOLO TU

La monoposto dominatrice del mondiale deve la sua superiorità non solo al sei cilindri Honda, ma anche a un ottimo telaio e a una eccezionale veste aerodinamica, con particolare riguardo al frontale, veramente rivoluzionario per la ridottissima sezione

 di Enrico Benzing - Foto Angelo Orsi



RBO



Inizia con questo servizio sulla McLaren
l'analisi tecnica dei segreti delle
monoposto di F.1. Nei prossimi numeri
verranno presentate le altre vetture

STUPENDA su tutte le piste, la McLaren-Honda Mp4/4 è ammirevole anche nell'analisi delle prestazioni al computer che mostrano costanza di resa, nitidezza di soluzioni e minime variazioni delle configurazioni aerodinamiche. Tutti segni di forza indiscussa e di altissimo livello della progettazione. Certo, in presenza di così strepitose caratteristiche funzionali del motore, si è indotti ad attribuire a questa componente tutti i meriti della riuscita mondiale. Non appena, però, ci si addentra nell'esame della vettura, si scopre che tutte le qualità d'autotelaio sono di primissimo ordine e che la grande innovazione della sezione frontale ridotta a minimi storici (è lo schema detto di vettura a sogliola) rappresenta di per sé un primato. Il motore Honda, impenetrabile perfino nelle sue più essenziali caratteristiche di costruzione, quali le dimensioni dell'alesaggio e della corsa (i costruttori giapponesi hanno rotto una tradizione che durava dagli inizi del secolo), ha dimostrato quest'anno che la sovralimentazione conserva ancora ampi spazi di progresso, pur dopo dieci anni

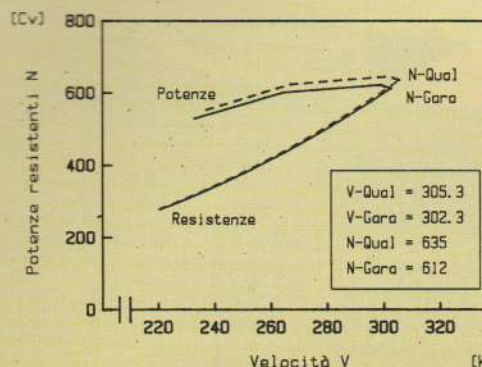
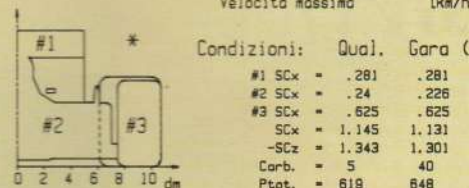
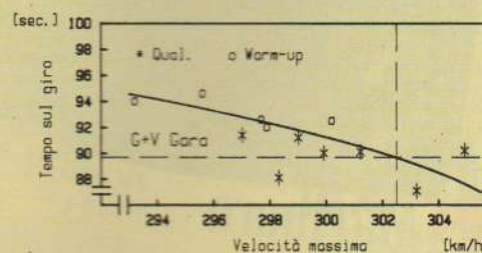


Minime variazioni di configurazione aerodinamica sono state adottate dalla McLaren Mp4/4 nelle gare del mondiale F. 1 in corso: un dato, questo, che dimostra chiaramente l'altissimo livello di progettazione della monoposto. Il frontale della vettura inglese, sopra e sotto con e senza carrozzeria, è caratterizzato da una sezione ridotta a minimi storici



COSÌ' IL DOM

McLaren-Honda MP4/4 - Imola 1984





di ricerche intense, e che è sempre più sbalorditiva al crescere delle limitazioni, con il supporto delle nuove tecnologie per le apparecchiature di alimentazione, con i controlli elettronici in generale e con il ricorso a carburanti molto speciali. Un motore che alla fine del 1987, con 4 atmosfere di limitazione della pressione, aumentabili a 4,3 con l'over-boost favorito dalla precedente valvola pop-off della Fisa (la punta massima della stagione 1986 è stata di 5,5 atmosfere) indicava un valore di 25 cavalli per decimo di atmosfera di pressione, negli allestimenti per il 1988 non lasciava troppe prospettive di supremazia a confronto con gli aspirati di tre litri e mezzo. In questo campo di valutazioni, infatti, la potenza è una funzione pressoché lineare della pressione di sovralimentazione: scendere da 930 cavalli a 4 atmosfere, a 555 cv a 2,5, è una valutazione valida in prima approssimazione. Quello che cambia, nella predisposizione alla minore pressione, è la pendenza della retta (o parabola ultratesa) indicante le variazioni potenza/pressione. E ciò in seguito ai vari mutamenti dei punti di utilizzo del massimo boost lungo la

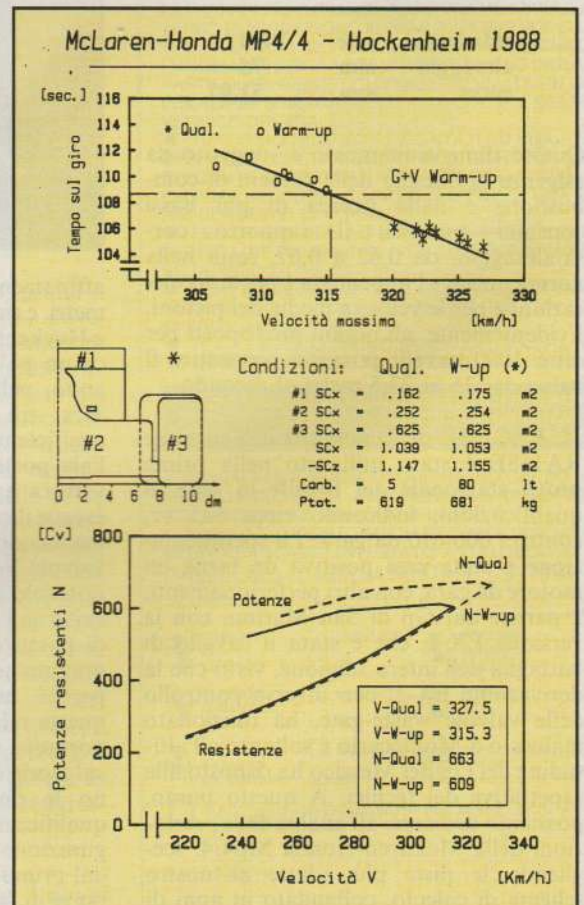
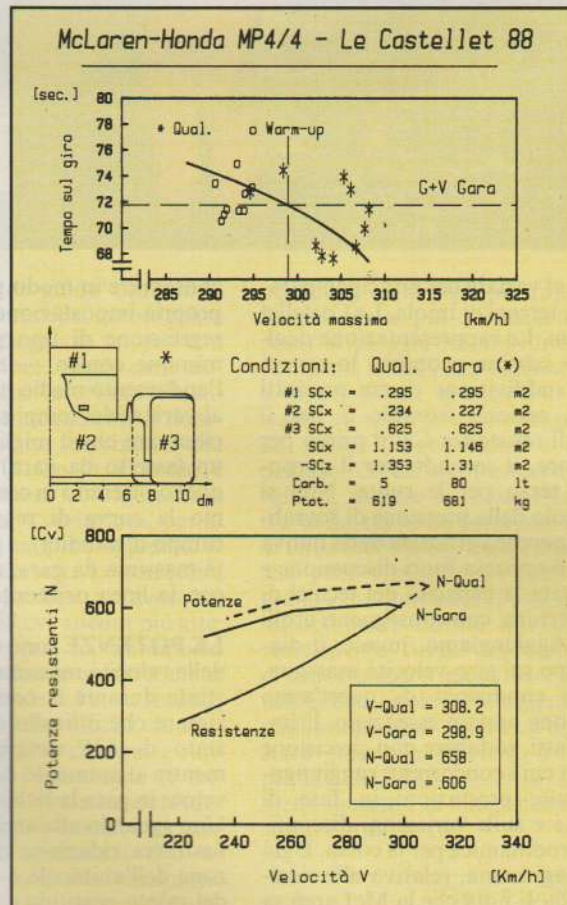
curva di potenza e di altri parametri. Con la pendenza più favorevole, il calcolo delle potenze intorno ai 600 cv sembrava ragionevole; a superare nettamente tale valore sono venuti gli innalzamenti del regime di rotazione e gli affinamenti raggiunti nel campo dell'elettronica.

PURTROPPO un bilancio energetico, sia pure approssimato, appare impossibile: non sapremo mai che razza di carburante si utilizza per questo motore. C'è solo il rispetto ai 102 Ron del regolamento e alle percentuali indicate per ossigeno e azoto; il resto è pura alchimia. Idrocarburi è un termine notoriamente vago: serie paraffinica, olefine, diolefine, aromatici, fanno notevolmente variare il potere calorifico. Il peso specifico del toluolo, presente per oltre il 40%, è pari a 0,867; quello del normale supercarburante di commercio è di 0,73 nelle migliori ipotesi. Quando si parla di peso specifico di 0,84 (le ultime informazioni darebbero valori più alti) per il propellente da Formula 1, si comprende a quali miscele si giunga. E per inciso si considera che gli stessi motori

segue

IO DELLA MP4/4 NELLE TRE GARE-PARAMETRO

Nelle tre schede qui riportate sono indicate le caratteristiche aerodinamiche e di potenza (calcolata in funzione della velocità massima) che la McLaren ha avuto sulle nostre tre piste parametro: Imola, Le Castellet e Hockenheim. Ognuna delle tre schede riporta il diagramma tempi sul giro - velocità massime; la suddivisione del prodotto SCx (S sta per sezione frontale e Cx per coefficiente di resistenza) nei tre sottoprodotti 1, 2 e 3 (rispettivamente per l'alettono posteriore, per il corpo vettura e per i pneumatici) e il diagramma potenza-velocità, con valori calcolati in qualifica, nel warm-up e in gara.



NON SOLO TURBO

segue

Honda, installati su due diverse vetture e con due diverse forniture di carburante-bomba, danno anche prestazioni differenti, nel rapporto tra le potenze accessibili e i limiti di consumo, determinati dalla capacità massima di 150 litri dei serbatoi. In ogni caso, il V6 Honda, calcolato e sviluppato per potenze superiori ai 1000 cavalli, ha avuto il vantaggio degli ampi margini di robustezza da sfruttare in termini di innalzamento di regime, a pari affidabilità. Agli inizi, come sappiamo, questo motore di 1495 cmc aveva dimensioni (lavoratamente indicate) di 82 per 47,2 mm; nella fase acuta del periodo 1986-1987, nella versione RA166E, sarebbe stata operata una riduzione del diametro di 2 mm e, in base al controllo-cilindrata della Fisa, si è potuto calcolare:

cilindrata	cmc	1490
alesaggio	mm	80
corsa	mm	49,4

Il fatto significativo è che una diminuzione ulteriore d'alesaggio, della stessa entità, sarebbe stata eseguita nella versione RA168E del 1988, calcolandosi:

cilindrata	cmc	1490
alesaggio	mm	78
corsa	mm	51,97

Questo dimensionamento è suggerito da esigenze di disegno della camera di combustione e dalla ricerca di più bassi consumi specifici; il rapporto corsa/alesaggio, da 0,62 a 0,67, resta nella norma, mentre l'impennata è per le accelerazioni e per le velocità medie dei pistoni. Evidentemente, gli organi predisposti per oltre 1000 cavalli possono consentire il balzo dai 21 ai 23,5 metri al secondo.

IL REGIME di 13.600 giri dell'edizione RA168E è stato utilizzato nella prima prova stagionale del Brasile in sede di qualificazioni, indicando circa 635 cv, contro i 600-610 da gara. La sperimentazione è stata così positiva da farne un motore da gara, con altri perfezionamenti, a partire dal Gp di San Marino, con la versione EX-2, che è stata il cavallo di battaglia dell'intera stagione, visto che la derivazione EX-3, con diverso controllo delle valvole waste-gate, ha funzionato maluccio a Montecarlo e soltanto all'altitudine dei Gp del Messico ha risposto alle aspettative dei tecnici. A questo punto, possiamo dedicarci all'analisi delle prestazioni della McLaren-Honda Mp4/4, scegliendo le piste più adatte al nostro schema di calcolo, collaudato in anni di



La nostra tecnica most... come lo str... della Mp4/4... derivi solo d... cilindri Honda... turbo, a sinis... portare in al... McLaren ha... concorso an... l'estrema ni... di soluzioni... adottate per... e carrozzeri... mostra la vis... laterale dell... vettura in ga... sua immagin... lato, ancora... chiara perch... senza le roc...

affinamenti, al variare dei principali parametri, e cioè i terreni di Imola, Le Castellet e Hockenheim. La rappresentazione ricalca un po' lo schema proposto lo scorso anno, nella suddivisione di tre prodotti SCx, tra la sezione frontale S per il coefficiente di resistenza Cx: il primo per l'ala posteriore, il secondo per il corpo-vettura e il terzo per le ruote. Non si esegue il calcolo della pressione di sovrallimentazione, perché l'efficacia della nuova valvola Fisa è apparsa fuori discussione e notevole è stata la capacità dei tecnici di evitarne l'apertura, con conseguenti crolli di potenza. Aggiungiamo, invece, il diagramma tempo sul giro-velocità massima, perché nelle condizioni di quest'anno questa relazione appare essenziale. È importante, infatti, indagare con precisione sul modo con cui i concorrenti raggiungono le più alte prestazioni in fase di qualificazione e sulle variazioni di configurazione aerodinamica per la corsa. E già dal primo diagramma, relativo alle risultanze di Imola, si nota che la McLaren sa

conservare in modo pressoché ide... propria impostazione aerodinami... regressione di tipo parabolico -... munque conico — traccia la cu... l'andamento medio delle velocità... al variare dei tempi sul giro e per... osservare che il miglior tempo ne... up (assetto da gara) è stato peg... quello ottenuto in corsa. Quindi... mo la curva di regressione —... campo di validità — per trovare l... tà massima da gara, nel punto d'... con la linea orizzontale tratteggi...

LE POTENZE sono calcolate in... delle velocità massime (non veng... strate durante la corsa) e possia... stare che il livello del motore è... stato di 635 cavalli in qualif... mentre al momento di compiere i... veloce in gara la richiesta è stata... Uno sguardo alla sezione fronta... l'estrema riduzione degli ingom... zona dell'abitacolo e del roll-bar... del pilota costituisce la massima



cie), con posizione di guida oltremodo abbassata. Una sezione così assottigliata ha permesso di largheggiare un po' con l'area dell'ala posteriore, garantendo elevate deportanze a bassi valori di resistenza, ma evitando sistematicamente il ricorso alla seconda ala, sotto la prima. Nella fase successiva, per il Gp di Francia, è stata proposta la stessa configurazione aerodinamica, con lievi variazioni, per la sezione # 2 e con la semplice aggiunta di un nolder all'ala posteriore. Le conquiste velocistiche hanno parlato a favore di potenze installate (658 cv) ancora più alte; una volta in corsa, però, la monoposto non ha dovuto dare fondo a tutte le sue riserve e il giro più veloce di Prost, assunto per l'individuazione della velocità da considerare, è stato peggiore del limite raggiunto nel warm-up. Nonostante le esigenze di consumo e le elevate temperature ambientali, il potenziale avrebbe sicuramente permesso di superare i 606 cv calcolati. La prima notevole variazione aerodinamica ha fatto la sua comparsa in

occasione delle piste più rapide, prima a Silverstone e poi a Hockenheim, dove, però, la pioggia ha impedito valutazioni complete. Sulla pista tedesca, comunque, si sono potuti accettare i risultati del warm-up come possibile rappresentazione da gara. L'innovazione è stata quella dell'uso di un'ala posteriore a sezione ridotta, mentre la scomparsa delle prese d'aria del turbo ha permesso un guadagno di circa 0,008 metri quadrati di superficie, che pure incidono a questi livelli. La grande conquista del 1988 è quella di aver sensibilmente ridotto la resistenza all'avanzamento, conservando gli stessi valori di deportanza o addirittura accrescendoli nell'effetto-suolo. In aggiunta ad altri miglioramenti di efficienza d'autotelaio, è stato possibile ripetere o migliorare i primati del 1987 con circa 300 cavalli in meno: questa è la dimensione del progresso in Formula 1.

Fine 1. puntata (segue)

TUTTI I MODELLI SONO OFFERTI MONTATI - IN KIT IN ARGENTO

UN MUSEO

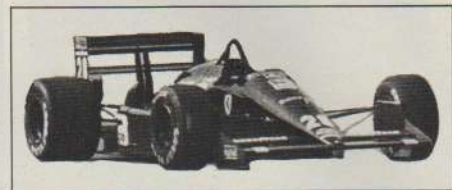
IN SCALA 1:

FERRARISSIME



FERRARI F40 "LE MANS,, 19

LA REPLICA DELLA NUOVISSIMA FERRARI CELEBRA, NELLA SIGLA, IL QUARANTESIMO ANNO DI VITA DELLA FERRARI AUTOMOBILE CON TARGA PROVA "MODENA,, DELLE PRIME USCITE SU STRADA. IL MOTORE È VISIBILE



FERRARI FORMULA 1 87/88 C TURBO

LA STORICA ULTIMA FERRARI TURBO DI FORMULA 1. NON POTRÀ MANCARE NELLA VOSTRA COLLEZIONE. FERRARI È UNO DEI PIÙ GRANDI MARCHI. POTRÀ ESSERE PERSONALIZZATA 27 ALBORETO - 28 BERGAMO

I MODELLI FERRARI F40 "LE MANS,, E FORMULA 1 87/88 C, VERI PEZZI DA COLLEZIONE, SPLENDIDAMENTE VERNICIATI CON ROSSO FERRARI, SARANNO OGGETTO DELL'AMMIRAZIONE DEI VOSTRI AMICI

CON CERTIFICATO DI GARANZIA FIRMATA

LA FERRARI F40 "LE MANS,, E LA FERRARI FORMULA 1 87/88 C TURBO SI AGGIUNGONO AI PRIMI QUATTRO MODELLI ARTISTICI, IN SCALA 1:32, FIRMATI DAL FAMOSO MICHELE COLETTI. I MODELLI DI CIRCA 13 CENTIMETRI HANNO INNUMERABILI PARTICOLARI REALISTICI COME I PNEUMATICI IN GOMMA E I DECALS IN SCALA PERFETTA, IL COLORE ESATTO DELLE VERNICI ORIGINALI.

- TUTTI I MODELLI SONO MONTATI SU UNA BASE IN VEDRIL NERO CON TARGHETTA IN ARGENTO E HANNO UN'ELEGANTE COPERTURA TRASPARENTE ANTIPOLVERE CH'ESSA IN VEDRIL. CORREDA I MODELLI UNA BELLA SCELTA DI ADESIVI DI FORMULA 1.
- PER OGNI MODELLO MONTATO INVIARE ANTICIPAMENTE LIRE 280.000 (IVA 19%, BOX ANTIPOLVERE E SPESA DI SPEDIZIONE INCLUSE).
- PER I MODELLI RICHIESTI IN SCATOLA DI MONTAGGIO INVIARE LIRE 115.000 PER OGNI KIT, IVA 19% E SPESA DI SPEDIZIONE INCLUSE.
- TUTTI I MODELLI SONO REALIZZATI ANCHE IN ARGENTO (GRAMMI 350 CIRCA): SCRIVERE PER INFORMAZIONI

ANCHE QUANDO VIENE INTERROTTO IL PROGRAMMA PUBBLICITARIO, L'OFFERTA DEI MODELLI CONTINUA, PERCHÉ CONSERVATE QUESTO ANNUNCIO PER FUTURA NECESSITÀ

- COMPILARE IL BUONO D'ORDINE INDICANDO IL TIPO DEI MODELLI RICHIESTI ANNERENDO IL QUADRATINO SPECIFICARE SE MONTATI O IN KIT.
- INVIARE L'IMPORTO MEDIANTE VAGLIA POSTALE O SEGNO BANCARIO INTESTATO A ITALDECALS.

ITALDECALS - CASELLA POSTALE 579 - 16100 GENOVA

 FERRARI F40 LE MANS	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT	 FERRARI TURBO F1 87/88 C	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT
 FERRARI TESTAROSSA 1985	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT	 FERRARI GTO 1984	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT
 FERRARI F1 156/85 G.P. GERMANIA	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT	 PORSCHE 959 GRIGIO METALLIZZATO	<input type="checkbox"/> MONTATO <input type="checkbox"/> KIT

DESIDERO INFORMAZIONI SUI MODELLI IN ARGENTO

NOME E COGNOME

INDIRIZZO

CAP

CITTA'

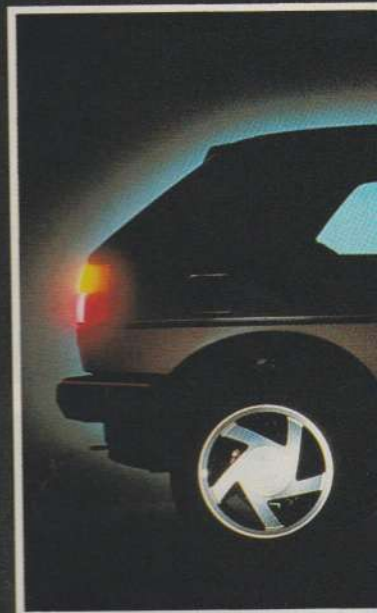
TELEFONO

C'E' UN NUOVO FASCINO

Momo, per la tua auto, il fascino esclusivo di un design inconfondibile. Volanti, nati da una conoscenza profonda delle pelli impiegate e da una cultura antica

nella lavorazione del legno, montabili in pochi minuti su ogni tipo di autovettura.

Ruote in lega leggera, risultato di una



MOMO DIFFUSIONE ITALIA: MILANO 02-7384465 - TORINO 011-635615 - PADOVA 049-760422 - FIRENZE 055-365151 - TERAMO 086-424444
ROMA 06-7942866 - NAPOLI 081-241057 - BARI 080-339910 - PALERMO 091-346462 - CAGLIARI 070-669303.

NELLA TUA AUTO. E' MOMO.

costante di design e funzionalità, soluzioni innovative sempre e comunque sottoposte ai severissimi tests internazionali di collaudo (TUV).

Momo: la scelta di Ferrari e Rolls Royce, ed il successo in 45 paesi al mondo garantiscono i più alti livelli tecnologici e costruttivi.



Momo.
Una firma per la tua automobile.

GP D'ITALIA 1978: MUORE RONNIE PETERS

QUELLA M DI 10 ANNI

Il pilota svedese resta coinvolto in un incidente subito dopo aver preso il via. Ronnie muore il giorno seguente in ospedale per embolia gassosa. Ecco il ricordo di quei tragici fatti che rubarono il pilota più veloce degli Anni Settanta, da tutti indicato, fin dall'esordio, come potenziale campione del mondo.

di Guido Schittone

MONZA I FA

*Giro di ricognizione
del Gp d'Italia 1978:
la Renault di
Jabouille precede
la Lotus di
Peterson, la
Williams di Jones,
la Brabham di
Watson, la Ligier di
Laffite, la Wolf di
Scheckter e la
McLaren di Hunt.
Due minuti più
tardi, la tragedia
(FotoAmaduzzi)*



FU UNA DOMENICA maledetta, una domenica di sangue, di errori, d'incoscienza, un tristissimo 10 settembre 1978 che ogni appassionato di automobilismo continua a portarsi dentro come un incubo, un «pasticciaccio» da dimenticare. Il giorno in cui Ronnie Peterson si giocò la vita. Sono passati dieci anni da quei terribili momenti, dall'incidente alla via del Gran Premio di Monza, la corsa che avrebbe dovuto decidere la sorte di un campionato mondiale che il pilota svedese stava giocandosi in maniera impari, come spesso era accaduto nella sua carriera, con il compagno di squadra nella Lotus, Mario Andretti. Invece non ci fu lotta né battaglia. Ronnie non lasciò a bocca aperta e con i capelli ritti gli spettatori, non compì i suoi proverbiali sorpassi in punti dove nessun altro avrebbe osato dichiarare guerra agli avversari. Si compì semplicemente e in maniera drammatica il destino infelice di uno dei più grandi assi che l'automobilismo abbia mai annoverato nei suoi ranghi, uno di quegli immensi talenti naturali che giungono con il contagocce in Formula 1 e senza i quali la categoria più bella di questo sport ben difficilmente sarebbe assurta agli onori delle cronache.

RICORDARE Peterson è necessario, doveroso, perché l'importanza di questo pilota trascende gli stessi risultati conquistati. Come Stirling Moss o Gilles Villeneuve, Ronnie non vinse il titolo iridato, eppure nel suo caso non si può parlare di un grande conduttore incompiuto, di uno che ha gettato al vento le possibilità di affermazione per errori grossolani, frutto di precipitazione. Il problema della carriera dello svedese fu solamente uno: non disporre della vettura giusta nel momento opportuno. E quando Peterson approdò nelle cosiddette squadre di serie A, come era la Lotus nel 1978, non ricevette mai un trattamento pari ai suoi compagni. In quella stagione, ad esempio, il contratto che Ronnie firmò con Colin Chapman lo poneva nel ruolo di seconda guida, di scudiero di Mario Andretti, appoggiato dallo sponsor Jps e soprattutto dalla Goodyear. E Peterson si era assoggettato alle condizioni capestro senza polemizzare, soffrendo in silenzio un ruolo che gli era scomodo, che mutilava in partenza le ambizioni di vittoria.

MA LA SUA classe, nei momenti topici, veniva fuori, esplose in modo talmente naturale da lasciare stupefatti colleghi e giornalisti. Come nelle prove del Gp d'Inghilterra del '78, quando la sua Lotus 79 conquistò la pole position, pur essendo sprovvista di gomme da qualifica e dotata del pieno di carburante. Alla domanda del cronista che voleva sapere quale tipo di pneumatici avesse usato, lo svedese rispose tranquillo: «Quali gomme? Rotonde e nere...» Ma aveva continuato nella sua lotta, vincendo il Gran Premio d'Austria e ricandidandosi, a sor-



presa, come unico reale interlocutore di Andretti nel mondiale. Scriveva John Watson sulle colonne di Autosprint all'indomani di quell'affermazione: «**Ora Ronnie può realmente tentare di aggiudicarsi il titolo. Non so di preciso che cosa ci sia scritto sul suo contratto ma, se fossi al posto suo, non ne terrei conto affatto, cercando a tutti i costi di vincere il campionato... Mentre Mario ha avuto tutti quanti al suo servizio, la Lotus, la Goodyear ecc, Ronnie ha dovuto accontentarsi di ciò che gli hanno dato. Ma è stato lui a raccogliere i punti per la squadra. Mario, invece, o ha vinto o non è arrivato...**». Una testimonianza di un amico che oggi, a distanza di dieci anni, assume un'importanza particolare per spiegare quell'annata, una delle poche nelle quali il biondo e silenzioso Peterson sapeva di poter disporre di un'arma micidiale, la Lotus 79, e allo stesso tempo di non poter realizzare il sogno della sua vita. Ma era un professionista, uno dei più pagati e aveva dato prova di grande sensibilità restando al suo posto a soffrire. In silenzio.

D'ALTRONDE la sua leggenda era iniziata molto prima di quella stagione. Peterson, per piloti, giornalisti e appassionati era il pilota numero uno del Circus iridato, l'uomo in assoluto più veloce di tutti. In Italia il suo nome aveva iniziato a circolare addirittura nel 1968, quando fresco di vittorie nei kart, Peterson era arrivato dalla Svezia per correre con una Tecno di Formula 3. Non aveva deluso, vincendo tutto quello che realmente contava, compreso quindi una mitica edizione del Gran Premio di Montecarlo del 1969 dopo un duello spettacolare con il proprio connazionale Reine Wisell. Per correre, per coltivare la sua passione aveva investito quei pochi soldi che gli aveva dato la sua famiglia, facendo debiti a destra e a sinistra, saldati nel breve volgere di tre

segue



L'INCIDENTE/CRONACA DI UN MISTERO IRRISOLTO

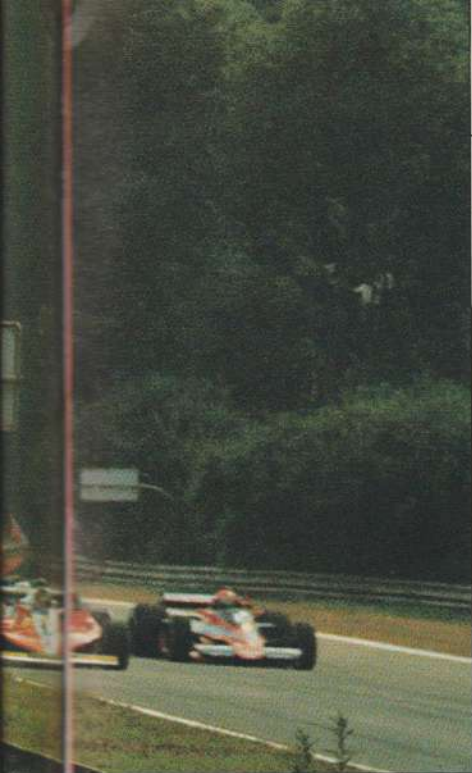
DAL VIA ANTICIPATO ALLE POLEMICHE

RONNIE PETERSON si presenta al via del Gran Premio d'Italia del 1978 con il volto preoccupato e i lineamenti tirati. Nel warm-up è uscito di pista con la Lotus 79 con la quale avrebbe dovuto allinearsi in partenza. Così è costretto a schierarsi con la vecchia 78, chiaramente meno competitiva di quella a disposizione di Andretti. Dopo il

giro di ricognizione le vetture tornano sulla griglia e il semaforo diventa immediatamente rosso nonostante le ultime file non siano ancora perfettamente allineate. All'improvviso il direttore di corsa aziona il verde. È l'inizio del caos. Mentre Villeneuve prende il comando davanti ad Andretti nelle file centrali del gruppo accade il finimondo. Peterson,

che è partito molto male, si trova a fianco della McLaren di Hunt. Le due vetture, nel rettilineo che porta alla prima variante, si toccano. Peterson sbatte a sinistra sul guard rail mentre le vetture che seguono restano coinvolte in una gigantesca carambola che vede protagonisti Reutemann, Pironi, Depailler, Stuck, Daly, Brambilla e Lunger. A portare soccorso allo svedese, imprigionato nelle lamiere della Lotus sono Hunt, Regazzoni e Merzario che aiutano gli uomini della Cea a spegnere le fiamme. Dopo 40" l'incendio della Lotus è domato. Peterson è cosciente e le sue condizioni non appaiono disperate. Dopo i primi accertamenti effettuati nell'ambulatorio dell'autodromo Ronnie viene ricoverato all'ospedale Niguarda, dove gli vengono riscontrate la frattura esposta alla gamba sinistra, al femore destro, alla rotula e al tallone oltre a ustioni di secondo grado alle braccia. Purtroppo Peterson spirerà l'indomani per embolia gassosa seguita all'intervento operatorio dei medici. Nell'incidente resta ferito gravemente anche Vittorio Brambilla che riporta la frattura della zona parietale sinistra del cranio.

L'INCIDENTE monzese ancora oggi è oggetto di discussioni. Infatti non si è riusciti a comprendere pienamente i motivi che lo hanno causato. Dapprima le responsabilità erano state attribuite a Riccardo Patrese ma successivamente le testimonianze fotografiche e un regolare processo avevano fatto cadere l'ingiusta accusa ai danni del pilota padovano. La seconda ipotesi fu un errore di James Hunt mentre la terza, mai completamente dimostrata, parlò di una defaillance meccanica della Lotus dello svedese. □



10 settembre 1978, ore 14.33: subito dopo il via del Gp d'Italia una carambola dalle cause mai pienamente chiarite coinvolge la Lotus di Peterson. Mentre la Ferrari di Villeneuve e la Brabham di Lauda si involano verso la chicane, in alto (FotoCevenini), dietro scoppia il fuoco: la Lotus, sotto, è spenta dagli estintori e il pilota, sopra, viene portato via in barella





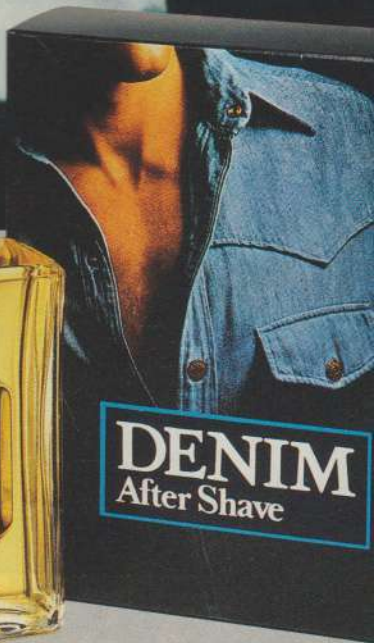
DENIM

Per l'uomo
che non deve
chiedere.

Mai.



DENIM
After Shave



QUELLA MONZA DI 10 ANNI FA

segue

anni. Furono i primi passi di una carriera che da allora sarebbe diventata tra le più gloriose: Peterson nel 1971 s'impegna sul doppio fronte F.1-F.2: è pilota ufficiale della March che gli mette a disposizione vetture buone ma non eccelse. Eppure Ronnie pensa a farle marciare a dovere: trionfa nell'europeo della Formula cadetta, dominando in lungo e in largo una categoria tra le più difficili, e in Formula 1 è l'unico reale avversario di Jackie Stewart, tanto da concludere il mondiale al secondo posto. All'epoca Peterson è il giovane terribile dell'automobilismo iridato, l'uomo capace di ogni impresa, un conduttore che fa di tutto pur di vincere. Rischia ma non sbatte e quando compie degli errori è il primo ad ammetterli. A Monza, nel Gp d'Italia del 1971, avrebbe la possibilità di trionfare. Passa in prima posizione al penultimo giro dopo aver compiuto un micidiale sorpasso all'esterno della Parabolica ai danni dei suoi rivali. Purtroppo nell'ultima tornata, sempre alla Parabolica, arriverà lungo e dovrà accontentarsi della posizione d'onore dietro al Carneade Peter Gethin: «Sono stato tratto in inganno da Cevert — dirà dopo — e poi sono stato battuto in volata da Gethin perché la sua Brm ha il musetto più lungo della mia March. Lo dimostra il centesimo di secondo che ci separa in classifica».

PER ESSERE definitivamente consacrato avrebbe dovuto attendere altre due stagioni. Nel 1973, con la Lotus, riceve un trattamento di prima guida. È su un piano di assoluta parità con Emerson Fittipaldi ed è forse questo a privarlo della vittoria nella serie iridata. Infatti i due lottano come disperati uno contro l'altro: Ronnie trionfa in quattro Gran Premi e convince Chapman a tenerlo con lui anche nel 1974. È, questa, una stagione strana: la Ferrari, con la 312B, dispone della miglior monoposto mentre la Lotus 72 accusa il peso degli anni. Ronnie corre in chiara inferiorità tecnica eppure le corse più belle della stagione le vince lui: a Montecarlo rimonta tutti, si ripete in Francia e si aggiudica il Gran Premio di Monza in modo imperioso. È proprio quando si trova al volante di vetture poco competitive che Peterson mostra i segni della sua superiorità. Da questo punto di vista il 1976 è una stagione cardine nella carriera del pilota svedese. Con una March semi-privata, Ronnie s'inserisce spesso e volentieri tra i primi. Ha il coraggio di non mollare, di uscire alla distanza sui percorsi nei quali gli altri piloti vanno in crisi, di mettere a punto il mezzo meccanico in modo personale. Il segreto della sua terza vittoria monzese del 1976? «Ho semplicemente corso con pochissima incidenza dell'alettone posteriore per essere più veloce di tutti nei rettili. Certo, nelle curve l'assetto

segue



Nel 1971 Peterson provò a lungo la March-Alfa Romeo, a lato, che portò in gara soltanto al Gp di Francia di quell'anno ritirandosi con il motore rotto



È con la Lotus che Ronnie ha colto i suoi più grandi successi. Eccolo, sopra, in una fase del Gp d'Olanda 1975.

(FotoAmaduzzi). Con la Ferrari 312 Pb, a lato, il pilota svedese ha contribuito al Mondiale Marche '72 (FotoCevenini)

LE VITTORIE

NOVE SU DIECI CON LA LOTUS

NATO NELLA città svedese di Orebro (stesso luogo natale dell'asso rallistico Stig Blomqvist) il 14 febbraio 1944, Ronnie Peterson ha esordito in Formula 1 guidando la March-Cosworth al Gp di Monaco del 1970. Proveniva dalla Formula 2, dove si era già guadagnato la fama di pilota super veloce: ad accreditare questa fama anche nella Formula maggiore, Peterson ha dovuto attendere solo un'altra stagione. È del 1971, infatti, la prima serie di grossi risultati, ottenuti per di più con una March-Cosworth certo non eccezionale: in quell'anno Ronnie, secondo nel mondiale dietro a Stewart, ha centrato la bellezza di quattro secondi posti, a Montecarlo, in Gran Bretagna, in Italia e in Canada, oltre a un terzo negli Stati Uniti, a un quarto in Olanda e a un quinto in Germania. Velocissimo, sempre e comunque: sui circuiti veloci e su quelli lenti, sull'asciutto e sul bagnato: la stella di Peterson nei Gran Premi ha sempre brillato grazie all'altissi-

ma costanza di rendimento mostrata anche con vetture certo non molto competitive. Con la Lotus, fra il 1973 e il primo Gp del 1976, Ronnie ha avuto modo di dare il meglio della sua carriera: nel '73, in particolare, nove pole position, dodici partenze in prima fila, quattro vittorie e due secondi posti parlano da sé. Tornato nel 1978 alla Lotus, dopo una stagione di nuovo con la March e una con la Tyrrell a sei ruote, lo svedese — legato quell'anno per contratto alla sudditanza rispetto ad Andretti prima della guida — ha centrato altre tre pole, sei partenze in prima fila, due vittorie e ben quattro secondi posti. In totale sono 123 i Gp disputati da Peterson — si conta anche quello dell'incidente mortale, Monza '78 — con 14 pole position (25 le partenze dalla prima fila), 10 vittorie (tutte con la Lotus eccetto una, al Gp d'Italia '76, con la March), 10 secondi posti, 6 terzi e ben 9 giri più veloci in gara. □

Gli ultimi tre anni di Peterson: con la March, sotto, della vittoria al Gp d'Italia '76; con la Tyrrell a sei ruote nel 1977, a lato, e nel '78, sotto a destra, con Chapman e Andretti (Foto Amaduzzi)



QUELLA MONZA DI 10 ANNI FA

segue

non era dei migliori...». Questo era Ronnie Peterson, un uomo al quale il mobilismo ha dato molto meno di quello che gli era stato offerto. Ma non si può verificare che dieci anni dopo, domenica brianzola macchiata di rosso, il ricordo di questo pilota resti in mente ben presente nelle discussioni degli appassionati come dei tecnici. Resta il rimpianto di non aver potuto vedere all'opera il talento di Ronnie con una Ferrari di Formula 1. La collaborazione avrebbe potuto nascere nel 1977 ma fu Niki Lauda ad accettare temendo di trovarsi in squadra con un pilota sgarbiato molto scomodo, forse troppo caparbio, rammarico che Peterson si è portato se fino alla morte. «L'ingegner Ferrari disse nel 1972 quando guidò le 312 T4: «Non vinsero il titolo iridato ma chi è la persona al mondo che ti fa sentire vivo? Te chi è il capo». Parole che non si sono disperse nel vento. Frasi di un pilota di buon senso e modesto. Di un uomo che ha dato tutto se stesso per costare poche pagine più belle dell'automobilismo di un grande campione.

OMOLOGATE FIA-ISO 87

1. Racing suit (yellow and black)

2. Racing suit (red)

3. Racing suit (white)

4. Racing suit (blue)

5. Racing suit (black and yellow)

6. Racing helmet (blue)

7. Racing helmet (red)

8. Racing helmet (black)

9. Racing seat (blue)

OMP logo



16162 Genova Bolzaneto (I)
Via Albisola 48-50 Telefax
Tel. (010) 720331-720337-72
Telex 286527 OMPRAC I

- ① art. 716 tuta JUNIOR 2
- ② strati omologata karting
- ③ art. 715 tuta JUNIOR 1
- ④ 1 strato omologata karting
- ⑤ art. 708 tuta MASTER 3
- ⑥ 3 strati omologata nuove norme
- ⑦ art. 697 tuta LEADER 3
- ⑧ 3 strati omologata nuove norme
- ⑨ 5 colori



ANCHE GERHARD BERGER HA SCELTO LA TUTA MASTER 3



HEUER FORMULA 1. L'ANTIURTO DA ALTA VELOCITÀ.

NEI GRAN PREMI A VOLTE LE FERMATE AI BOX DURANO ANCHE
MENO DI SETTE SECONDI UN TEMPO BREVISSIMO DURANTE IL
QUALE SI VEDONO NELL'ARIA VOLARE MARTELLI PNEUMA
TICI E TURBINARE MARTINETTI
ECCO PERCHÉ È IMPORTANTE PER IL TEAM HONDA
MARLBORO McLAREN POTER CONTARE, TRA LA SUA AT



TREZZATURA SU FORMULA 1 HEUER. LA CASSA DELL'OROLOGIO
FORMULA 1 È UNA COMBINAZIONE DI ACCIAIO E FIBRE DI VETRO
RESISTENTI AI VIOLENTI URTI CONTRO GLI ATTREZZI DA
LAVORO O CONTRO I MURI IN CEMENTO DEI BOX
CON HEUER CONTINUERETE A CORRERE ANCHE QUANDO
GLI ALTRI DOVRANNO FERMARSI

F O R M U L A 1

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER L'ITALIA: C. DESCOMBES B.C. S.P.A. - VIA SANTA SOFIA, 10/A - MILANO - TEL. 02/809666

PRESENTATO IL 12 CILINDRI DI CHITI

CORSIA BOXER



Alla presentazione ufficiale del 12 cilindri boxer Subaru realizzato dalla Motori Moderni c'erano anche i dirigenti della Casa giapponese: Takaoka, a fianco dell'ingegnere Chiti impegnato a parlare al microfono, e Kuze, alla destra di Piero Mancini (FotoColombo)

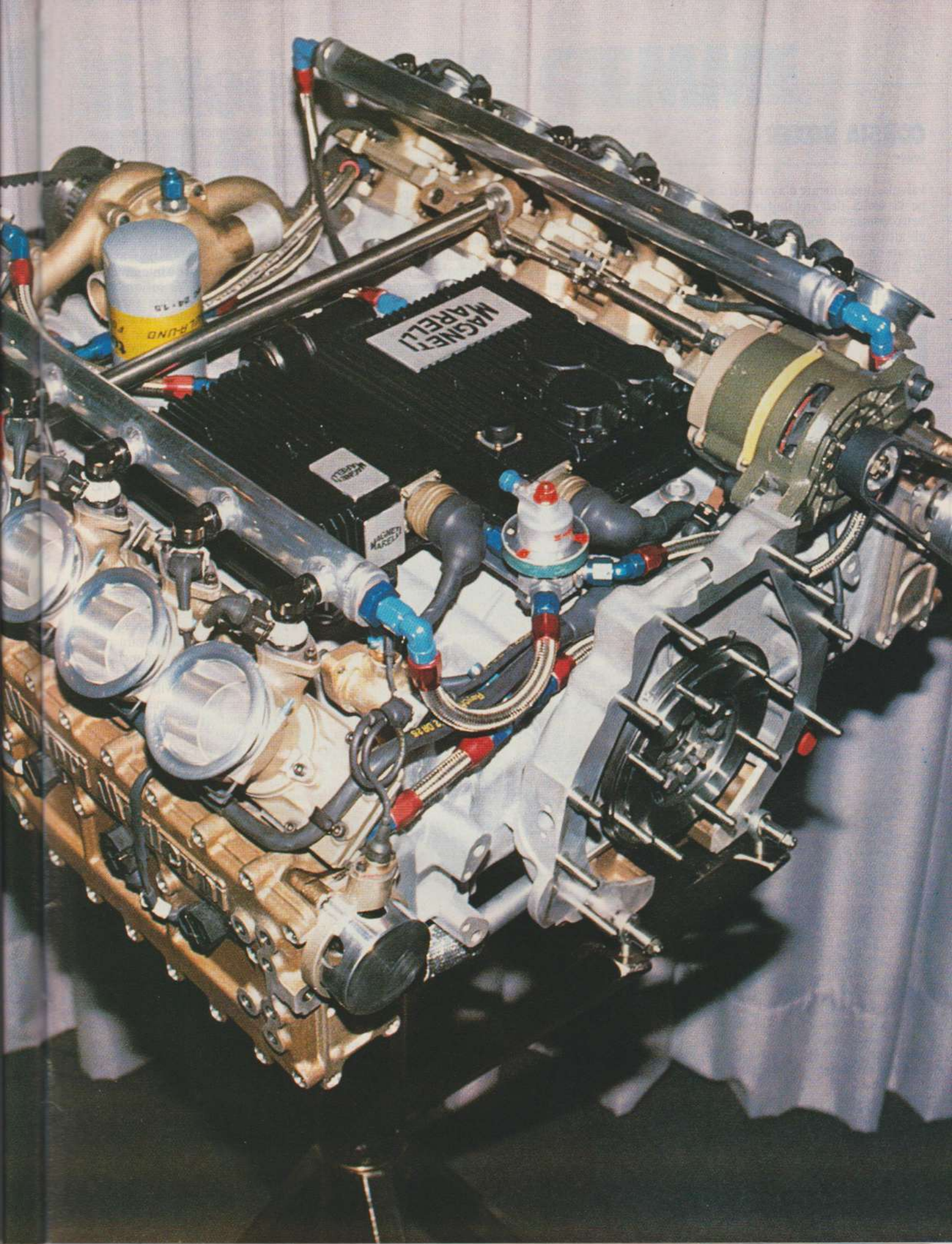
Con il nuovo aspirato a cinque valvole Sabaru-Motori Moderni torna nel giro iridato il propulsore a bancate contrapposte. Il futuro del motore nei Gran Premi non è ufficiale, ma la Minardi lo proverà entro maggio '89

di Cesare Maria Mannucci

MILANO — Chiti-San sorride, sembra ringiovanito di dieci anni. Accanto al dodici cilindri che la Motori Moderni ha realizzato per conto della Subaru, inizia il suo quinto capitolo in quella storia che ormai da oltre trent'anni porta avanti nel mondo delle competizioni. Dietro di lui non c'è il sol levante, ma le sei stelle della costellazione delle Pleiadi, simbolo della Subaru. Dopo la Ferrari, l'Ats, l'Alfa Romeo e la Motori Moderni, è la volta del motore che la Casa giapponese Subaru ha voluto commissionare alla società italiana per delle finalità espressamente agonistiche. Diciamo la verità, quando l'accordo tra la Motori Moderni e la Subaru venne annunciato, c'era molto scetticismo. Si dubitava che un'azienda piccola come quella di Piero

Mancini e Carlo Chiti, che tanti problemi aveva incontrato nel programma turbo, potesse riuscire in breve tempo a risolvere un tema tecnico come la progettazione e costruzione di un nuovo motore aspirato. Inoltre era difficile da comprendere perché proprio dei giapponesi avessero commissionato un motore in Italia. Il primo contatto tra la Motori Moderni e la Subaru è avvenuto lo scorso anno, in occasione del Gp del Giappone. In meno di un anno, e con il gruppo estremamente ridotto di quindici persone la Motori Moderni ha invece stupito tutti costruendo un propulsore molto interessante: il 12 35 boxer — questo il nome ufficiale — ha alcune soluzioni tecniche, come la testata a cinque

segue



CORSIA BOXER

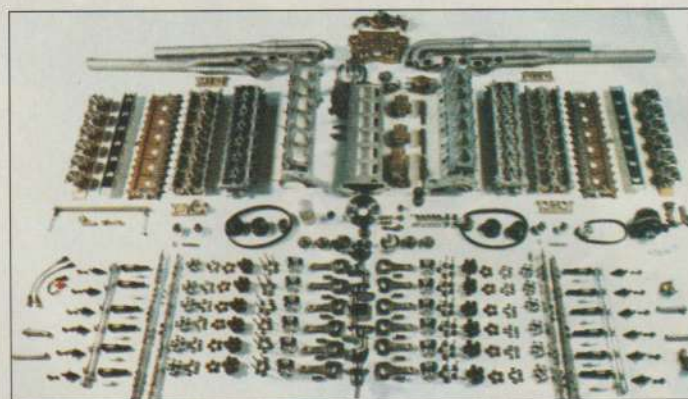
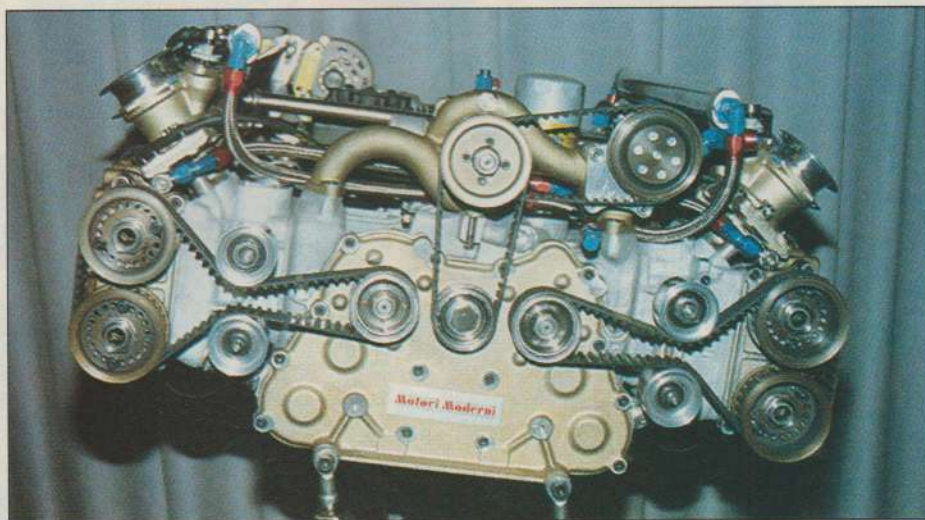
segue

valvole, decisamente d'avanguardia, sebbene la scelta dell'architettura boxer sia in netto contrasto con la produzione di tutti gli altri nuovi motori atmosferici, caratterizzati da un angolo di bancata che oscilla dai 70 agli 80 gradi.

IL MOTORE doveva essere assolutamente

un boxer. Questo è stata l'unica condizione posta dai giapponesi per avviare il programma che ha coinciso con il trentennio della fondazione della formazione della Subaru. Il motivo di questa scelta si spiega con il fatto che dal 1958 tutta la produzione di serie della Subaru è caratterizzata dall'architettura boxer. Inizialmente anche Chiti era dubbioso per questa architettura più penalizzante in fatto di ingombri laterali. Ma dopo aver consultato due progettisti inglesi, tra i quali Gordon Murray, che gli

hanno garantito che anche con un motore poteva costruire una vettura aerodinamicamente valida, a tempo di record, con il progetto e la costruzione del motore. Attualmente esistono tre unità del motore Subaru e le prove al banco inizieranno nel mese di ottobre. L'architettura boxer è l'unica condizione posta dai giapponesi. Il resto Chiti e il suo staff hanno fatto la totale carta bianca. Il motore è interamente costruito in Italia, e tutte le lavorazioni dei pezzi sono state svolte dalle stesse aziende che lavorano per il motore passato per conto dell'Alfa Romeo. Adesso prestano la loro opera anche i tecnici di Lamborghini Engineering.



Così si presenta l'aspirato 12 cilindri di Chiti visto dal lato della distribuzione, con i quattro alberi a cammes comandati da cinghie dentate (FotoColombo). A lato: la visione del propulsore scomposto nelle sue singole componenti

LA SCHEDA TECNICA

PIÙ DI 600 I CAVALLI DICHIARATI

Oltre ai cilindri contrapposti, il «12 35 boxer» Subaru-Motors Moderni si segnala per l'innovativa soluzione delle cinque valvole per cilindro. Ecco la scheda tecnica del propulsore.

Cilindri: 12 contrapposti («boxer»)

Cilindrata: 3497 cc

Potenza: oltre 600 cv a 13.000 giri/min
Allimentazione: iniezione elettronica Weber-Marelli

Accensione: capacitiva statica Magneti Marelli

Monoblocco: in lega di alluminio e magnesio

Albero motore: in acciaio

Testa cilindri: in alluminio

Numero valvole: 5 per cilindro

Distribuzione: 4 alberi a cammes

Bielle: in titanio

Raffreddamento: ad acqua con pompa centrifuga

Lubrificazione: a carter secco, recupero dinamico

Peso: kg 159

MA VEDIAMO nei dettagli come avverrà l'accordo tra la Motors Moderni e Subaru e quale sarà il futuro del motore Chiti. I dodici cilindri boxer equipaggeranno una vettura Gts costruita dal colosso Dome e destinata al mercato giapponese. Si tratterà di una vettura stradale dalle prestazioni prodotta in piccolissime quantità, imitando un po' quello che la Ferrari ha fatto con il modello F 40. La Dome nel passato ha costruito telai per corse per la Toyota, realizzerà poi una vettura di categoria C che utilizzerà il motore di Chiti impiegata nel campionato giapponese del prossimo anno, in funzione dell'ampliamento dell'attività, la Motors Moderni abbandonerà la sede di Novara per trasferirsi a Milano, dove risiederà la Subaru Tecnica International. E la Motors Moderni società che segue tutte le attività sportive della Casa e che ha programmato l'impegno del campionato mondiale. Oltre al personale della Motors Moderni, si aggiungeranno così dei tecnici giapponesi dal Giappone. Per quanto riguarda il campionato in F.1, la Subaru al momento non ha preso nessuna decisione, sebbene ci sia l'intenzione di provare sulla Minardi il mese di maggio del prossimo anno. Si potranno iniziare tutte le prove in Giappone i risultati fossero particolarmente buoni già entro la fine dello stesso anno. Il campionato '89 potrebbe esserci il debutto della Minardi-Subaru. Il motore di Chiti degli eventuali accordi preferirebbero essere stilati con un costruttore che sarà comunque posto in vendita a un prezzo di circa 140 milioni. Tutti i dati relativi alla commercializzazione del motore di Chiti sarà di competenza della Motors Moderni, mentre la Subaru dovrà decidere di appoggiare in marketing una squadra soprattutto per scopi pubblicitari. I giapponesi, comunque molto in questo programma, nella prima fase relativa alla progettazione e costruzione dei primi esemplari, per lo sviluppo hanno già stanziato un budget di oltre quindici miliardi di lire. Il prossimo anno la Motors Moderni

Il Nuovo ARO CIEMME E' Il Fuoristrada Più Nuovo.



ENDURO x4 S 1W

Convertibile,
power by Volkswagen
1600 benzina
Rosso Geranio Metallizzato

**Nuovo Motore
Nuovi Colori
Nuove Prestazioni
Nuovi Freni
Nuova Verniciatura**



Accanto all'ARO Superischia, è nato il nuovo fuoristrada italiano: l'ARO CIEMME Enduro x 4, interamente costruito in Italia dalla CIEMME. Ad una linea più elegante, unisce la qualità e le prestazioni della grande esperienza automobilistica italiana ed europea. Motore Volkswagen 1600 cc. diesel-turbodiesel e benzina (oltre 130 Km/h nella versione benzina). Tre versioni: berlina, convertibile, hard-top (in vetroresina). I Concessionari ARO CIEMME si trovano sulle **pagine gialle**. **DA L. 13.750.000 IVA INCLUSA***

CIEMME

Industria Automobilistica Italiana

IDEE CHE FANNO STRADA

* MODELLO SUPERISCHIA 10.1 BENZINA - ESECUZIONE SECONDO LISTINO CIEMME IN VIGORE
CIEMME S.p.A. BOLOGNA - 40068 SAN LAZZARO DI SAVENA - VIA EMILIA 265 - TEL. 455480 - TELEX 511658

Nelson Piquet ha scelto MA-FRA

CANTIANI P&M



Il grande campione
mondo di Formula-1, Nelson
Piquet, ha scelto MA-FRA
rivoluzionari prodotti
pulizia, il rinnovo
preven
dell'invecchiame
qualsiasi auto o
Prodotti risultato d
incessante ri
tecnologica
l'eccezionale Super
Protettiva Polish Chan
Una fantastica cera
che elimina l'ossido
carrozzeria, la pre
dall'invecchiamento e
splendere la ve

MA-FRA
una scelta da cam



MA-FRA®
Cosmesi d'auto
LIMBIATE (MI)

SPONSOR UFFICIALE
Camel Team Lotus F.1

CORSIA BOXER

segue

rà trenta unità del dodici cilindri aspirato.

SARÀ STATO per copiare la Honda, ma anche la Motori Moderni non ha voluto comunicare i valori di corsa e alesaggio. Si tratta comunque di un motore a corsa supercorta, che ha permesso di ottenere un regime di rotazione superiore ai 13.500 giri, nella sua versione definitiva. La testata a cinque valvole dovrebbe garantire un ottimale svuotamento e riempimento delle camere di combustione. Per evitare di incorrere in grane legali con la Yamaha, che ha costruito una testata analoga sul motore Cosworth, la Motori Moderni ha coperto con due brevetti la propria realizzazione. Le valvole saranno dotate di molle e non si prevede nessuna versione «pneumatica» come sul motore Renault. Il Subaru si caratterizza per il monoblocco in alluminio, diversamente dal Ferrari a dodici cilindri e dal dieci cilindri Honda, che hanno il blocco costruito in ghisa. In alluminio è invece quello del Renault dieci cilindri. La potenza è ancora un mistero, ma Chiti, in funzione dei cavalli ottenuti con il dodici cilindri boxer progettato ai tempi dell'Alfa e che fu il più potente nella storia della F.1 con motori 3000 aspirati, è sicuro di ottenere 630 cavalli, rimanendo su valori accettabili di vibrazioni. Il risultato sarebbe decisamente buono, in grado di supplire a un peso di 159 kg che appare leggermente più elevato rispetto agli altri plurifrazionati. I maggiori ingombri del boxer potrebbero invece essere un problema. Il motore Cosworth otto cilindri è largo 684 mm, il nuovo motore di Chiti 738 mm: cinque centimetri di differenza che diventeranno una decina nei confronti dei nuovi propulsori con la «V» compresa tra i 70 e gli 80 gradi. Chiti ritiene comunque che il problema sia marginale in quanto il prossimo anno tutte le vetture avranno i serbatoi laterali e la larghezza delle scocche sarà ben maggiore del suo dodici cilindri. L'iniezione è la Weber-Marelli e in futuro non è previsto nessun intervento dell'industria giapponese. Si tratta dell'impianto standard, che la Casa italiana fornirà anche alla Renault e alla Lamborghini in alternativa al Bosch, mentre per il motore Ferrari è prevista una versione della centralina ulteriormente sofisticata. Il motore è stato presentato senza scarichi, ma questi, passando sotto il blocco, non aumenteranno gli ingombri laterali. Per adesso non resta che augurare un bel in bocca al lupo a Chiti e ai suoi uomini, riconoscendo all'ingegnere toscano un'indubbia vitalità e dinamismo nell'accettare sempre nuove sfide. La mentalità dei giapponesi e il loro modo di interpretare la vita restano sempre un mistero per i più «concreti» europei. Stai a vedere che Chiti... □

SUBARU
Motori Moderni



Foto di gruppo con Chiti e gli uomini della Motori Moderni attorno al neonato 12 cilindri aspirato (FotoColombo). Sotto, la Minardi proverà il motore in primavera '89 (FotoGiovannelli)



CHITI NON HA DUBBI SUL SUO ASPIRATO

NATO PER LA FORMULA 1

MILANO — Piero Mancini è l'uomo che ha portato avanti tutte le trattative tra la Motori Moderni e la Subaru. «Oggi è una giornata molto importante — racconta — Il fatto stesso che l'industria giapponese abbia riconosciuto all'Italia una pluridecennale esperienza in fatto di progettazione di motori da corsa e si sia rivolta a noi per questo programma, deve essere visto come un fatto molto positivo. Il programma con la Subaru si svilupperà nella sua totalità nei prossimi due anni, con l'impiego differenziato di questo motore e con grosse novità a livello societario per la Motori Moderni. Per quanto riguarda la F.1, c'è l'intenzione di essere presenti, ma mentre per gli altri programmi tutto è già stato deciso, per la F.1 stiamo ancora verificando il problema. Essendo anche proprietario della Minardi, sarei molto favorevole a un matrimonio con il team di Faenza, ma dovranno esserci delle precise garanzie tecniche. Nello stesso tempo, però, abbiamo contatti con altri costruttori. La Subaru finanzia il motore, ma le decisioni di carattere sportivo per la F.1 spettano alla



Mancini fra Kuze e Takaoka, della Subaru, vicino al 12 cilindri (FotoGiovannelli)

Motori Moderni, così come la commercializzazione del motore». Chi non sta nella pelle è l'ingegner Chiti, particolarmente motivato nel lavorare per conto dei giapponesi: «Tutto il motore è nato in Italia e per noi è un elemento di grande soddisfazione. All'inizio ero dubbioso sulla scelta dei boxer, pensavo più a una architettura a sessanta gradi, poi, parlando con numerosi telaisti, mi sono accorto che può venir fuori una buona vettura anche con questa soluzione. Ai tempi del motore Alfa, avevamo circa 540 cavalli, con la versione a sessanta gradi che la Casa milanese costruì in seguito, non ci siamo mai avvicinati a questa potenza. Credo che il boxer sia la soluzione che offre il maggior numero di cavalli e di equilibrio funzionale del propulsore, che significa poi affidabilità. Il motore è comunque nato apposta per la F.1, e per questo impiego è prevista una versione evoluta in maniera diversa rispetto al motore impiegato sulla vettura a ruote coperte. Non abbiamo impiegato materiali particolarmente «esotici» o strani, puntiamo molto sulla testata a cinque valvole; soluzione che adesso ha adottato anche la Ferrari per il dodici cilindri. All'epoca del turbo lo sviluppo del nostro motore fu fermato dalle ridotte possibilità economiche e da carenze nella componentistica relativa all'alimentazione e le turbine. Adesso questi handicap non ci sono più e credo che le prestazioni dei nuovi motori aspirati saranno molto equilibrate». L'ingegner Takaoka, responsabile delle attività sportive della Subaru, afferma: «Tutti si meravigliano di come mai una azienda giapponese abbia fatto costruire un motore in Italia, volevamo un motore da competizione e doveva essere un boxer. Dal nostro punto di vista l'uomo migliore per progettare dei boxer è l'ingegner Chiti». □

PROST: CAMPIONE ANCHE DI STILE

SONO un giovane di 17 anni e seguo con grande interesse tutti gli sport automobilistici e in particolare la Formula 1. Pur non essendo un tifoso di Alain Prost devo dire che sono rimasto molto colpito dalle dichiarazioni che il due volte campione del mondo ha rilasciato alla stampa alla conclusione del Gp del Belgio a Spa. Il francese, infatti, ha ammesso senza alcuna reticenza l'attuale superiorità di Ayrton Senna, rendendosi conto molto sinceramente di poter nutrire ancora poche speranze di conquistare il titolo mondiale. Credo che il «professore» abbia dato un'altra delle sue lezioni, anche se questa volta fuori dalla pista. Per questa sua grande sportività e, soprattutto, per la sua umiltà che è sempre più rara al mondo d'oggi, mi sento di fargli i miei più vivi complimenti. Se Alain quest'anno non dovesse diventare campione del mondo, si aggiudicherà sicuramente un altro titolo, non meno importante: quello di campione di stile.

Alessandro Rossi - Napoli

ALAIN PROST è un campione a tutto tondo, in pista come fuori. A differenza di molti altri suoi colleghi che si inventano mille scuse per spiegare prestazioni inferiori a quelle del compagno di squadra, il due volte campione del mondo ha preferito riconoscere pubblicamente la netta superiorità di Ayrton Senna in questo campionato. Un bagno d'umiltà che esalta l'uomo più che il pilota, a dimostrazione che certi valori non sono del tutto scomparsi. Ci associamo ai suoi complimenti: Bravo, Alain!

I RIFIUTI DI THACKWELL

HO SEDICI anni e seguo la Formula 1 con tantissima passione. Mi piace seguire i piloti più promettenti già dalle formule minori: è divertente interessarsi per caso a un pilota, e poi vederlo crescere fino ad arrivare al top della F. 1. Vi disturbo, per un argomento che mi sta a cuore: Mike Thackwell. Nelle formule minori nessuno è stato così bravo come il neozelandese, eppure sono due anni che non se ne sa nulla. Purtroppo per arrivare alla Formula 1 il talento non è una qualità sufficiente.

Per entrare nel Circus ci vuole fortuna e, soprattutto, una valigia di dollari. Mike non è mai stato il tipo che andava in giro a elemosinare un ingaggio né una sponsorizzazione. In questo modo è finito nel dimenticatoio, è finito a correre in Giappone, mentre tutti sappiamo bene che il cuore dell'automobilismo sportivo è ancora l'Europa. Vorrei chiedervi se ci sono possibilità di vederlo tornare in pista con una vettura competitiva.

Luisella Schierano
Cerreto d'Asti

MIKE THACKWELL all'inizio della stagione ha annunciato il suo ritiro dalle corse dopo la delusione patita per non essere stato confermato al volante della Sauber Mercedes che corre nel campionato mondiale Sport Prototipi. Il neozelandese, infatti, ha seguito fin dalla nascita il programma Mercedes in Gruppo C e sperava che i frutti di tanto lavoro di sviluppo potessero concretizzarsi nel momento in cui c'era da mettere dei risultati. Mike ci ha ripensato solo in occasione della gara di F. 3000 a Pau dove non ha particolarmente brillato e poi è tornato nella penombra rifiutando allettanti proposte di team della serie cadetta.

LA FOTO

ROLF, SPECIALISTA PORSCHÉ



SONO un giovane di 18 anni grande appassionato di automobilismo. Scrivo perché vorrei vedere pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine del pilota tedesco Rolf Stommelen e conoscere alcuni dati della sua carriera.

Luigi Panna - Loano (Savona)

ROLF STOMMELEN nasce l'11 luglio del 1943 a Liegen, in Germania. La sua carriera si sviluppa insieme alla Porsche. Nel 1967 ottiene la prima vittoria prestigiosa aggiudicandosi la Targa Florio. Nella categoria Sport conquista numerosi successi, e nel 1970 debutta in F. 1 al volante di una Brabham ottenendo come miglior risultato un terzo posto al Gp d'Austria. Nel 1971 passa alla Surtees dove però ottiene solo un quinto posto al Gp di Inghilterra. Nel 1972 è al volante di una Eifeland F. 1, una vettura tedesca derivata da un telaio March e modificata dal designer Luigi Colani. Nel 73 disputa alcune gare con la Brabham. Nuovo cambio di vetture nel 1974. Stommelen è al fianco di Graham

Hill nel team Lola-Embassy. Nelle gare dei prototipi, con il ritiro della Porsche, Stommelen passa all'Alfa Romeo (a destra nella foto). Nel 1975, durante il Gp di Spagna di F. 1, è protagonista di un terrificante incidente sul circuito del Montjuich. In quel momento Stommelen è al volante di una Lola e si trova a sorpresa al comando della gara. Improvvisamente cede il supporto dell'alettone, la Lola vola in mezzo agli spettatori provocando numerosi morti. Stommelen riporta gravi ferite alle gambe. Nel 1976 disputa tre Gp al volante della Brabham-Alfa in sostituzione di Reutemann. Nel 1977 abbandona la F. 1 per tornare alla Porsche dove disputa il campionato Silhouette. Il 1978 è l'ultima stagione di Stommelen in F. 1. È al fianco di Patrese alla Arrows dove però non ottiene nessun risultato positivo. Nei primi anni ottanta Stommelen passa all'Imsa: 24 aprile del 1983, sul circuito di Riverside, perde la vita con una Porsche 935.

FERMOPOSTA

GIORGIO DAL PIAZ - Terres (Treviso) — Il motivo è semplice perché i tecnici non alle radici di evitare il problema delle ruote con una adeguata elettronica del motore. Ma il problema è ancora in fase di studio.

SANDRO COLPÉ - Novara — I novaresi sono concentrate le aziende che si occupano di compositi che operano in Italia.

RUGGERO SINGER - Viterbo — Dallara nell'89 schiererà una seconda serie di due monoposti: una per il campionato e una per il campionato Alex Caffi e la seconda per il campionato di Formula 3 ancora da designare. Il motore della vettura bresciana sarà certo Cosworth Dfr che quest'anno sarà sulla Benetton.

LUCA GOBBIN - Pordenone — Luca può telefonare facendoci il numero 94.41.177. La Vergani Racing, sede a Milano, via Graziano.

PAOLO GIGLIO - Massa — Lui si metterà in contatto con la Federazione Italiana Karting, via Sommariva, Roma per ricevere tutte le informazioni del caso. Non è detto che il suo sogno non possa anche diventare realtà.

NIDIA ZULIANI - Bressa di Cadore (Udine) — La poesia è molto toccante. Speriamo che non ci sia bisogno in futuro...

MARCO MEDA - Imperia — Ferrari in quell'anno ha sostenuto il campionato mondiale Marche entrambi i motori per cui non ci sono stati errori. Le marche vittoriose non sono un problema, ma pretendere tutte le vetture richiederebbe troppi soldi in quanto ogni marca ha schiere di volentieri modelli diversi in ogni stagione.

GIOVANNA VIZIGALLI - Monza — Rispettiamo il suo parere e speriamo sembra eccessivamente duro. In realtà ha fatto più di quanto si racconta.

GIANGIACOMO LUZI - Macerata — richiedere le dispense deve costare importo pari al prezzo doppio della copertina di ciascun numero. L'indirizzo poi è all'ufficio abbonamenti della casa editrice che l'accontenterà sicuramente.

MARCO GRASSOTTI - Como — sicuramente inizierà la stagione con il motore Ford Cosworth nel Dfr. Più avanti, in effetti, potrà passare al 12 cilindri della Motori Mototato da Carlo Chiti per i giapponesi Subaru. Il motore è stato montato la scorsa settimana in occasione dell'Italia a Monza.

MASSIMO MELANDRI - Torino — campionato italiano velocità. Sarà il prossimo anno lo stesso. I titoli tricolori: il Gruppo A avranno graduatorie dei titoli e così saranno due i vincitori. Il provvedimento è sacrosanto. Non si sa se il turismo di serie avrà importanza di quello preparata ha raccolto maggior seguito.



Ci sono sobrie berline che superano i 200 Km/h

"Per vincere oggi è importante avere più cavalli, più velocità... ma ancora di più rimanere incollati alla strada in rettilineo, in curva, sul bagnato.

La mia Lancia Delta Integrale ha centinaia di cavalli nel motore. L'obiettivo perciò è di controllarla e sfruttarne in pieno la potenza. Le gomme diventano un vero punto di

forza e di vantaggio per noi che corriamo. Per questo non facciamo che parlarne con i tecnici, collaborando così alla ricerca di quella sicurezza che tutti noi automobilisti vogliamo ritrovare sulle strade di ogni giorno."

Miki Biasion



Oggi una normale auto da turismo ha prestazioni che solo dieci anni fa erano riservate ai prototipi, alle vetture da competizione, alle auto d'élite. Per questo la sicurezza attiva è più che mai importante. Un esame periodico dello stato dei pneumatici (controllo pressione, usura del battistrada) garantisce la vostra tranquillità anche alle velocità più elevate.



MICHELIN
Sicurezza, non solo gomme

FERMATI AI NOSTRI BOX!



È per darvi sicurezza che oltre 6000 Rivenditori Specialisti selezionati da Michelin vi invitano a controllare gratuitamente lo stato dei vostri pneumatici. Punti di assistenza dove troverete quella competenza indispensabile quando si parla di sicurezza.

VORRESTE imparare a pilotare un kart da corsa? Il «Camel Kart Challenge» è la vostra grande occasione. Siete già kartisti? Allora è il momento di raccogliere la sfida e scendere in pista per disputarsi una Formula Alfa Boxer. E' questa, in sintesi, la grande iniziativa che Camel Adventure e Autosprint stanno per lanciare. Potranno partecipare tutti i nostri lettori. Giudici e istruttori saranno i piloti Camel: Nelson Piquet, Alessandro Nannini, Pierluigi Martini, Gabriele Tarquini, Marco Apicella, Paolo Barilla, Fabrizio Giovanardi e Vincenzo Sospiri. Non si tratta di un concorso, ma di una vera e propria selezione. Il «Camel Kart Challenge» cerca i campioni del domani: un traguardo indubbiamente ambizioso, ma nulla è stato trascurato per riuscire in questo intento. La manifestazione prevede due categorie di partecipanti: i principianti assoluti (coloro cioè che non hanno avuto la licenza di conduttore karting) e i kartisti. Nel prossimo numero di Autosprint sarà pubblicata la prima delle tre schede di selezione del «Camel Kart Challenge». I «principianti» dovranno compilarla e inviarla all'indirizzo indicato allegando un breve curriculum sportivo, anche relativo a specialità non motoristiche. Fra tutti saranno scelti i 200 migliori i quali potranno prendere parte al corso di pilotaggio karting. Partecipare non costa nulla: i kart saranno messi a disposizione gratuitamente, così come la tuta e il casco. Sono previsti quattro corsi della durata di una giornata. Ad ognuno di essi parteciperanno 50 allievi. Le prime due giornate, per gli allievi del Centro-Sud, si terranno sul kartdromo di Teramo il 22 e 23 ottobre, le altre due, per quelli del Nord, sono previste a Riveggio (Bologna) due settimane dopo. Ogni giornata selezionerà i migliori 5 allievi, fino a raggiungere un totale di 20 al termine di questa prima fase. Un'ulteriore selezione si terrà nell'ambito della Fiera Motori di Pordenone, a fine novembre. Da quest'ultimo corso avanzato i nostri giudici da corsa sceglieranno i 10 neopiloti che accederanno alla fase finale, prevista nell'ambito del Motor Show di Bologna in dicembre. A tre dei dieci finalisti saranno messi a disposizione altrettanti kart per correre sul serio nel 1989. Chi, tra i nostri lettori, è già un kartista ed ha avuto la licenza di conduttore kart per almeno due anni potrà avere a disposizione una Formula Alfa Boxer per correre nella prossima stagione. Per partecipare al «Camel Kart Challenge», categoria kartisti, occorre spedire una delle tre schede pubblicate a partire dal prossimo numero di Autosprint, barrando l'apposita casella riservata a chi ha già corso: gli interessati riceveranno

UNA GRANDE INIZIATIVA

CAMEL
KART
CHALLENGE

**AUTO
SPRI
NT**

PIQUET, NANNINI, MARTINI, TARQUINI, APICELLA,
BARILLA, GIOVANARDI E SOSPIRI TI INVITANO A

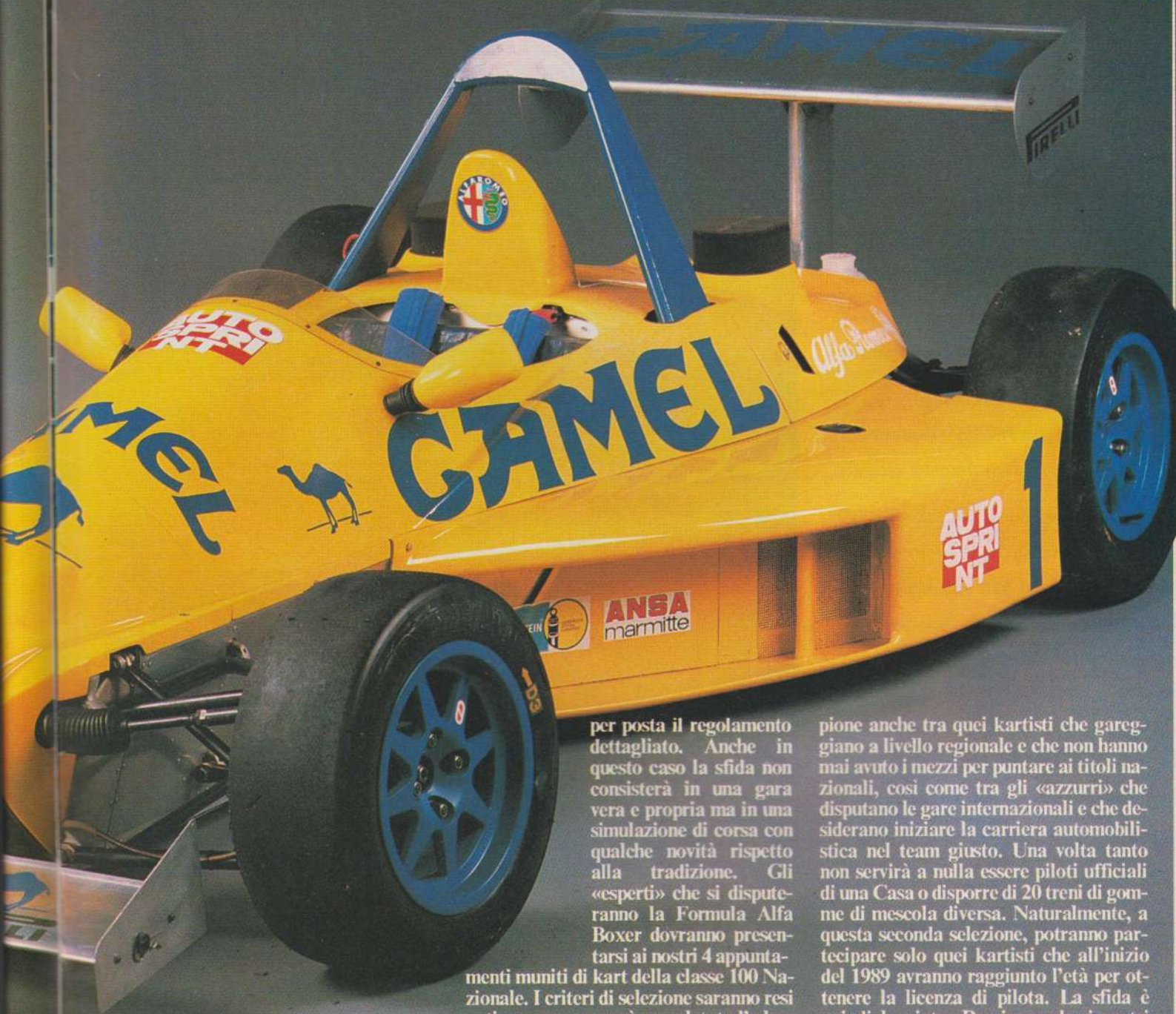
SFIDA DEI KART



LE DATE DEL CAMEL KART CHALLENGE

Questi sono gli appuntamenti sui quali si articolerà il «Camel Kart Challenge»:

22-23 ottobre	kartdromo di Teramo	selezione centro-sud
5-6 novembre	kartdromo di Rioveggio (Bo)	selezione nord
26-27 novembre	Fiera Motori di Pordenone	1. finale
6 dicembre	Motorshow di Bologna	2. finale



per posta il regolamento dettagliato. Anche in questo caso la sfida non consisterà in una gara vera e propria ma in una simulazione di corsa con qualche novità rispetto alla tradizione. Gli «esperti» che si disputeranno la Formula Alfa Boxer dovranno presentarsi ai nostri 4 appuntamenti muniti di kart della classe 100 Nazionale. I criteri di selezione saranno resi noti non appena sarà completato l'elenco degli iscritti. Il «Camel Kart Challenge» si propone di cercare un futuro cam-

pione anche tra quei kartisti che gareggiano a livello regionale e che non hanno mai avuto i mezzi per puntare ai titoli nazionali, così come tra gli «azzurri» che disputano le gare internazionali e che desiderano iniziare la carriera automobilistica nel team giusto. Una volta tanto non servirà a nulla essere piloti ufficiali di una Casa o disporre di 20 treni di gomme di miscela diversa. Naturalmente, a questa seconda selezione, potranno partecipare solo quei kartisti che all'inizio del 1989 avranno raggiunto l'età per ottenere la licenza di pilota. La sfida è quindi lanciata. Pensiamo che i nostri lettori non si faranno certo pregare per raccogliercela...

Alle Olimpiadi di
Seul gli italiani
vinceranno 42
medaglie d'oro.

Un record.



B
J
K
E

Telemontecarlo arriva in tutte le provincie italiane. Sintonizzati sul canale della tua zona.

Agrigento: 36; Alessandria: 65; Ancona: 25-53; Aosta: 29; Arezzo: 33; Asti: 59-65; Avellino: 30; Bari: 53; Benevento: 58; Bergamo: 65; Bologna: 30-34-55; Bolzano: 53; Brescia: 53; Brindisi: 23-30-34; Cagliari: 26-56-63; Caltanissetta: 53;

Campobasso: 43; Caserta: 64; Catania: 59; Enna: 49-51-53; Ferrara: 53-55; Forlì: 65; Frosinone: 54; Genova: 50; Grosseto: 54; Imperia: 52-63; Isernia: 53; L'Aquila: 32-63; Latina: 21-54-66; Lecce: 53;



Grande gioco "Vinci un oro a Seul".

Seul '88: Telemontecarlo è l'unica TV che premia il primo, il secondo e il terzo classificato con un oro, un oro e un oro. Sintonizzati. Tutti i giorni, dalle 20,30 alle 22,30, Telemontecarlo mette in palio tre medaglie d'oro - da 2.000.000 di lire l'una - tra chi risponde a domande legate al programma su Seul trasmesso in quel momento. In tutto, si vincono 42 medaglie d'oro. E ancora:

8,30 - 12,00, sveglia in diretta da Seul, con le grandi gare della giornata, in anteprima dai nostri inviati.

13,30 - 14,30, sintesi della giornata. Commenti sugli eventi, risultati, medaglie, record.

20,30 - 22,30, ricco gioco e grande spettacolo. "Il protagonista", ovvero l'atleta che più ha brillato. "Azzurrissimo", i successi italiani del giorno e le speranze di domani. "Koreana", folklore, costumi e vita di questo paese. "Il medagliere", quadro delle medaglie del giorno. Chi ama lo sport merita un premio. Chi ama Telemontecarlo ne merita 42. Tutti d'oro.

Lucca: 31-33-63-64; Mantova: 29-53-55-65; Massa Carrara: 29-56-63; Matera: 62; Messina: 58; Milano: 32-61-65; Modena: 34-55; Napoli: 44-64; Novara: 65; Nuoro: 46; Oristano: 43; Padova: 55; Palermo: 50; Parma: 65; Pavia: 61-65; Perugia: 30-55-56; Pesaro: 43; Pescara: 34; Piacenza: 29-65; Pisa: 33-63; Pistoia: 64; Pordenone: 30-57; Potenza: 23-51-53-55; Ragusa:

51; Ravenna: 65; Reggio Calabria: 49-51; Reggio Emilia: 34-55; Rieti: 66; Roma: 21-54; Salerno: 22-62; Sassari: 26; Savona: 55-61; Siena: 64; Siracusa: 32; Sondrio: 63; Taranto: 41-55; Teramo: 66; Terni: 41-52-63; Torino: 59-63; Trapani: 26-55; Trento: 23-68; Treviso: 55; Trieste: 46-50-57; Udine: 33-38; Venezia: 55; Vercelli: 65; Verona: 53; Vicenza: 55; Viterbo: 21-33.



TV senza frontiere.

SULLA STRADA

ARRIVA LA CORRADO UN COUPÈ A DIMENSIONE EUROPEA

LA SCOMMESSA VOLKSWAGEN

A questo modello pieno di grinta la Casa tedesca chiede di conquistare e rilanciare un mercato in costante contrazione. Date le qualità della vettura l'impresa può riuscire

di Carlo Massagrande



Le linee della Corrado sono moderne e piacevoli. Grande cura è stata posta nelle scelte aerodinamiche volte non tanto ad ottenere un Cx molto basso quanto a garantire una elevata portanza. Sopra, l'alettone posteriore che si solleva da solo a oltre 120 kmh (Foto Massagrande)



NORIMBERGA — La Volkswagen, che deve la sua fama soprattutto a vetture di grande popolarità e diffusione, si è lanciata alla conquista di un settore tradizionalmente elitario come quello delle «sportive». Lo ha fatto con un vero e proprio «purosangue» che ha battezzato, purtroppo, con il nome, decisamente banale per il mercato italiano, Corrado. Del resto però, la Casa tedesca non è nuova a battesimi infelici, per lo meno per quello che riguarda l'idioma nostrano (vedi Passat e Jetta). Per fortuna non è il nome a fare la vettura. La Corrado, infatti, possiede tutte le caratteristiche per poter essere considerata una sportiva di qualità. Ha classe, grazie a uno styling moderno e funzionale, e comunque riesce a conservare i tratti fondamentali dell'immagine generale Vw. Le motorizza-

zioni previste sono due, entrambe in grado di assicurare prestazioni eccellenti. La grinta, insomma, non manca, in più il confort assicurato ai passeggeri posteriori è decisamente superiore agli standard usuali per le vetture di stampo sportivo.

NELL'ANALIZZARE la Corrado è quasi inevitabile domandarsi perché una casa come la Volkswagen abbia deciso di entrare in un mercato tanto particolare come quello delle coupé. Il potenziale mercato delle auto di cinghio sportivo in Europa, infatti, è passato dalle 185.000 vetture del 1983 alle sole 95.000 del 1987. Dai 48 modelli sportivi presenti, sempre in Europa, nel 1977, si è scesi ai 24 del 1987. Sono sparite vetture come la Ford Capri, la Renault Fuego, l'Opel Manta, e non sono

state rimpiazzate. La Porsche, per fare un esempio, nel 1987 ha perso circa il 22% delle vendite. Cifre non tanto incoraggianti, eppure la Volkswagen, convinta di una possibile inversione di tendenza, ha deciso di tentare e sfruttare così la lacuna dell'offerta, puntando anche sui mercati extraeuropei, in particolare quello Usa. Quattro i motivi cardine di questa sua «scommessa»: ampliare l'immagine della Vw nel campo delle sportive, rappresentato sinora in maniera non specifica da Golf Gti e Scirocco; conquistare nuove categorie di acquirenti; aumentare la cosiddetta fedeltà di marca; sfruttare la tendenza del mercato verso scelte più individualistiche e differenziate. Stilisti e tecnici del reparto esperienze di Wolfsburg si sono impegnati per trovare per questa nuova vettura soluzioni originali, magari fuori dagli schemi tradizionali, ma sempre di alto livello tecnico. È il caso, per esempio, dello spoiler posteriore mobile che si solleva automaticamente (quando si superano i 120 kmh) di circa 50 millimetri. In questo modo la portanza sull'asse posteriore viene a ridursi sino ad un massimo del 64%. Normale, anche se non eccellente, il Cx (0,32); ma si sa che tanto migliore è il Cx tanto peggiore risulta il coefficiente di portanza. Se si vuole fare un raffronto con la Scirocco, che continuerà ad essere prodotta (ha superato finora le 750.000 unità), la Corrado è più larga, meno alta, mentre la lunghezza è rimasta la stessa. Il telaio, in pratica, è quello della Golf con le sospensioni analoghe a quelle della versione 16 valvole.

IL DESIGN di questa vettura è originale ma nel contempo conserva qualcosa di inconfondibilmente Vw. Il frontale, basso con larghi fari, è caratterizzato da uno spoiler che alloggia i fendinebbia e le bocchette per il raffreddamento dei freni anteriori, del motore e dell'intercooler. Al lungo muso ben si accoppiano un parabrezza inclinato e una linea di cintura che tende a salire (concetto moderno) per terminare in una coda alta e tronca con tanto di spoiler mobile. Passo lungo, carreggiate larghe, ruote da 15 pollici, in abbinamento con compatte dimensioni esterne, assicurano prestazioni e confort insieme. Sotto quest'ultimo profilo le ampie portiere conferiscono a questo coupé una accessibilità più che adeguata ai sedili posteriori. Per quello che riguarda le motorizzazioni, due le prescelte: una sovralimentata che si basa sul collaudato 1800 Vw e una atmosferica (null'altro che il 16 valvole della Golf Gti). La versione con compressore, siglata G 60, dispone di un volumetrico a sovralimentazione meccanica, che è stato preferito al turbocompressore perché, anche ai regimi medio-bassi, è in grado di assicurare una coppia superiore del 30-50%. La potenza, a sua volta, è quella di un motore aspirato di 2500 cc. Il compressore «G» o compressore ad elementi di pompaggio a spirale, è azionato direttamente dall'albero motore, tramite

segue



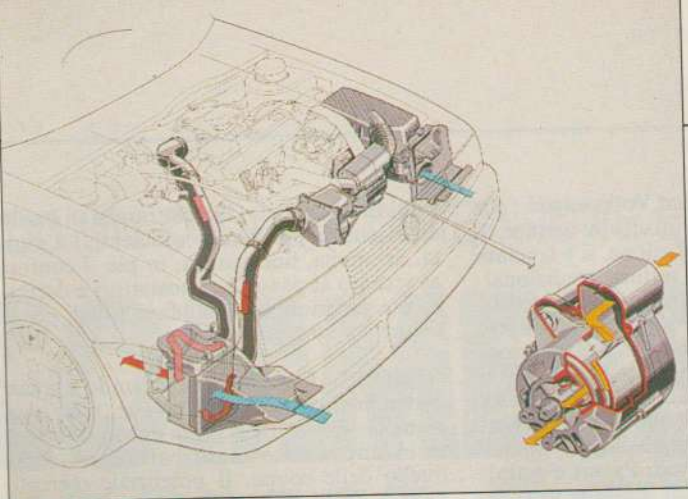
LA SCOMMESSA VOLKSWAGEN

segue

una cinghia trapezoidale, con uno scambiatore di calore che provvede a raffreddare l'aria compressa. Se il compressore meccanico, rispetto al turbocompressore offre maggiore potenza ai bassi regimi e un contenuto consumo di carburante, d'altra parte è tendenzialmente più rumoroso e richiede una elevatissima tecnologia costruttiva, se si vuole ottenere un rendimento ottimale; ha quindi costi di fabbricazione (fusione e lavorazione delle leghe leggere) non indifferenti. L'impianto di alimentazione della Corrado è a controllo elettronico Digifant, con iniezione multipoint, sensore di detonazione e comando della pressione di carico. Il sensore, tenendo conto di diversi parametri (tra i quali temperatura aria e temperatura motore) calcola la quantità di carburante, il momento e la durata dell'iniezione individuando, inoltre, per ogni cilindro e per ogni ciclo il punto di accensione ottimale. Il sistema Digifant tarato per carburante super-europeo, dà, in caso di necessità, la possibilità di utilizzare benzina normale senza piombo, con il solo inconveniente di ottenere prestazioni inferiori a quelle standard.

IN QUESTA versione il quattro cilindri in linea di 1781 cc. della Vw assicura 160 cv a 5600 giri con coppia massima di 22,93 Kgm a 4000 giri, pur con catalizzatore con sonda lambda. La velocità massima dichiarata è di 225 kmh con una accelerazione da 0 a 100 kmh di 8"3. Ovviamente i tecnici Vw non si sono limitati ad aggiungere un compressore ed un'accensione particolare. Tutto il motore è stato rivisto ed in pratica è completamente nuovo. La testata è stata sottoposta ad uno speciale trattamento termico mentre guarnizioni, bulloni di biella, spinotti, pistoni sono stati tutti rinforzati. L'albero a gomiti non è più in fusione ma fucinato. Le valvole di scarico sono al sodio e quelle di aspirazione corazzate. Oltre alla versione con il volumetrico sarà poi disponibile una versione della Corrado con motore 16 valvole, lo stesso che equipaggia la Golf e che consentirà una velocità massima di 213 kmh, che sarà destinata in particolare al mercato italiano.

È STATO possibile provare la Corrado versione «G 60» in una giornata di pioggia battente. Cionostante le impressioni sono state estremamente positive. La vettura ha un'ottima stabilità e direzionalità che conferiscono sicurezza alla guida: anteriormente il sistema di sospensione è analogo a quello della Golf e della Passat, mentre sull'assale posteriore i supporti in gomma provvedono a una correzione automatica della carreggiata e determinano un effetto sterzante dell'asse posteriore in relazione alla velocità e alla componente laterale. La Corrado, vettura a trazione anteriore, ha così un comportamento piacevolmente



LA SCHEDA TECNICA

160 CV FACILI

Motore: quattro cilindri in linea disposto trasversalmente (4 valvole per cilindro); **alesaggio x corsa:** 81,0 x 86,4 mm; **cilindrata:** 1781 cc; **compressione:** 8,0:1; **alimentazione:** ad iniezione elettronica integrale Digipoint, compressore volumetrico G 60, intercooler (iniezione elettronica); **potenza:** 160 CV a 5600 giri (136 CV); **coppia massima:** 22,93 kgm a 4000 giri; **cambio:** manuale a cinque marce; **freni:** a disco sulle quattro ruote, autovelanti sulle ruote anteriori, impianto antibloccaggio Teves; **sospensioni:** anteriori triangolari oscillanti con stabilizzatore, e posteriori a bracci combinati con cuscinetti autostabilizzanti; **lunghezza:** 4048 mm; **larghezza:** 1674 mm; **altezza:** 1318 mm; **carreggiata:** ant. 1435 mm; post. 1428 mm; **passo:** 2470 mm; **diametro sterzata:** 10,5 m; **peso:** 1115 kg; (1100 kg); **cerchi:** 6Jx15; pneumatici 185/55R15V; **velocità:** max. 225 kmh (213 kmh); **da 0 a 100 kmh** 8" (9"1).

neutro. Il motore non ha vuoti e vanta una risposta molto buona anche ai bassi regimi. La frenata è efficace anche sul bagnato: sia in autostrada sia sulle strade normali, asfaltate e no, ci siamo trovati a dover entrare in velocità in ampie pozzanghere, tuttavia la frenata si è dimostrata pronta e sicura oltre che ben ripartita, grazie anche al sistema antibloccaggio Teves, montato di serie sulla G 60 (è optional sulla 16V). Il cambio, per manovrabilità, è eccezionale. In pratica è l'evoluzione del cinque marce della nuova Passat dimensionato per sopportare una coppia prossima ai 23 kgm. La cambiata risulta veloce con un innesto preciso e rapido. La leva, corta, è a ottima portata di mano del guidatore, ad una giusta distanza dal volante. I movimenti del cambio, azionato da cavi flessibili, sono agevolati molto da una frizione a comando idraulico particolarmente dolce. La ridotta portanza sull'asse posteriore contribuisce alla stabilità di guida e a rendere piacevolmente affidabile la vettura.

L'ABITACOLO è molto curato: i sedili sono avvolgenti, con quello di guida regolabile anche in altezza; la visibilità, a sua volta, è adeguata al tipo di vettura. Il volante, e un quattro razze in pelle imbottito, è un poco voluminoso ma funzionale. Il raggio di sterzata appare in linea con il tipo di vettura così come equilibrato risulta il livello di servoassistenza dello sterzo. La





Nel disegno a sinistra, il compressore volumetrico della Corrado «G 60». A fianco, i sedili posteriori di disegno molto avvolgente. Sotto da sinistra, il volante imbottito di generose dimensioni e il pianale posteriore disponibile quando si ribaltano gli schienali dei sedili dietro. In basso, si può notare la bassa linea di cintura che caratterizza la Corrado (Foto Massagrande)



LA VETTURA DEI RECORD

SUPERVELOCE

È APPENA stata presentata e già può vantare dei record. Sulla pista di prova della Vw a Ehra-Leissien, alla presenza di un commissario Fia, la Corrado nella foto sopra (una versione potenziata a 220 cv della G 60) ha stabilito ben sei record di velocità per vetture a benzina sovralimentate della classe 1500-2000 cc. Queste le performance effettuate: 1 ora alla media di 262.865 kmh, 500 km alla media di 261.033, 500 miglia alla media di 260.701, 1000 km alla media di 261.711, 6 ore alla media di 257.122 e 1000 miglia alla media di 257.165, sempre con punte velocistiche di 270 kmh. Da notare che il potenziamento del propulsore è derivato da modifiche all'accensione, alla miscelazione, al gioco delle valvole, dei pistoni e agendo sulla pressione di alimentazione. Gli scarichi erano stati sdoppiati pur mantenendo i catalizzatori a sonda lambda.



strumentazione si confà ad una sportiva tradizionale; è a quadranti circolari con lancette e numeri bianchi su fondo nero. Quadranti ampi, a lettura analogica: che di notte si illuminano di una luce verde. C'è anche il computer di bordo che fornisce l'ora, il tempo impiegato per un viaggio, la percorrenza, la velocità media, il consumo medio, la temperatura dell'olio e la temperatura esterna. Voltmetro e manometro dell'olio sono nella consolle centrale.

IL TRIANGOLO di emergenza e la cassetta di pronto soccorso sono stati alloggiati rispettivamente nello schienale del sedile posteriore e nel bracciolo centrale posteriore. Le cinture di sicurezza risultano regolabili in altezza così come gli specchietti retrovisori sono regolabili elettricamente e riscaldabili. L'aerazione interna è buona, come optional sono previsti il condizionatore e l'impianto di climatizzazione. L'Autogerma, poi, ha deciso di arricchire le versioni che importerà in Italia anche con accessori che, in Germania, sono invece considerati optional. Da noi la «16 V» avrà un prezzo, chiavi in mano, di poco inferiore ai 33 milioni di lire, mentre la più sofisticata G 60 si potrà acquistare con poco di più di 38 milioni. A livello di allestimento le due versioni si differenziano unicamente perché l'antibloccaggio Teves è di serie sulla G 60 e optional sulla 16V. Tutti e due i modelli hanno standard i cerchi in lega, gli specchietti esterni a

comando elettrico e riscaldabili, lo schienale del sedile posteriore reclinabile, il piantone dello sterzo regolabile, il computer di bordo, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, il tergilunotto, i proiettori fendinebbia integrati, la predisposizione radio stereo con 4 altoparlanti e l'antenna elettronica amplificata al tetto. Unici optional: il tettuccio apribile elettricamente, i sedili in pelle e l'impianto di climatizzazione. Da sottolineare che la Corrado dispone di impianto d'autodiagnosi elettronica che agevola la ricerca di eventuali guasti. La frizione e i freni sono a registrazione automatica, mentre la batteria è del tipo senza manutenzione. Anche paraurti e frontale, avvitati, sono di agevole sostituzione. La garanzia totale e senza limiti di chilometraggio, è di un anno che diventano tre per quello che riguarda la vernice e sei per la corrosione passante. La Corrado avrà un futuro agonistico? Non è stato escluso però, per ora, non è prevista una versione 4x4 per cui almeno i rally appaiono piuttosto lontani. La produzione della Corrado attualmente è sulle 50 unità giornaliere che dovrebbero diventare a pieno ritmo 90. La commercializzazione in Italia inizierà negli ultimi mesi dell'anno e le previsioni di vendita parlano di 800-1000 unità annue. Inevitabile, in chiusura, tornare sul nome «Corrado» (che deriva dallo spagnolo «correre» vale a dire correre, filare, scattare): non si poteva lasciare il verbo originale?...



IN ARRIVO LA NUOVA MEDIA DELLA GENERAL MOTORS

UNA VECTRA PER TUTTI

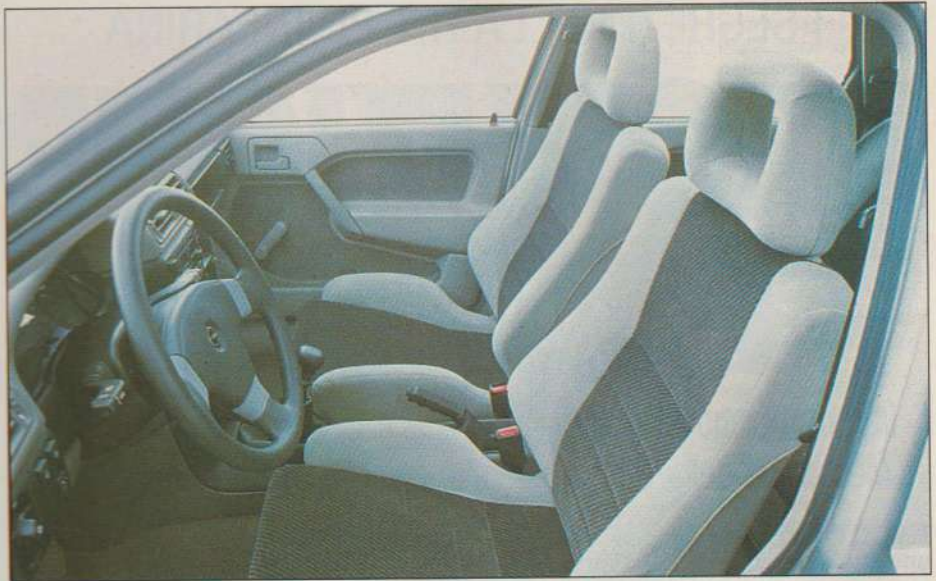
Disponibile a due o a tre volumi, potrà essere scelta con quattro diverse motorizzazioni benzina e oltreché in versione diesel. Si potrà avere anche con la trazione integrale

LA GM, mentre le sue vendite stanno, sia pur lentamente, risalendo (in Europa nel periodo compreso fra il gennaio e il luglio 1988 sono state commercializzati 818.421 veicoli contro gli 811.424 del corrispondente periodo '87 e, parallelamente, in Italia si è passati dalle 42.968 unità del 1987 alle 48.285 di quest'anno), ha provveduto a effettuare una nuova effervescente iniezione di vitalità al mercato, presentando la sua nuova media, ossia la Opel Vectra. Destinata a sostituire l'Ascona, di questa, pur nel rispetto dei concetti essenziali, è più lunga, più bassa, più larga, più aerodinamica, più capace, più confortevole, più veloce, più accessoriata. Anche il prezzo, però, probabilmente risulterà maggiore.

LA VECTRA si presenta con una carrozzeria rotondeggiante, spigoli smussati, maniglie

sporgenti, vetri a filo e tergicristalli a scomparsa a tutto vantaggio del Cx che è di 0,29. In questo nuovo modello dal punto di vista stilistico c'è un preciso richiamo all'Omega: il 3. finestrino laterale. I passeggeri posteriori ora dispongono di 3 cm in più di spazio abitabile rispetto a quelli dell'Ascona. Gli schemi fondamentali di quest'ultima vettura per altro, sono stati mantenuti anche se del tutto rinnovati. Sono rimaste le sospensioni del tipo Mc Pherson sull'anteriore mentre l'assale posteriore, di nuovo disegno, è derivato da quello adottato sulle Opel Omega e Senator. Il motore, a sua volta, è ancora in posizione trasversale. Le potenze, a seconda dei vari propulsori adottati, sono comprese fra i 74 cavalli della 1400 cc (il motore 1300 cc è stato portato a 1400 cc) e ai 156 cavalli della 2 litri con motore 16 valvole. Quattro invece

le cilindrata: 1400 cc, 1600 cc, 1800 cc. Tre motori, poi, sono disponibili con catalizzatore. Questo in breve il quadro della gamma Opel Vectra, ma naturalmente arriveranno solo quei modelli che il singolo importatore riterrà più opportuno per il proprio mercato. In ogni caso è importante sottolineare che la gamma Opel Vectra è completa e non a tappe successive: in ogni caso alle varie motorizzazioni benzina, catalizzatore, ai vari equipaggiamenti, si aggiungono anche la versione diesel, quattro ruote motrici e una «sportiva». Di tutto per tutti i gusti. Molta cura, nella realizzazione del progetto della vettura, è stato posto per la sicurezza: il sistema antibloccaggio Abs è applicato su tutte le vetture (in alcune è già

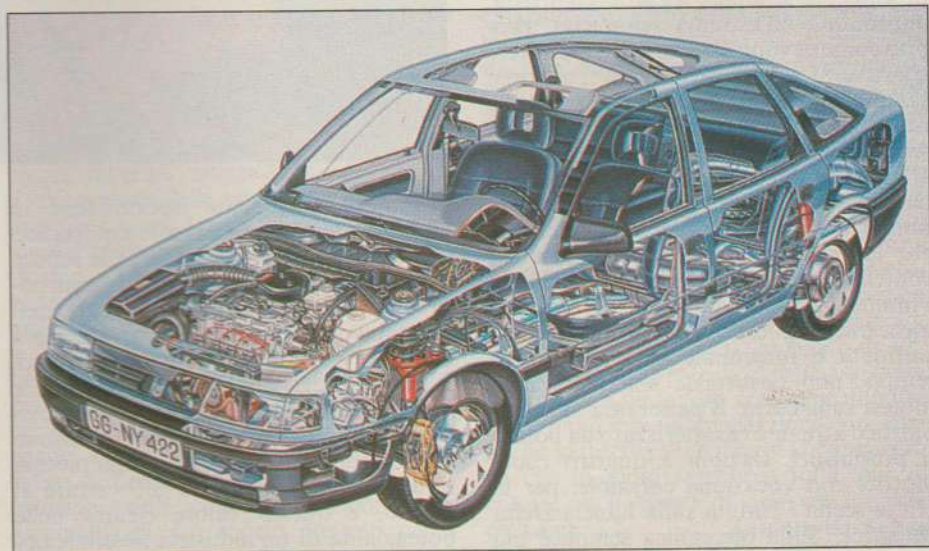


A sinistra, le nuove Vectra di prossima commercializzazione nei modelli due e tre volumi. La vettura, di cui sotto vediamo lo spaccato ha dimensioni maggiori rispetto all'Ascona, la media Opel che l'ha preceduta ed è stata realizzata anche in versione con trasmissione integrale. Sopra, gli interni molto spaziosi della vettura, e a fianco, il funzionale posto guida

eccezione fatta per la versione diesel.

UNA GRANDE cura si nota anche nei dettagli, segnaliamo che sulla vettura diesel, onde prevenire la formazione di paraffina nella stagione fredda, nel filtro del gasolio è inserito un sistema di riscaldamento automatico controllato da un termostato. Un altro speciale dispositivo provvede alla chiusura automatica dei cristalli dei finestrini nel momento in cui si blocca la serratura delle portiere. Anche l'eventuale gancio di traino (costituito da complesso gancio + presa di corrente), è stato studiato per essere facilmente eliminabile quando non si prevede di doverlo utilizzare. La versione quattro ruote motrici, messa a punto dalla Opel in collaborazione con la Steyr-Puch, utilizza un nuovo sistema di trazione integrale che si avvale di un gruppo di ingranaggi epicicloidali collegato a un giunto viscoso in grado di far variare automaticamente la coppia motrice fra le ruote anteriori e quelle posteriori. Modello top della gamma Vectra è la 2000 tre volumi con motore bialbero a 16 valvole (lo stesso propulsore già adottato per la Kadett Gsi presentato nel settembre scorso). Con convertitore catalitico questo modello dispone di una potenza di 150cv in grado di spingere la vettura a una velocità massima di 213 kmh. Senza catalizzatore invece i cavalli arrivano ad essere 156 che consentono di raggiungere una velocità di 218 kmh. Ancora non sono stati comunicati i modelli che la General Motors Italia intende importare nel nostro Paese, né, parallelamente, sono stati annunciati i prezzi.

(c.m.)



I SEGRETI DELLA HIT PININFARINA

PRODUZIONE PROPRIA

Largo impiego di materiali compositi e tecnologie innovative
Meccanica della Delta Integrale e un futuro in piccola serie

LA HIT non vuole rappresentare solo uno studio estetico della Pininfarina né, tantomeno, un esercizio stilistico fine a se stesso, sulle future forme delle automobili, ma costituisce un progetto completo dove questo termine deve essere inteso nella sua massima estensione. I propositi erano quelli di partire da un gruppo meccanico esistente lavorando su ogni parte accessoria, compreso il telaio se fosse stato necessario. Alla base dell'idea Hit, abbreviazione di High Italian Technology, vi è la constatazione che lo sviluppo tecnologico ha portato la meccanica sempre più lontano dal pilota, togliendo fascino anche a quelle vetture che più facevano sognare, come gli spider e i coupé. Da qui il desiderio di ritrovare certi contenuti e sicure sensazioni, interpretando questi valori in un modo completamente nuovo, nella prospettiva di dover adattare anche i materiali a questa concezione. Il tema «coupé» è stato volutamente esasperato nella costruzione di questa vettura con caratteristiche corsaiole ma dotata di un'impostazione tipicamente stradale, leggera, compatta, improntata all'estrema semplicità, proprio come devono essere realizzate le vere sportive. La Hit costituisce l'esempio Pininfarina di una vettura che potrebbe rapidamente sfociare nella produzione di serie, magari in numero limitato, ispirata al mondo dei rally, da impiegarsi sui percorsi tortuosi dove contano di più le doti di maneggevolezza, tenuta e trazione che la velocità pura. Per sottolineare i contenuti «sportivi» del progetto Hit, la Pininfarina ha dovuto impiegare organi meccanici che esprimessero una tecnica raffinata e funzionale che, allo stesso tempo, non costituisse soltanto vaghe ipotesi sulla carta. Il panorama automobilistico attuale è caratterizzato da potenti propulsori, trazioni a quattro ruote motrici con vocazione corsaiole: per la Hit la scelta è caduta sulla Lancia Delta Integrale. Sulla meccanica semplice ma

efficace della berlinetta torinese (vincitrice del mondiale marche rally '88), la Pininfarina ha cominciato a lavorare con i materiali compositi già nell'autotelaio, realizzando una semiscocca scatolata di elevata rigidità a pannelli sandwich piani costituiti da una struttura a nido d'ape in Nomex, interposta fra pelli di fibra di carbonio. Gli attacchi delle sospensioni sono integrati mentre un piccolo telaio in tubi metallici contiene



il motore, facilmente ispezionabile in ogni sua parte semplicemente asportando il cofano anteriore. Il fondo della scocca è piatto con un'unica sporgenza costituita dal tubo di scarico; la cellula dell'abitacolo è completamente scatolata con una struttura interna di rinforzo. L'impiego di pannelli piani tagliati e sagomati a freddo evita la costruzione di costosi stampi e consente una produzione economicamente accessibile sulla piccola serie con una cadenza di 3/5 vetture al giorno, e questo valore rientra nelle potenzialità di un'industria flessibile co-

me la Pininfarina. La realizzazione di questi pannelli costituisce il base di tutta la produzione: i componenti verranno successivamente ricavati dalle lastre stampate. Il processo avviene con una tecnica chiamata «Waterjet», dove un computer controlla le macchine a controllo numerico. Tra le sezioni ottenute con questo processo sono stati ricavati i longheroni, il tunnel centrale che racchiude completamente l'albero di trasmissione.



A sinistra, un'immagine della linea cuneiforme e estremamente pulita della Hit. I gruppi ottici anteriori sono stati integrati nel cofano, realizzato in struttura monolitica. Le ampie superfici vetrate assicurano la massima visibilità e il massiccio montante posteriore non crea problemi in manovra. Sotto nell'altra pagina, uno scorcio degli interni con i sedili rivestiti in Nomex, un materiale ignifugo. Sotto, la scocca semiscatolata in materiale composito ed è visibile, sulla destra, il telaio in tubi metallici che sostiene il gruppo motore-cambio della Lancia Delta Integrale



passaruota e gli attacchi superiori degli ammortizzatori. In una fase successiva si assemblano le singole parti con apposite macchine di riferimento che assicurano un corretto posizionamento per eseguire, dopo, l'incollaggio. Il ciclo termico di polimerizzazione del collante viene completato in un forno e, su apposite piastre inglobate nei pannelli del telaio, viene avvitata la gabbia che crea la struttura dell'abitacolo. Per eventuali impieghi sportivi si potrebbero inserire internamente alle strutture in composito i tubi di irrobustimento previsti dai regolamenti.

L'IMPIEGO di nuovi materiali sulla Hit implica l'intenzione di non limitarsi alle prestazioni che si possono garantire con il kevlar o con le fibre di carbonio ma considerava l'utilizzo di tecnologie produttive semplici, per il contenimento dei costi, rivolte a sfruttare i compositi come attrattiva estetica, come elementi da non verniciare. La carrozzeria, con paraurti integrati in una struttura a rigidità distribuita, è costituita da pannelli e ossature in resina rinforzata con fibra di vetro. La parte anteriore è monolitica, priva di sporgenze, e ingloba i gruppi ottici anteriori di forma ellissoidale mentre nella zona posteriore la fanaleria è posizionata molto in alto all'interno dell'ampio lunotto. Il profilo laterale evidenzia una linea di cintura piuttosto bassa, con andamento cuneiforme, che ha consentito di realizzare ampie superfici vetrate. L'unico motivo d'interruzione della continuità cromatica sopra la cintura è costituito dal massiccio montante trapezoidale posteriore che richiama la funzione di roll-bar tipica delle vetture da competizione. Sull'intero perimetro della vettura non è stata verniciata la parte esterna del telaio, in fibra di carbonio, che ha così contribuito a rendere più fluida la linea rompendo la monotonia del colore dominante. Gli interni sottolineano l'orientamento della Pininfarina decisa a privilegiare le prestazioni e le emozioni sulle consuete comodità dei lunghi viaggi. Lo spazio previsto per i

bagagli e per gli eventuali passeggeri posteriori è stato volutamente limitato e la semplicità suggestiva che si coglie osservando la vettura dall'esterno, trova un'ulteriore conferma negli interni. L'arredamento, spartano ma essenziale, ha lasciato a vista i materiali compositi, le giunzioni del telaio e l'intero pianale. I due sedili anteriori avvolgenti sono rivestiti in Nomex (un materiale ignifugo) mentre la strumentazione, di tipo analogico-digitale e di impostazione classica, è contenuta in una plancia a «palpebra» rivestita con materiale antiriflesso. L'indirizzo specificatamente sportivo della Hit poneva, come obiettivo principale la ricerca dei migliori valori di stabilità e tenuta di strada più che un'esperata riduzione del Cx. I risultati ottenuti nella galleria del vento sul modello in polistirolo liscio con fondo piatto, hanno assicurato un coefficiente di penetrazione di 0,29, salito poi a 0,33 nella versione marciante e presentata allo scorso salone di Torino. Per la prima volta sono state impiegate le nuove tecniche di mappatura laterale per il campo aerodinamico, consentendo di rilevare anche i valori con il veicolo inclinato di 30°. A questo punto viene da chiedersi se tanta tecnologia e un lavoro così approfondito troveranno mai un'applicazione concreta, anche in piccola serie ma c'è la convinzione che in molti farebbero follie pur di entrare in possesso di una vettura così esclusiva.

Antonio de Felice

Mercedes-Benz S



Abituata a dare più che a richiedere, una Mercedes-Benz della Serie 190 non pretende altro che di essere guidata per esprimere il suo elegante dinamismo.

Ogni modello 190 è pieno di qualità, subito evidenti. Una Serie eccezionale dove i compromessi

non esistono: nel design, nella meccanica, nel comportamento su strada, nella sicurezza.

Linea attualissima dall'aerodinamica. Motori briosi, sempre impeccabili sia in città che nei grandi percorsi. Una struttura leggera è il contributo ideale a una guida

e 190 scatta con stile.



che beneficia dei più elevati standard di sicurezza passiva. La tradizionale affidabilità Mercedes-Benz qui si eleva ulteriormente grazie alle esclusive sospensioni a 5 bracci multipli.

La Serie compatta Mercedes-Benz sviluppa nuovi standard anche nel diesel: motori che si

esprimono in perfetto silenzio. Fin dalla partenza.

Ogni modello 190 è difficile da superare, anche dal tempo: un valore destinato a durare.

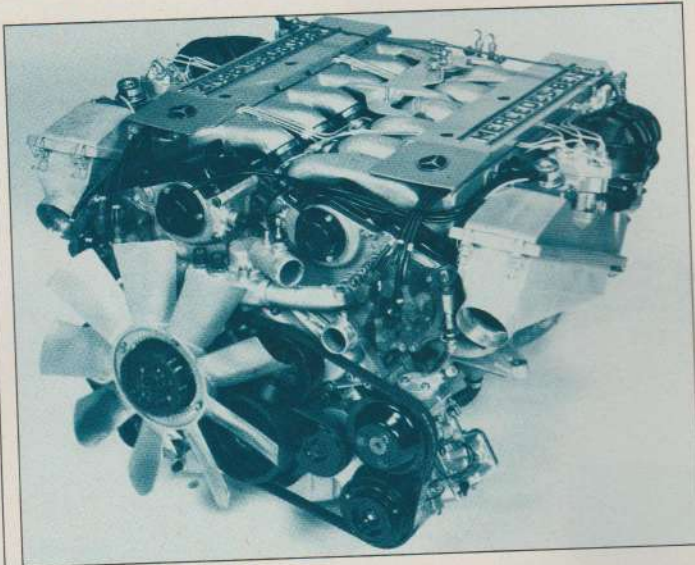
Mercedes-Benz Serie 190. La dimensione compatta è sempre di più la giusta misura per ogni stile di guida.

PORSCHE: ARRIVANO VERSIONI PIÙ SOFISTICATE

NEL 25. ANNIVERSARIO della Porsche 911, la fabbrica di Stoccarda ha deciso di allestire nuove versioni per le vetture della serie '89. Dopo la costruzione in numero limitato della 959 viene ora proposta la Carrera 4, a trazione integrale con regolazione dinamica, spinta da un propulsore, in grado di erogare circa 250 cv. La nuova vettura completa la gamma Carrera con un modello stradale molto vicino alla 959, concepito per un impiego prevalentemente sportivo. La Carrera 4 offre, di serie, l'Abs, il servosterzo e un ampio spoiler posteriore. Altra novità è la Porsche Speedster che verrà offerta, in serie limitata con prestazioni simili alla versione Carrera. Un intenso lavoro è stato svolto sulla 944 che sarà proposta, anche con una Cabriolet, nella versione S2. Il propulsore a quattro valvole per cilindro da tre litri, eroga 211 cv e la vettura è stata dotata di un autotelaio completo e della stessa carrozzeria che, finora, ha equipaggiato la 944 Turbo. Quest'ultima verrà riproposta, anche per la serie '89, con il motore da 2,5 litri capace di erogare 250 cv sufficienti a spingere la vettura a 260 kmh. Per la 928 S4, che adotta un cinque litri da 320 cv, questa vettura fa parte delle automobili al top nella categoria. La più veloce e più potente della Porsche di serie offre due novità: un sistema di controllo della pressione dei pneumatici, per anni collaudato nelle corse, e uno strumento di misura, in movimento, dei principali organi meccanici.

SARÀ PRODotta ANCHE NELL'89 L'AUDI QUATTRO

L'AUDI QUATTRO, contrariamente a quanto alcune erronee voci avevano ventilato, continuerà ad essere prodotta anche per tutto il 1989. In circolazione ci sono oltre 140 mila unità di questo modello che in buona parte viene assemblato ancora manualmente. I migliori tecnici e i meccanici di maggiore esperienza dell'Audi fanno la fila per poter collaborare alla costruzione con il ristretto gruppo di specialisti che già opera su questo modello. Alcuni di loro hanno vissuto sui campi di gara, i momenti più felici di questa «quattro» come per due volte, tra l'81 e l'85, la Casa tedesca conquistò il campionato mondiale rally costruttori. Originariamente l'Audi aveva preventivato la costruzione soltanto di 400 esemplari destinati esclusivamente all'impiego sportivo, ma la richiesta del pubblico per un uso puramente stradale è stata subito molto forte, tant'è che a tutto il mese di giugno 1988 ne sono stati prodotti, in totale ben 10.459 esemplari. Di questi soltanto il 36% è stato venduto in Germania mentre il restante 64% è stato esportato, in buona parte, in Gran Bretagna. Gli inglesi sono i migliori clienti delle Audi Quattro.



A STOCCARDA SI LAVORA SUI PROPULSORI DEL FUTURO ECCO IL V 12 MERCEDES

LA MERCEDES sta lavorando intorno al tanto atteso propulsore V12, 4 valvole per cilindro, da 6 litri che, nella versione realizzata per le prove di banco, ha erogato oltre 350 cv. Questo motore dovrebbe trovare presto una collocazione in uno dei modelli di punta della Casa tedesca. Rimanendo in tema con i motori a 4 valvole per cilindro, alla Mercedes stanno comunque sviluppando altre unità meno frizionate e più ridotte in termini di cilindrata. Al propulsore a quattro cilindri da 2,5 litri realizzato per la 190 E 2.5-16 farà seguito, già nella primavera dell'89, una nuova sei cilindri da 3 litri. Questo potente motore erogherà 225 cv e verrà montato nella nuova vettura sport S1. Tra le sue caratteristiche principali ci sarà un sistema idraulico a controllo elettronico che agirà sull'albero della distribuzione consentendo di variare la fasatura. I propulsori a 8 cilindri godono di una lunghissima tradizione presso la Daimler-Benz e proprio una versione da 5

litri, realizzata interamente in lega leggera, debutta in sport. La potenza sarà di 230 cv. Le quattro valvole per cilindro, fino a pochi anni fa, erano riservate soltanto ai motori di serie, mentre, nel prossimo futuro, diventeranno normali per tutti i modelli Mercedes. I vantaggi sono legati alla combustione e ad un valore di coppia maggiore in tutto l'arco di utilizzazione. I cilindri di grande cilindrata assicurano un più rapido riempimento in fase di aspirazione, mentre la candela d'accensione, disposta nel centro della camera di combustione consente alla miscela di bruciare in modo uniforme. «Confort» è il criterio posto in cima alla lista delle caratteristiche dei nuovi motori della Mercedes; il Dott. Wolfgang Langemann, responsabile del settore progettazione autovetture non senza un certo dubbio in proposito: «Un motore della Mercedes deve essere silenzioso e neanche sentire durante il suo funzionamento».

RINNOVATA LA GAMMA ESCORT

LA FORD inizia, in questi giorni, la commercializzazione delle nuove Escort in versione '89, che si presentano esteticamente rinnovate. Tra le caratteristiche esterne ci sono i paraurti e la calandra anteriore di nuovo disegno, mentre i colori disponibili (ben 6 di cui cinque metallizzati) possono essere abbinati a tre nuovi tessuti per la tappezzeria interna. Le scritte decorative e i loghi sono stati realizzati con caratteri inediti; la versione «Clx» offre di serie i vetri elettrici anteriori. Il parabrezza è dotato di uno sbrinatori rapido per eliminare, in pochi secondi, un eventuale strato di ghiaccio mentre l'impianto frenante impiega un sistema antibloccaggio in grado di assicurare ottimi livelli di sicurezza. Altre novità riguardano i motori Hcs di 1100 e 1300 cc. Questi propulsori sono stati riprogettati utilizzando come base i motori della precedente generazione. Le luci di aspirazione, realizzate in un nuovo disegno, creano un vortice più intenso in fase di aspirazione mentre la camera di combustione favorisce la turbolenza. I nuovi motori utilizzano un esclusivo sistema di accensione elettronica che controlla direttamente le scintille messe in fase dal volano, eliminando la complicazione dello spinterogeno. Numerosi parametri rilevati dai sensori inseriti nel motore vengono inviati al computer di bordo per mantenere sotto controllo la fase e per ridurre le emissioni nocive allo scarico. I prezzi oscillano tra i 13 milioni e 366 mila della 1.1 Ci (chiavi in mano) e i 22 milioni e 155 mila della 1.6 Xr3i Cabriolet Special.



FIAT PRIMA STRANIERA DI FRANCIA

IN FRANCIA, nel primo semestre del 1988, il gruppo Fiat, che comprende anche Lancia, ha conquistato il primato nelle vendite tra le automobili straniere, con un totale di 70244 unità. A queste si vanno aggiungendo anche le vendite di Lancia e Romeo. Questi dati risultano dai dati pubblicati a Parigi, dalla Camera di Commercio degli importatori di automobili francesi. In questo periodo il primato del mercato francese sfiorato da Lancia nel mese di giugno, l'8%. Lancia ha conquistato, nel primo semestre, degli altri primati: il primato tra i produttori stranieri vedono, al secondo semestre, Ford Europa (6,42%) seguita da Volkswagen che ha superato Renault in prima posizione.

PRONTE LE COSTRUITE IN INGHILTERRA

LA NISSAN comincerà nel 1989 una massiccia campagna di marketing. Sul mercato verranno introdotte le «Bluebird» assemblate in Inghilterra da Sunderland. Nel 1989, almeno 10 mila vetture saranno prodotte in Inghilterra. La Nissan ha reso noto il progetto di struttura per il 1992 la capienza dovrebbe superare le previsioni di vendita. La strategia di vendita prevede la progressiva penetrazione nei mercati con automobili assemblate in Inghilterra e importate dal Giappone.

Su tutta la linea.



Mercedes-Benz Serie 190, benzina o diesel, uno scatto per ogni stile di guida.

190 Una due litri a benzina che abbina una tecnica collaudatissima ad un autotelaio all'avanguardia. 1997 cc, 4 cilindri, kW 77 (105 CV).

190 E Qui l'iniezione a benzina è il risultato di una perfetta combinazione tra le possibilità dei microprocessori e l'affidabilità della meccanica. 1997 cc, 4 cilindri, kW 90 (122 CV).

190 E 2.3 Motore ad iniezione di benzina caratterizzato da una grande elasticità grazie alla coppia elevata disponibile fin dai regimi più bassi. 2299 cc, 4 cilindri, kW 100 (136 CV).

190 E 2.6 Propulsore a 6 cilindri in linea ad iniezione di benzina meccanico/elettronica, in grado di rispondere con immediatezza ad ogni situazione di guida per garantire una marcia sempre fluida. 2599 cc, kW 122 (166 CV).

190 E 2.3-16 Da 0 a 100 chilometri all'ora in 8 secondi. 12 record mondiali al suo attivo, un motore ad iniezione di benzina di 16 valvole. 2299 cc, 4 cilindri, 136 kW (185 CV).

190 D Il motore diesel ed il cambio sono racchiusi in una capsula insonorizzante che garantisce una silenziosità assoluta sia all'interno che all'esterno della vettura. 1997 cc, 4 cilindri, kW 53 (72 CV).

190 D 2.5 Un propulsore, leggero ma molto resistente, che esalta le straordinarie doti di brillantezza e superiorità del diesel 190. 2497 cc, 5 cilindri, kW 66 (90 CV).

190 D 2.5 Turbo

Il suo motore diesel sovralimentato offre lo stesso piacere di guida di una brillante vettura a benzina. 2497 cc, 5 cilindri, kW 90 (122 CV).

I Concessionari e le Filiali Mercedes-Benz sono a vostra disposizione per farvi conoscere la 190 su misura per voi, con gli equipaggiamenti e gli accessori esclusivi, il servizio emergenza attivo 24 ore su 24, insieme alle vantaggiose formule di finanziamento e leasing della Mercedes-Benz Finanziaria (Merfina).



MERCEDES-BENZ
Il piacere di usare la ragione.

PRIMO TEST ITALIANO
PER JACQUES VILLENEUVE

TUTTO SUO PADRE

La Salerno Corse e Autosprint schiereranno il figlio di Gilles nella 2 Ore Turismo a Pergusa del 25 settembre. Il canadese ha provato solo per noi l'Alfa 33 Gr. N con cui debutterà: con la grinta mostrata tenterà di imitare l'indimenticato papà

di Franto Nugnes - foto Angelo Orsi

Un cordolo aggredito senza complimenti, con mezza vettura sull'erba: questo è Villeneuve junior nel suo test con la 33 Gr. N. Non ricorda Gilles in un suo «numero» con la Ferrari?

NON HA L'ETÀ, ma vuole diventare subito protagonista. Non è certo il tipo che perde il suo tempo a cullare i sogni nel cassetto. Anzi, per avere solo diciassette anni e mezzo è un ragazzo posato, dalle idee molto chiare. Jacques Villeneuve, figlio di quel Gilles che ha fatto impazzire i ferraristi di mezzo mondo facendo cose impossibili al volante delle rosse, è pronto a fare il suo debutto nelle corse europee dopo un positivo assaggio fatto in Canada. Se non avesse un nome illustre, sarebbe passato inosservato co-

segue

TUTTO SUO PADRE

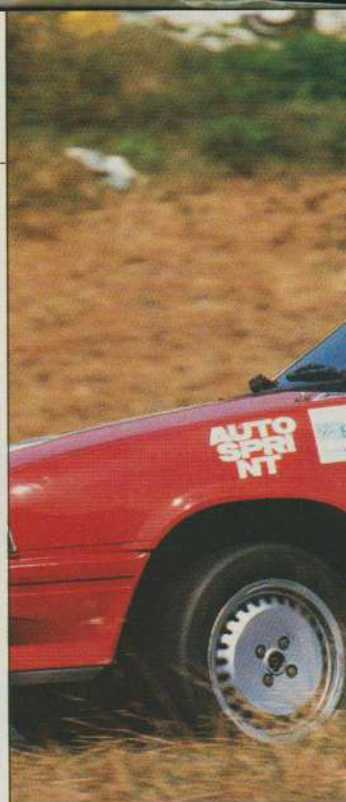
segue

me centinaia di giovani che ogni anno muovono i primi passi nelle corse, ma è il figlio di un pilota diventato mito il giorno stesso della sua scomparsa, nell'82 in Belgio. Jacques è chiamato ad affrontare una grossa responsabilità, ma si sente maturo per questo gravoso impegno. I tifosi, gli appassionati vorrebbero trasferire il ricordo di Gilles in Jacques, quasi che attraverso il figlio del canadese dal sorriso sbarazzino, potesse rivivere il mito. È considerato l'erede designato di un testamento mai scritto. Ma Jacques stesso ne prende le distanze. Non vuole rinverdire un ricordo, ha intenzione di percorrere la strada che ha deciso di intraprendere perché sente che quella è la sua... vocazione. Jacques, che ha superato l'esame per la patente in Canada dove si può guidare già a 17 anni, debutterà in Italia partecipando alla 2 Ore di Pergusa in programma il 25 settembre, nella prova valida per il campionato italiano velocità turismo. Sarà al volante dell'Alfa 33 che Autosprint e la Salerno Corse hanno messo a disposizione dei giovani lettori vittoriosi nel concorso che avevamo lanciato all'inizio dell'anno. L'avvio, quindi, avviene in sordina su una vettura Gruppo N che consente di imparare senza essere troppo impegnativa. Jacques, insomma, ha intrapreso la politica dei piccoli passi per evitare di bruciare le tappe, proprio come un aspirante pilota qualsiasi. Se le indicazioni della gara siciliana saranno positive (correrà con Fiorillo, uno specialista delle gare Turismo) potrebbe completare la stagione tricolore alla guida di una 75 Turbo preparata per il Gruppo A.

A OFFRIRE la grande opportunità a Jacques è stata la Salerno Corse che si occupa in prima persona della gestione del Civt. Simone Capuano e i suoi collaboratori, dopo essere stati premiati in occasione della nostra Festa dei Caschi dell'86 con il premio Villeneuve, hanno voluto cercare un legame diretto con la famiglia canadese per lanciare il giovane Jacques nel mondo delle turismo. «Siamo orgogliosi — ha detto Capuano — di dare questa opportunità al figlio di Gilles. Ha molto talento naturale e sono convinto che non farà rimpiangere suo padre». A dire il vero Jacques è molto seguito: Patrick Tambay che è il suo padrino di battesimo ha avuto modo di valutarne le capacità in una gara di kart dove il «piccolo» Villeneuve gli partiva subito dietro. «Jacques stava tranquillamente nella mia scia — racconta Tambay — e non ha mai commesso alcun errore. Farà strada. Bisogna solo seguirlo nella crescita che deve essere graduale». La madre Joann avrebbe preferito che il figlio non abbracciasse lo sport del padre, ma è stato proprio Tambay a farle rivedere i progetti. «Joann — le avrebbe detto — se vieti a Jacques di correre a pochi mesi dalla maggiore età (compirà i 18 anni il 9 aprile prossimo n.d.r.) perderai l'ottimo rapporto che hai con tuo figlio, perché tanto ha deciso di tentare quella strada. È molto meglio indirizzarlo affinché affronti le quattro ruote nei dovuti modi». E così è nata l'iniziativa della Salerno Corse e di Autosprint. Martedì della scorsa settimana a Vallelunga, Jacques ha effettuato un primo test al volante della 33 che precedentemente era stata sgrossata da Fiorillo. Il giovane canadese ha mostrato subito una grande adattabilità al tracciato romano, trovando subito le traiettorie giuste per

spiccare dei buoni tempi. In una ventina di giri del lungo ha migliorato costantemente i suoi rilievi cronometrici togliendo un decimo alla volta in una progressione che fa ben sperare per la gara di Pergusa. E ha tirato fuori grinta da vendere... come suo padre. È salito anche su una monoposto di F. Fiat Abarth della Scuola Federale Csaì per «annusare» l'ambiente delle monoposte europee dopo aver corso in Canada con una F. Ford 2000. Ha voluto subito cercare il limite e ha pagato un piccolo errore con un testa-coda finito nelle gomme di protezione, ma senza danni alla vettura.

ORMAI è tutto pronto per la trasferta di Pergusa: anche i problemi normativi legati alla licenza di conduttore sono stati rapidamente risolti. La Federazione Automobilistica Canadese ha inviato, infatti, la richiesta per il nulla-osta alla Csaì. L'autorizzazione è stata regolarmente concessa anche perché la 2 Ore di Pergusa sarà una corsa nazionale con partecipazione straniera. Ora le parole lasceranno il passo ai fatti: Jacques è pur sempre un... Villeneuve! □



I lineamenti sono quelli della madre Joann, ma qualcosa nello sguardo del giovane Jacques Villeneuve, a lato, ricorda moltissimo quello di Gilles, sopra (FotoCarrer). In alto, primo piano per Villeneuve junior nel test con l'Alfa 33 Gr. N

I
le
co
st
gl
pa
42
nc
efl
pr
Ve
qu
è p
mic
più
biln

LA
rota



JACQUES SPIEGA IL SUO AMORE PER LE CORSE

MI HA CONTAGIATO UN VIRUS FAMILIARE

LA DOMANDA che mi sento fare spesso in questi ultimi tempi è sempre la stessa: perché voglio correre? La risposta che molti si aspettano è: perché sono il figlio di Gilles Villeneuve e, quindi, un po' per passione e un po' per spirito di emulazione voglio provare a cimentarmi in pista. Ma non è così, anche se indubbiamente il virus delle cor-

se è sempre stato in me molto presente. E deve essere molto contagioso visto che non ha risparmiato nemmeno altri miei parenti, come mio zio che ha corso con monoposto di F. Indy. Fin da molto piccolo ho sempre amato lo sport, qualsiasi disciplina che fosse d'azione come lo sci o l'hockey su ghiaccio. E proprio per poter praticare al meglio lo sci ave-

vo chiesto a mia madre di poter andare a scuola a Villars, un piccolo paesino sulle alpi svizzere dove dedicavo tutto il mio tempo alla scuola e ai campi innevati. Partecipando alle gare di sci, e in alcune ho anche vinto, ero lontano dal mondo delle automobili, specie quelle da corsa. Nell'estate dell'85 sono tornato in Canada per le vacanze estive dove, complice mio zio Jacques che mi ha fatto provare alcune delle sue vetture, mi sono accorto di essere stato contagiato dal virus. In quel periodo, infatti, ho conosciuto un ex-pilota amico di mio padre che gestisce una scuola di pilotaggio. Questi è rimasto colpito dal vedere come guidavo la Lamborghini Countach di mio zio (a proposito, mi auguro che la Polizia canadese non lo venga mai a sapere!) e sebbene allora avessi solo quattordici anni, mi disse che mi avrebbe fatto fare ugualmente un corso l'anno seguente.

QUALCUNO penserà che deve essere stato sufficiente andare da mia madre per chiederle, oltre al permesso di prendere parte al corso, anche i soldi necessari a pagarmi le lezioni, ma non è stato affatto così. Come tutte le madri di questo mondo, si è subito opposta all'iniziativa, sostenendo che era molto più importante continuare con regolarità gli studi. Anzi, quando a casa arrivò per posta il modulo di iscrizione alla scuola di pilotaggio, non mi disse niente: buttò via l'atteso foglio sperando che la mia fosse solo un'infatuazione estiva. Siccome avevo immaginato quale poteva essere la fine di quel modulo di iscrizione me ne ero fatto mandare una copia anche in collegio. A Natale, dopo mille peripezie,

segue



...UN VIRUS FAMILIARE

segue

infatti, ero riuscito a... il benedetto beneplacito partecipazione del... non i soldi a coprire le... necessarie. Per fortuna... tarmi ci ha pensato... della scuola che, vi... grande passione, av... di assumermi come... per tre mesi: lavoro... sono così pagato in... pilotaggio. Quell'es... sputato il campionato... dese di kart e alcuni... Formula Ford. L'anno... sono tornato in C... scuola di pilotaggio... zionarmi come pilo... vorando sempre co... nico. Grazie ai buo... conseguiti ho avuto... lità di fare cinqu...



L'iniziativa nostra e di Simone Capuano della Salerno corse (sopra premiato dal segretario Csaì, Saliti, ai Caschi d'Oro di Autosprint '86) ha avuto successo: Jacques, in alto, si infila i guanti prima di iniziare il test. A sinistra, Jacques bambino seduto sulla Ferrari F. 1 sotto lo sguardo divertito di papà, mamma e della sorellina Melanie. A destra, la ruota alzata in curva la dice lunga sul suo impegno nella prova

LA MADRE

È CAPARBIO PROPRIO COME GILLES

JOANN VILLENUEVE non vuole tradire alcune emozioni mentre il figlio Jacques si infila nell'abitacolo dell'Alfa 33 della Salerno Corse per il test a Vallelunga. È seduta ai margini del paddock e preferisce parlare di altro piuttosto che seguire con lo sguardo Jacques che ha deciso di seguire le orme del papà Gilles. «Nel momento in cui ha preso la decisione non c'è stato verso di fargli cambiare idea — ammette — è un caparbio proprio come Gilles. Una volta che si prefigge una meta fa di tutto per raggiungerla. Per questo non mi sono opposta all'idea di farlo correre, perché anche senza il mio consenso sarebbe comunque salito su una vettura da corsa».

— Ci sono affinità caratteriali fra Gilles e

Jacques?

«Hanno la stessa caparbità in qualsiasi cosa si vogliono cimentare. Jacques, inoltre, proprio come il papà vuole vivere la vita più intensamente possibile per cui si crea molti interessi che vanno dal computer alle varie discipline sportive che pratica oltre all'automobilismo. A differenza di Gilles, che era molto chiuso in se stesso e che non manifestava volentieri i suoi sentimenti, Jacques è più aperto, ma ha un carattere molto simile».

— Secondo lei dove potrà arrivare nelle corse? «Sono troppo coinvolta, non saprei. Se devo giudicare dalla determinazione di Jacques mi devo aspettare di vederlo in F. 1. Speriamo di no, ma non potrò certo fermarlo io». □

Formula Ford 2000 traendo alcune soddisfazioni: un secondo posto, una prima fila nella griglia di partenza e anche un giro più veloce.

UN'ALTRA DOMANDA ricorrente che tutti mi fanno è cosa ricordo di mio padre, cosa mi accomuna a lui, se voglio fare ciò che lui ha fatto. Insomma cercano a tutti i costi di farmi immedesimare in papà, ma nessuno sa com'era veramente Gilles Villeneuve con la sua famiglia. Questo aspetto di mio padre è ancora sconosciuto perché amava molto la sua privacy. E credetemi, non era un atteggiamento divistico, era convinto che la gente non sarebbe riuscito a capirlo anche se ci avesse provato. Vi faccio un esempio: la villa di Montecarlo. Alcuni giornali (non Autosprint) scrissero che Gilles con il su-



Prima del test, Villeneuve junior ha ascoltato i consigli di Fiorillo, sotto, che farà coppia con lui alla 2 Ore di Pergusa. Poi ha voluto provare anche la Formula Fiat Abarth con la quale, sopra, non ha mancato di «esibirsi» in un testacoda



cesso ottenuto in Formula 1 si era molto imborghesito e che aveva voluto comprarsi una villa con piscina non accontentandosi di un semplice appartamento. Volete sapere il vero motivo? Mio padre amava moltissimo lavorare sulle automobili, si divertiva a elaborarle con le sue mani e la villa era l'unica soluzione che gli permettesse di trasformare il garage in un'autentica officina molto ben attrezzata. Mia madre mi racconta che quando con papà decise di comprare la villa, per lui la cosa più importante di tutte era il garage che doveva essere molto grande. Con disappunto di mia madre le ville più belle furono scartate perché non si prestavano alla trasformazione in officina del suo garage. E il garage era il suo mondo: spesso non veniva nemmeno a tavola all'ora di pranzo e non era insolito che nel pieno della notte, ancora tutto sporco di grasso e di olio, decidesse di fare un giro per Montecarlo per provare le ultime modifiche che aveva approntato. Il suo amore per le vetture era espresso non solo guidando in pista, ma in tutto ciò che aveva a che fare con la meccanica (non dimentichiamoci che era arrivato al punto di andare a tutti i Gp con un camper per poter stare sempre vicino alla squadra e ai meccanici della Ferrari). Questo è l'aspetto di mio padre che più mi affascina, come penso abbia colpito molti dei suoi sostenitori. Quest'anno entrerò molto seriamente nel mondo delle corse disputando qualche gara del campionato italiano Turismo con la Salerno Corse sulla Alfa 33 di Autosprint, mentre l'anno prossimo vorrei dedicarmi alle monoposto. Ancora non so se in Formula 3 o in F. Opel Lotus. Mi auguro di poter instaurare un buon rapporto con gli altri piloti, specie i giovani, perché anche se il mio cognome è Villeneuve sono un ragazzo proprio come loro che quando va a dormire non fa altro che pensare alle automobili, alle corse, e... a mantenere la promessa fatta a mia madre di continuare gli studi fino alla laurea.

Jacques Villeneuve



RUOTE A RAGGI

«BORRANI»



Ruote Rudge Rec

Ruote con cerchio in lega leggera adatte al montaggio su vetture predisposte per attacco centrale millimetrico a fissaggio con dado conica o ad alette.

Ruote Tipo «S»

Ruote con cerchio in lega leggera che si fissano direttamente con i bulloni mozzi della vettura senza alcuna modifica.

Trasformazioni

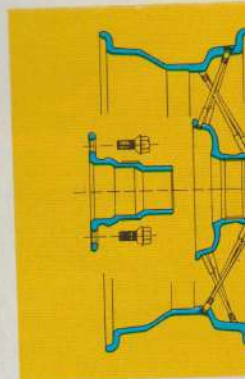
Utilizzo di ruote con cerchio Rudge su vetture non predisposte. Si fornisce un kit di montaggio comprensivo di ruote, 4 falsi mozzi, di fissaggio e, con cerchi ottagonali, la relativa

Le ruote a raggi rappresentano la storia, la tradizione e la tecnologia della CMR.

CMR prosegue ancora la costruzione di queste ruote con il suo marchio «Borrani», si da farne per i fortunati possessori un vero pezzo d'autore non mistificabile o banalizzabile.

Dalle vetture da competizione fino alle grosse vetture sportive di serie, la ruota «Borrani», rappresenta un elemento distintivo e inscindibile.

Le nostre ruote hanno portato alla vittoria vetture famose come Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Cisitalia e tante ancora. Piloti leggendari come Nuvolari, Fangio, Ascari, Moss, Taruffi hanno portato in corsa vetture con ruote «Borrani».



COSTRUZIONI MECCANICHE RHO spa

20017 RHO (Milano)
Via Mattei, 13 - Tel. (02) 335552
Telex 335552 Cmrho
Telefax (02) 935003



LA F.1 VISTA DAGLI ANTIPODI

MENTRE la stagione 1988 ha ormai imboccato il rettilineo finale, arriva dall'altra parte del Globo, dall'Australia, un vasto e analitico compendio dell'annata 1987. Si tratta di un'opera dalla ricca veste e dai copiosi dati e s'intitola «Grand Prix-World Formula One Championship 1987-88». Dopo un'introduzione volta ad inquadrare l'intera stagione e a tracciare il profilo dei dieci «top driver» del Circus della Formula 1 si passa alla disamina, gara per gara, dei diciassette Gp della stagione passata. L'ultima pagina è dedicata, invece, alla classifica finale del

campionato. A corredo degli scritti vi sono delle interessanti fotografie scelte fra le più belle e significative dell'annata. I pezzi sono in inglese e per questo propongono una visione tipicamente anglosassone così come la precisione e meticolosità nel raccogliere cifre e dati tradisce l'origine dell'autore. In conclusione si tratta di un altro libro-compendio sul 1987 che, se non aggiunge molto alle altre opere che si pubblicano anche dalle nostre parti, certamente completa la libreria dell'appassionato. In Europa «Grand Prix-World Formula One Championship 1987-88» lo si può trovare chiedendolo alla «Motor Racing Publications Ltd.; Unit 6, The Pilton Estate, 46 Pitlake, Croydon CR0 3RY, Gran Bretagna». È interessante notare, tuttavia, come la febbre per la Formula 1 abbia travalicato ormai ogni frontiera scavalcando davvero gli oceani e abbia trovato, proprio nel Nuovissimo Continente terreno fertile per attecchire e prosperare come succede da sempre in Europa. Ecco quindi una comunque intrigante visione del multicolore mondo della Formula 1 vista proprio dagli Antipodi.

«GRAND PRIX-WORLD FORMULA ONE CHAMPIONSHIP 1987-88» di Nigel Roebuck e John Townsend Gp Publications, Glen Waverley, Victoria (Australia) pagg. 160



DIETER QUESTER SI RACCONTA

È CERTO uno dei piloti di classe internazionale ancora in attività con lo stato di servizio più anziano nelle corse automobilistiche. Dieter Quester, austriaco di Vienna, cinquant'anni il prossimo maggio, calca infatti gli autodromi di mezzo mondo ormai da 25 anni: e continua a farlo, vincendo ancora. A fine luglio si è imposto, per la terza volta nella sua carriera, nella 24 Ore di Spa. Grande specialista soprattutto di vetture Turismo, da sempre legato alla Bmw, in un quarto di secolo di attività Quester ha gareggiato con tutti i tipi di automobili da corsa,

Formula 1 compresa. Adesso il pilota austriaco ha raccolto i suoi ricordi in un libro, che vuole essere anche uno spaccato su come si è evoluto lo sport automobilistico. Nel suo racconto, Quester rivela anche parecchi particolari inediti su molti colleghi. Si tratta certamente di una lettura gustosa come solo le autobiografie possono dare. In fondo è un testo essenziale nella storia minima dell'automobilismo, di com'era e di com'è, di tutti i cambiamenti considerati nella totalità, sia in positivo che in negativo senza lasciarsi andare a melanconici «amarcord». Peccato solo che tutte queste peculiarità del racconto sfuggano ai lettori italiani che non conoscono il tedesco. Infatti questo volume è scritto interamente nella lingua madre di Quester e, per il momento, non è prevista una traduzione in italiano. In ogni caso «Wie komm ich bloss vom Rennsport los» (come faccio a smetterla con le corse) resta una testimonianza valida e intrigante anche sui risvolti più coloriti dello sport automobilistico.

«WIE KOMM ICH BLOSS VOM RENNSPORT LOS» di Dieter Quester, Edizioni Orac, Vienna (Austria); 222 pagine



Domenica 14 agosto, giorno in cui veniva a mancare Enzo Ferrari, il **Ferrari Club Italia**, vincendo al Nürburgring con il proprio pilota ufficiale Corrado Cupellini su Ferrari Dino 156 F.2, riportava la vittoria nel Campionato Europeo di vetture storiche - Coppa F.I.A.

Il **Ferrari Club Italia** desidera dedicare alla memoria dell'Ing. Ferrari tale ambito trofeo.

Esprime altresì riconoscenza alla **Ferrari S.p.a.** ed un ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato al raggiungimento di tale brillante risultato

ed in particolare agli sponsor:

MAGNETI MARELLI



pininfarina

La Squadra Corse storiche del **Ferrari Club Italia** ha corso con materiale tecnico messo a disposizione dalla



In primo piano la 156 di C. Cupellini, sul fondo la 166 di T. Taraschi

QUATTORDICI TOP DRIVER PARLANO DEL FUTURO DEL MAS

DOVE VA IL M

Meno gare, partecipazione obbligata a un minimo di prove, maggiore promozione, ecco alcune delle proposte per riportare la serie iridata ai fasti di un passato neppure tanto lontano. Il domani, comunque, si annuncia più roseo.

di Maurizio Ravaglia

DOVE VA il mondiale? Se ne parla ormai da mesi. Per alcuni, i pessimisti, è defunto, finito, incapace di riproporre lo spettacolo di un tempo, vale a dire il confronto tra grandi Case. Per altri, fortunatamente non la minoranza, il massimo campionato rally è solo in una fase interlocutoria ma i segni della ripresa possono già essere intravisti. Sulla scena del mon-

segue



CAMPIONATO RALLY

MONDIALE



A ridare spunti e motivi d'interesse al mondiale rally è arrivata la Toyota, qui la Celica di Kankkunen al 1000 Laghi, che appare in grado di proporre un grande confronto in chiave 1989 con la Lancia (Foto BelleEpoque)

DOVE VA IL MONDIALE

segue

diale la Lancia, «accusata» di aver monopolizzato le classifiche e quindi privato di interessi la serie iridata, pare adesso aver trovato nella Toyota un avversario. Il «leit motiv» di quest'ultimo scorcio di stagione e una speranza per il 1989? Molti dicono di sì, piloti compresi. Ma dicono anche che due sole Case non possono bastare per «fare un mondiale». E si riferiscono alla discontinuità delle presenze, alla mancanza di partecipanti fissi a tutte le prove. Solamente la Lancia persegue un programma completo che comprende tutte le gare valide per il titolo marche. Gli altri preferiscono invece andare là dove le caratteristiche dei percorsi danno buone chance alle loro vetture. Il mondiale ha quindi annotato il «tutto completo» in sporadiche occasioni (Safari, Acropoli, 1000 Laghi), troppo poche perchè si potesse creare un clima da «grande guerra» lungo quanto un'intera stagione. La colpa, si sostiene, è anche del calendario. Dice a proposito Christian Geistdörfer, ex coequipier di Röhrl e oggi al fianco di Mikkola «*La distribuzione delle prove mondiali non segue criteri logici. Ci sono gare troppo vicine tra loro, ed è naturale che squadre piccole si vedano costrette a disertarne alcune. Come se non bastasse, tra queste vi sono corse estremamente differenti, quali Corsica e Safari, intervallate da poco meno di un mese, che obbligano a "costruire" vetture specifiche e questo non tutti se lo possono permettere*». Tiziano Siviero, navigatore di Biasion, invece ravvisa il rilancio della serie iridata nel ritorno a rally vecchia maniera «*Con le vetture Gruppo A si sono raggiunti ottimi standard di sicurezza. Ecco allora che si potrebbero ripristinare le tappe notturne, che in passato hanno in un certo modo alimentato il fascino dei rally. Inoltre, non vedo perchè non si riallunghino le prove speciali*». Ma ciò che serve veramente al mondiale è la presenza continua delle grandi squadre. Ecco allora che si parla di riduzione delle gare valide e dell'obbligo della partecipazione a un minimo di prove, insomma come avviene in molti altri campionati. Alla Fisa qualcosa hanno recepito e già dalla prossima stagione il calendario iridato marche si articolerà su dieci appuntamenti, che negli anni a venire potrebbero ridursi a otto, numero indicato da molti ideale. Intanto la decretata stabilità del regolamento tecnico del Gruppo A ha indotto nuove squadre a uscire allo scoperto: per il 1989 sono infatti in arrivo nuovi Costruttori, giapponesi in particolare, mentre alcune Case europee sono già pronte con nuovi modelli. Il futuro, quello giusto, insomma è già iniziato. □



ECCO LE OPINIONI DEI PROTAGONISTI RINASCITA CERTA

Ritrovarli tutti assieme è un avvenimento diventato ormai raro: sembra che l'unica occasione in cui i top driver, i piloti ufficiali o inseriti in super squadre, hanno di incontrarsi, sia il 1000 Laghi finlandese. Del futuro prossimo del mondiale rally ne parlano volentieri e sono pronti a suggerire correzioni da apportare alla specialità, a indicare nuove strade da seguire. Probabilmente nessuno meglio di loro è in grado di leggere nella sfera di cristallo del campionato del mondo.

MARKKU ALEN

Rally mondiali disputati: 104

«Sono anni che lo vado affermando: l'ideale sarebbe un calendario che comprenda otto gare e, soprattutto, che dall'ultima prova della stagione alla prima di quella entrante vi sia una sosta di tre mesi. Bisogna inoltre insistere con le "superspeciali", certamente un'ottima promozione per i rally. Si dice che la Lancia abbia "ucciso" il mondiale: ma pochi considerano che la Casa italiana dispone dei migliori tecnici e piloti e che si impegna in un programma di test come nessun'altra squadra. Il futuro della specialità lo vedo bene, sono ottimista. Molti Costruttori hanno compreso la validità del Gruppo A e stanno affacciandosi al mondiale. In fin dei conti il regolamento tecnico è in vigore solamente da meno di due anni».

DIDIER AURIOL

Rally mondiali disputati: 7

«Vedo nel mondiale un'insostituita per i rally. Che senso ha la partecipazione ai campionati nazionali se non ci è la possibilità per i piloti e i navigatori di scontrarsi in campo internazionale? St'anno penso che ci sia stata una stagione ha vissuto, e vivrà, certamente più avvincenti rispetto all'anno fa. E nell'89 sarà certamente meglio».

MIKI BIASION

Rally mondiali disputati: 34

«Chi afferma che il mondiale iridato è in mala fede. La Lancia è eccome. Basti considerare che la Toyota ha già pronto un programma completo per l'89, che non stanno già lavorando per la stagione e che il finale di quest'anno sarà la presenza di molti team ufficiali, per conto che siamo di fronte a un mondiale in crescita. Per quanto riguarda le correzioni, direi che andrebbe un calendario: l'ideale sarebbe un calendario articolato su un massimo di 8 prove, l'obbligo alle Case di prenderne almeno 5. Inoltre, la distribuzione dovrebbe seguire un criterio più equo. Questo consentirebbe anche alle squadre di programmare meglio».



ne, e oltre tutto abbasserebbe i costi. I rally oggi hanno anche bisogno di ritornare alla loro vecchia fisionomia, vale a dire il ripristino delle tappe notturne e il ritorno a prove speciali più lunghe delle attuali».

STIG BLOMQVIST

Rally mondiali disputati: 72

«Indubbiamente le ultime due stagioni non è che siano state proprio esaltanti. Qualche anno addietro c'erano più Case impegnate in maniera continua, i pronostici erano sempre incerti. Si continua a parlare, a discutere con insistenza sul futuro del mondiale rally. Il periodo di transizione determinato dal regolamento del Gruppo A, che non va dimenticato è stato introdotto all'inizio dell'87, ha indotto molte Case a riflettere: costruire in 5 mila esemplari una vettura con le caratteristiche adatte alle corse su strada è anche un fatto che non dipende solamente dai reparti corse, ma anche e soprattutto dei responsabili del marketing. Ma qualcosa si sta muovendo e molte cose cambieranno. Nonostante quello che sento dire in giro da parecchie persone, io continuo ad avere fiducia sul domani del mondiale».

GIANNI DEL ZOPPO

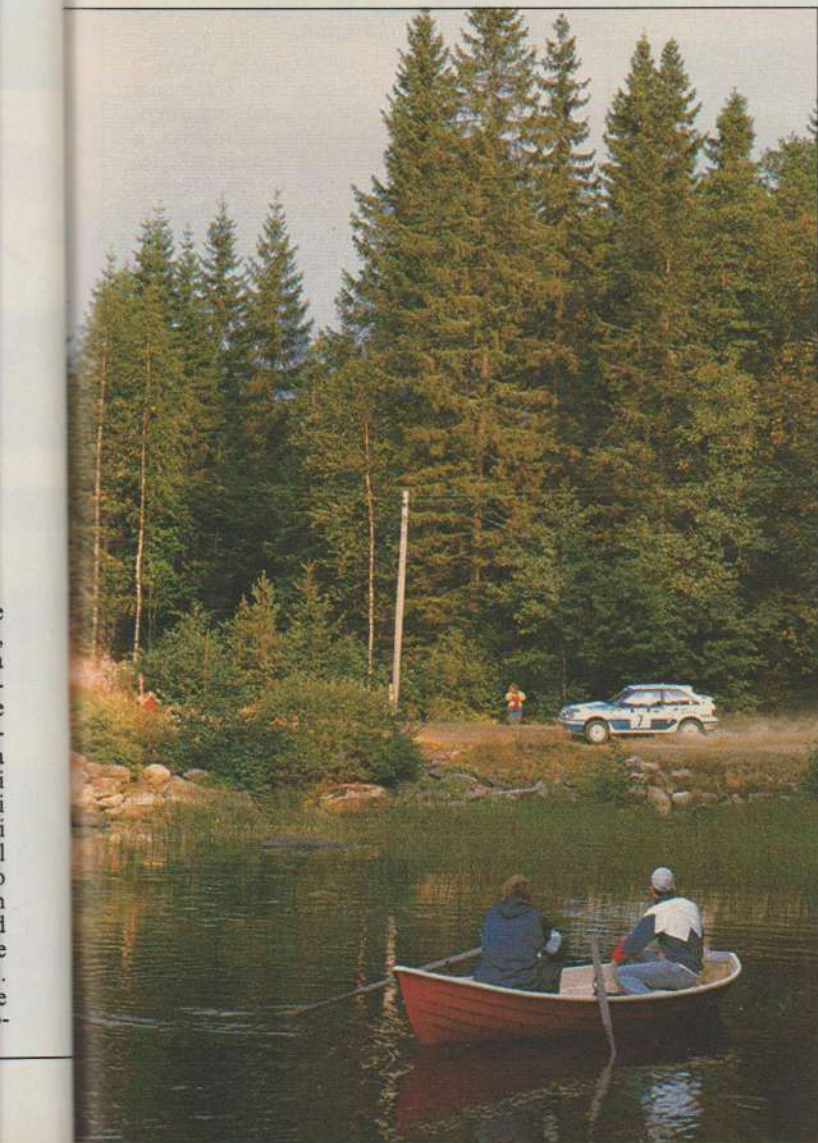
Rally mondiali disputati: 16

«Il mondiale ha soprattutto bisogno di protagonisti, di squadre che siano presenti a tutte le gare e non in qualche avvenimento. Sono scettico sull'idea di rendere obbligatoria la partecipazione a un numero, seppure minimo, di prove: le squadre di dimensioni maggiori se lo potranno anche permettere, ma come la mettiamo con i team definiti minori? Concordo invece sulla riduzione delle gare valide».

MIKAEL ERICSSON

Rally mondiali disputati: 23

«Al mondiale rally serve un regolamento come quello applicato in Formula 1: un calendario con date intelligenti e che i piloti prendano parte a tutte le prove. In più si potrebbe attuare la rotazione di quei rally definiti per "specialisti", quali Svezia, Tour de Corse, 1000 Laghi. Vale a dire, ad esempio, un anno si corre in Corsica e non in Svezia e al posto di queste gare se ne introducono altre. Continuare a stilare un calendario come è stato fatto negli ultimi anni è, a mio avviso, sbagliato perché si



Anche se impegnato nel raid, Vatanen non dimentica di essere un ralista: eccolo, in alto, al 1000 Laghi con la Bmw M3-Prodrive (Photo4). Blomqvist, sopra con la Ford, di gare Iridate ne ha disputate ben 72 e assicura che il futuro del mondiale è roseo (FotoStudio83). Mikkola, a lato con la Mazda, pur fiducioso sul domani, accusa la Fisa di troppa politicizzazione (FotoCockpit)

viene a determinare una dispersione del parco-piloti. Inoltre ritengo che il mondiale debba avere un massimo di 8 prove. Nonostante questa stagione non sia stata "super", — ma non si può accusare una squadra di vincere — vedo un futuro del mondiale più interessante».

KENNETH ERIKSSON

Rally mondiali disputati: 31

«Una Lancia che vince sempre non è certo l'ideale per la "promotion" del mondiale. Intendiamoci, di questa situazione la Casa italiana non ha nessuna colpa. E si è visto proprio al 1000 Laghi che due squadre a confronto, quali Lancia e Toyota, sono state sufficienti per esaltare una gara del mondiale. Per quanto riguarda il calendario, penso che l'ideale siano 10 prove, con

segue

RINASCITA CERTA

segue

date che tengano in debita considerazione le esigenze delle squadre più piccole. Per il futuro della specialità a livello internazionale, sono convinto che adesso i tempi siano maturi per ritornare, già negli ultimi rally del campionato in corso, ai fasti di qualche anno addietro. E sono convinto che nei prossimi due anni si assisterà a confronti interessanti tra grandi Costruttori. Il mondiale è ancora vivo».

ALEX FIORIO

Rally mondiali disputati: 17

«Più di un mondiale in crisi mi pare si debba parlare di regolamenti da rivedere. Mi riferisco al numero delle prove del calendario iridato, che a mio avviso sono troppe, quando invece 8 gare a stagione potrebbero rappresentare la soluzione migliore. Con la norma, inoltre, di obbligare alla presenza fissa di team e conduttori. Anche l'aspetto promozionale non deve essere trascurato: le "superspeciali", ad esempio, pur non essendo stimolanti per i piloti, rappresentano indubbiamente un ottimo veicolo per pub-

blicizzare la spettacolarità dei rally e avvicinare in maniera maggiore la televisione alla specialità».

JUHA KANKKUNEN

Rally mondiali disputati: 37

«Il 1988, almeno prima del 1000 Laghi, non ha offerto grandi cose. Tuttavia sono il primo a non credere alle chiacchiere tipo "il mondiale è morto", o simili. Il campionato del mondo ha sempre avuto i suoi alti e bassi, ma fondamentalmente rimane comunque un momento di confronto espresso ai massimi livelli, sia per i piloti che per i Costruttori. Un calendario con meno prove? Buona idea, ben venga anche perché in questa maniera molte squadre avrebbero così la possibilità di prepararsi meglio e quindi competere con maggiori chance. Per quanto riguarda il futuro, credo che il mondiale abbia bisogno di assistere a grandi confronti: la supremazia della Lancia ha tolto un po' di mordente alle prove del mondiale. Ma il "domani" lo vedo ok».

HANNU MIKKOLA

Rally mondiali disputati: 107

«Il male dei rally e del mondiale in particolare è la politica. La Fisa discute su tutto e

di tutto finendo inevitabilmente di vista quali sono i reali problemi, pur assistendo a uno dei meno felici del campionato del mondo mi dichiaro pessimista sul suo futuro. Credo a chi afferma che il mondiale è finito».

JORGE RECALDE

Rally mondiali disputati: 20

«Negli ultimi due anni non molte squadre impegnate nel mondiale non è solo questo il problema, ma obbliga a costruire 5 mila metri per poter poi allestire la versione troppi e alcune Case, che per l'interesse a prendere parte al mondiale non avendo la possibilità di esemplari della stessa vettura a rinunciare. Va rivisto quindi l'omologazione. Dal calendario con 10 gare a stagione è l'idea di i rally con percorsi su asfalto obbligatorio la partecipazione alle prove, almeno per quanto riguarda le prove a priorità Fia-A».

CARLOS SAIZ

Rally mondiali disputati: 1

«Il mondiale non è assolutamente come da più parti si sospira perché nelle ultime due stagioni, questa non si è ancora vincere è sempre stata la questa supremazia ha tolto l'attorno al campionato del mondo di migliorare il mondiale obbligarli i Costruttori a p le prove del calendario (determinante ai fini di iridata più interessante».

TIMO SALO

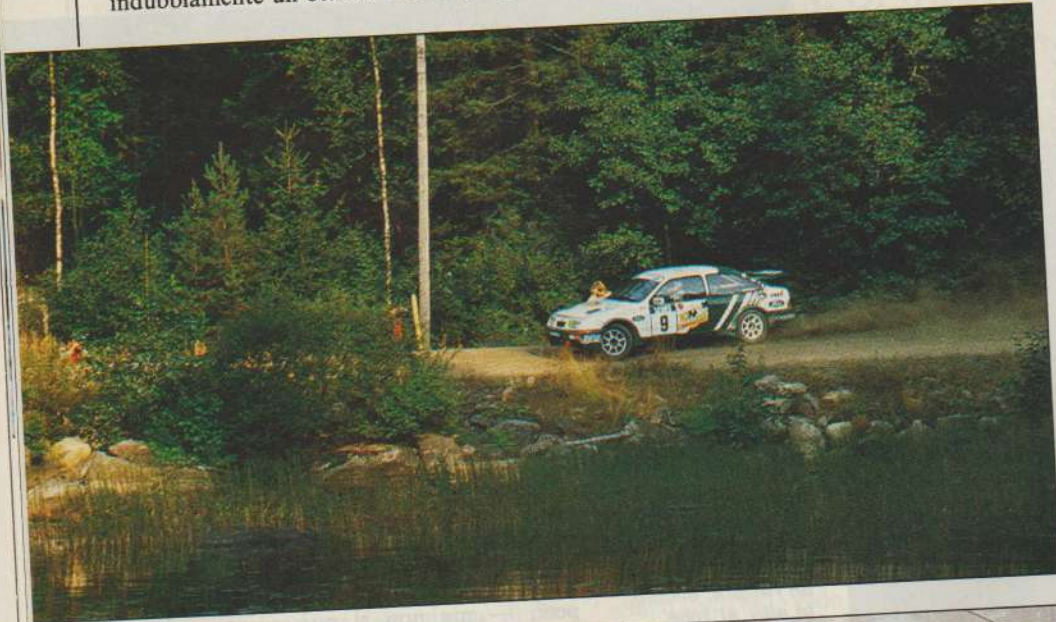
Rally mondiali disputati: 1

«Si dice che il mondiale non qualche anno fa: è vero prendano parte poche cose le. Ma questo stato di cose determinato da un calendario pone gare differenti tra loro non dispongono di grande nella situazione di dover l'altra. Ad ogni modo parlare di un campionato finito di contare».

ARI VATANEN

Rally mondiali disputati: 1

«Dal giro dei rally mondiali quasi tre anni, anche se fatto qualche apparizione che il campionato del mondo in questo momento, un dire esaltante. Dove i duelli tra le squadre, la presenza delle Case? Mi sia ridimensionato».




La Ford, qualche anno fa assidua frequentatrice del mondiale, ha ridotto le sue presenze a poche gare: sopra, la Sierra di Auriol al 1000 Laghi '88 (FotoStudio83). Alen e Biasion a lato, indicano in 8 il numero massimo delle prove iridate (Photo4)





**1980-1989. DA 10 ANNI,
L'AVVENTURA CONTINUA.**

 **DA 10 ANNI E' L'AVVENTURA, QUELLA VERA.** Il Camel Trophy, con l'edizione '89 che si svolgerà in Amazonia, celebra il suo decimo anniversario. Dieci anni di forti emozioni, di prove estenuanti e di avventure esaltanti. Dieci anni vissuti lungo gli itinerari più duri: dall'Amazonia al Borneo, dall'Australia a Sulawesi. Obiettivo: premiare, anno dopo anno, gli uomini più capaci e più coraggiosi.

 **LA GRANDE SELEZIONE ITALIANA.** Dopo il grande successo dell'edizione '88 - ben 40.000 adesioni - ecco la nuova sfida per la selezione italiana. Anche quest'anno si ripeterà la formula del reclutamento su base regionale, per consentire la più larga e diffusa partecipazione. Verranno così selezionati i 40 campioni (due per regione) che si sfideranno nel cuore dell'Africa per il Camel Trophy Speciale Italia. L'ultima tappa prima dell'Amazonia.

 **QUARANTA POSSIBILITA' PER PARTECIPARE.** Quaranta italiani, dunque, si affronteranno in Africa per sei giorni. Sei giorni di fuoco. E solo due di questi quaranta conquisteranno un posto per l'Amazonia. Una selezione durissima. La più rigorosa che sia mai stata effettuata. Perché per arrivare nell'89 in Amazonia non basta essere bravi. Bisogna essere i migliori.

CAMEL TROPHY '89. PROVATECI VOI

Cognome _____

Nome _____

Via _____

Città _____

CAP _____ Tel. _____

Data di nascita _____

Invia questa scheda entro il 20/10/88, allegando il tuo curriculum, al Centro Selezione Camel Trophy - Casella Postale 1566 - 20185 Milano

IL CAMPIONATO ALLE BATTUTE DECISIVE

L'EUROPA DEI TRE



Nella foto grande, la Lancia Delta della Grifone che Tabaton ha portato al successo in Grecia, vittoria che lo ha rilanciato nel campionato. Sopra, il rivale «numero uno» dell'italiano in queste fasi finali: il belga Snijers con la Bmw M3 (Photo4)

A due prove dalla fine, Manx e Cipro, Tabaton, primo all'Halkidiki, e i belgi Snijers e Droogmans si giocano il titolo. Un confronto che vuol dire anche Lancia contro Bmw e Ford

SULL'AEREO che lo riportava in Italia dalla Grecia, Fabrizio Tabaton stilava probabili classifiche delle due gare che ancora mancano alla conclusione di questo sempre più incerto eurorally '88. «Se Snijers vince al Manx... se invece vince Droogmans... e se vincessi io a Cipro... se...» e così via in una ridda di ipotesi e numeri che sono diventate la caratteristica di questo campionato, ormai avviato a giocarsi in queste ultime due prove che il calendario ancora concede. All'Halkidiki, uno dei rally più impegnativi tra i dieci a massimo coefficiente validi per la serie continentale, il genovese della scuderia Grifone aveva finalmente rovescia-

to le sorti di una stagione fino a quel momento costellata più di amarezze che di gioie. Tra ritiri, momenti-no, una sorta di «autodifesa» che lo ha portato in più di una occasione a rinunciare ad attaccare quando poteva farlo, Tabaton non ne poteva più. Il successo sulle pietraie greche, le stesse fatali al suo rivale Droogmans, è arrivato per lui come una vera e propria liberazione, la fine di un incubo quale si stava trasformando l'avventura europea. Adesso, a meno due appuntamenti dalla fine, lui continua a soffrire, ma per lo meno lo fa da leader di una classifica che di deciso non ha ancora nulla. Due

segue



L'EUROPA DEI TRE

segue

rally, il Manx inglese tutto asfalto e il Cipro tutto terra, e tre uomini, Tabaton, Snijers e Droogmans, a contendersi un titolo tornato a valere. Dei tre, solamente l'italiano è stato l'unico a mirare, fin da inizio stagione, alla conquista del campionato (per altro da lui già vinto nell'86), mentre i due belgi nell'eurorally hanno fatto sporadiche apparizioni, tuttavia coronate da brillanti affermazioni: Droogmans a Ypres e al Deutschland, Snijers a Madeira. Poi la decisione di entrambi di tentare la sfida con Tabaton per il primato. Un cambiamento dei programmi, questo dei due piloti belgi e delle rispettive squadre (la Ras Sport che allestisce la Ford Sierra Cosworth di Droogmans; la Prodrive che cura la Bmw M3 di Snijers) dovuta a quella «guerra» del tabacco che vede contrapposte le due aziende belghe di sigarette: la Bastos sponsor di Snijers e la Belga che appare sulla vettura di Droogmans. La possibilità di aggiudicarsi la serie europea che entrambe hanno intravisto, ha fatto sì che l'impegno nel campionato venisse esteso anche alle ultime due prove. Una difficoltà in più per Tabaton, che adesso, oltre ai conduttori locali, dovrà vedersela faccia a faccia anche con i due belgi. Un motivo in più per rendere quanto mai appassionante questo finale di stagione. Quale il teatro dei prossimi appuntamenti? Quali le chance dei tre contendenti? Quali le tattiche adottate dalle squadre per questo rush finale?

QUESTA settimana in Inghilterra si corre il Manx rally, una gara tra l'altro valida per il campionato Open britannico ancora in ballottaggio tra lo scozzese Jimmy McRae (Ford Sierra Cosworth) e il finlandese Pentti Airikkala (Mitsubishi Starion Turbo). Terreno favorevole alle vetture a trazione posteriore, il Manx diventa quindi più propizio per la Bmw M3 di Snijers e la Ford Sierra di Droogmans, piuttosto che alla Lancia Delta a quattro ruote motrici di Tabaton, sebbene il genovese pare in grado di sopperire a questa differenza con la sua proverbiale abilità sui fondi in asfalto (vedasi il confronto di cui è stato protagonista al Garrigues con la M3 di Chatriot). Appena sette giorni più tardi l'eurorally si trasferisce a Cipro (dove Tabaton ha effettuato ricognizioni non appena finito l'Halkidiki). Data l'estrema vicinanza tra le due gare (un grave errore da parte di chi ha stilato il calendario '88), e quindi le enormi difficoltà nel trasferire i mezzi d'assistenza dall'Inghilterra all'isola di Cipro, la Grifone usufruirà di alcuni furgoni di servizio niente meno che del team Lancia-Martini. Una garanzia per

A lato, Fabio Arletti, l'«uomo nuovo» dell'europeo: dopo l'Halkidiki occupa il terzo posto in campionato. Sotto, la Ford Sierra Cosworth di Droogmans, l'altro belga che contende a Tabaton il titolo continentale. Con il ritiro in Grecia, Rayneri (nella pagina accanto, con la Golf 16V) ha concluso la sua stagione (Photo4)



Tabaton, un duro colpo per i diretti rivali. La Prodrive, di contro, per concentrare tutti gli sforzi sulla vettura di Snijers, si vedrà costretta a rinunciare a schierare al Sanremo la M3 prevista per Bernard Béguin, visto che non sarà in grado di garantire le assistenze al pilota francese per le ricognizioni in Italia, che avrebbero dovuto effettuarsi proprio nei giorni della gara cipriota. Per il belga, sempre per l'ultima prova del campionato, si parla anche di una Bmw 325i a quattro ruote motrici (modello omologato in Gr. A dal gennaio scorso), che la Prodrive avrebbe preparato nei mesi scorsi ma non ancora

a punto. Robert Droogmans, entrambe le occasioni (Manx continuerà a utilizzare la Ford Cosworth preparata dalla Ras Sport) lo si è già visto all'Halkidiki, sulla base di chance ne ha veramente pochi termini di percentuali, Tabaton per cento delle possibilità di aggiudicarsi il titolo europeo; Snijers un 30 per cento, mentre a Droogmans resta il 25 per cento. Dalla disputa abbiamo lasciato Tabaton, rivelazione del campionato, mentre Droogmans è stato il terzo assoluto. Il giovane Tabaton ha fatto la sua parte in questa stagione e un suo inserimento nella



I NOSTRI

ITALIANI BRAVA GENTE

SE LA PALMA di «volto nuovo» dell'europeo '88 spetta al giovane modenese Fabio Arletti, vincitore del rally bulgaro Zlatni-Plassatzi, quella di pilota più tenace va a Michele Rayneri che la sua stagione in giro per l'Europa l'ha purtroppo conclusa sull'ultima prova speciale dell'Halkidiki, in Grecia. Era quarto quando è stato costretto al ritiro: quel piazzamento gli avrebbe consentito di arrivare tra i primi tre (con tutti i se e i ma legati alle ultime prove) della classifica finale di campionato. E invece la sua squadra, l'Audi Europa Team di Radaelli ha deciso di non prendere parte né al Manx né a Cipro, consapevole che, pur con un budget limitato, la sua parte nell'europeo l'aveva già fatta, raccogliendo anche risultati superiori a quelli che i mezzi consentivano. E si

sono consolati con il titolo femminile conquistato virtualmente da Paola de Martini e con la soddisfazione di aver salutato, seppure per il breve volgere di qualche settimana, Rayneri leader del campionato. Campionato che, oltre al primato di Tabaton, vede un altro italiano a un passo dal titolo. Si tratta di Piero Liatti che, sebbene battuto all'Halkidiki dal friulano Mario Panontin, con la Lancia Delta della scuderia Tre Gazzelle, continua a essere al comando del Challenge Fia riservato ai conduttori con vetture Gruppo N; titolo che a due gare dalla fine (per il trofeo sono considerati validi unicamente i rally a coefficiente 20) non dovrebbe sfuggire al pilota della Grifone. Peccato solo che questo Challenge non sia stato per nulla pubblicizzato dalla Fia. □

il successo finale trova un ostacolo nella esperienza che questi momenti richiedono: alla sua prima vera stagione, Arletti, veloce e sempre regolare, non ha ancora la malizia delle tre «vecchie volpi», Tabaton, Snijers e Droogmans. L'euro rally, quindi, rischia di risolversi in «volata», degno epilogo di una serie che quest'anno pare aver trovato la sua formula. Unica correzione: un calendario meglio distribuito. Non ha senso, infatti, che un Halkidiki prenda il via il giorno dopo il 1000 Laghi mondiale e che tra Manx e Cipro debbano intercorrere solamente sei giorni.

Maurizio Ravaglia



Ingvar Carlsson (a destra) con una Mazda 323 4Wd, usata abitualmente come «muletto», ha sfruttato al meglio le potenzialità della sua vettura ed è riuscito a vincere la gara di Formula Rally disputata a Gründau. Lo svedese ha eliminato, in semifinale, Miki Biasion (al centro a destra, una fase dello scontro fra i due) e quindi, in finale ha battuto Markku Alen (sotto) in sole due manche (Photo4)



L'argentino Recalde (a destra) al volante della Audi Coupé Quattro usata da Stohl al rally dell'Acropoli, ha duramente impegnato Alen in semifinale: alla fine si è piazzato al quarto posto. Nella pagina a fianco: la partenza della finale (sopra) e una panoramica sul bell'impianto tedesco dove si è disputata la gara di Formula Rally (sotto) (Photo4)



MAZDA A SORPRESA NELLA GARA DI GRÜNDAU

SI ACCENDE LO SVEDESE

Carlsson, con la 323 4Wd, ha colto una inaspettata vittoria contro le Lancia di Alen e Biasion in crisi con le gomme deterioratesi troppo in fretta

di Gianni Antonella

CLAMOROSO a Gründau... la Lancia ha perso. Ebbene sì, ogni tanto (e solo in qualche occasione molto, ma molto particolare) anche la squadra schiacciasassi di Torino si «diverte» a lasciare le briciole ai «frustrati» avversari. E in Germania, nella gara di Formula Rally che si è disputata sull'impianto di Gründau i riflettori sono stati puntati proprio sugli altri, su quelli che quest'anno hanno mancato tutti gli obiettivi. Ha vinto la Mazda e ha vinto Carlsson, il «brutto anatroccolo» di questa squadra che dopo il rally di Svezia di quest'anno era stato messo in naftalina. La rivincita dei poveri, insomma. Eppure il team Lancia-Martini aveva portato due Delta Integrale (reduci dal 1000 Laghi) e le aveva affidate a Biasion che qui aveva vinto la scorsa stagione e ad Alen, ancora fresco del successo finlandese, oltre a

segue





AUTOLOOK ITALIA

IMPORTAZIONI E DISTRIBUZIONI ESCLUSIVE PER L'ITALIA

PRESENTA :

MONT BLANC® ... il Rolls dei portatutto.
MADE IN SWEDEN

Linea completa di sistemi di trasporto per auto.



MADE IN ENGLAND

...la migliore assicurazione sulla vita.

Cinture di sicurezza anteriori e posteriori omologate a norma di legge.

mc

CARFASHION

monte carlo

MADE IN W.GERMANY

...foderine per auto: seduti in allegra compagnia di: Topolino, Minnie, Snoopy ecc.



"QUALITA' E SICUREZZA SENZA COMPROMESSI"

AUTOLOOK ITALIA s.r.l.

Via Togliatti, 17 - 40026 IMOLA (BO)



0542/640290 - Telefax: 0542/640286

CERCASI AGENTI/CONCESSIONARI PER ZONE LIBERE



A sinistra
svedese
posizion
Moment
per Wal
(sotto)
sua Au
Quattro
il pilota
vinse la
nel 198
fuoco a
una pe
benzin



SI ACCENDE LO SVEDESE

segue

quella del Jolly-Totip affidata ad Ericsson. Un po' di sfortuna e qualche problema con le gomme hanno fermato il volo dei due alfieri della scuderia italiana. Tuttavia onore al merito di Carlsson che, con una 323 4Wd usata abitualmente come «mulletto», è riuscito ad avere la meglio. Carlsson, nella sua marcia di avvicinamento alla finale, ha battuto la vettura gemella di Sundström e quindi, in tre manche, Biasion. Il veneto, in ogni caso, nella semifinale è riuscito a far alzare in piedi gli spettatori che erano sulle tribune di questo bell'impianto. Biasion, dopo un salto, ha affrontato un tornantino su due ruote, rischiando così di replicare la carambola che lo vide protagonista a Bologna, al Memorial Bettega dell'86. Miki ha evitato il capotamento, tuttavia ha perso quella manciata di decimi che hanno spianato a Carlsson la strada della finale. Nello scontro decisivo, contro Alen (che nel frattempo aveva eliminato in semifinale un coriaceo quanto volitivo Recalde, al volante di un'Audi), sulla Mazda di Carlsson sono state montate delle coperture speciali: delle gomme Avon specifiche da rallycross, abitualmente usa-

te per le Peugeot il campionato specialità. La culiare di questa quella di aver metà slick e me te intagliato. E meno special Terra» usate d state meno cor briciolina di q mula Rally è c vuoto panier quanto rigua competizione confermato an grande spetta gare che pia assumendo u specifica. Cer di esibizioni quasi accade contenuto Gründau c'è zione, in vero dell'Audi Sp sione Pikes volante del vinse la leg salita nel 19 no che Wal l'esibizione, l'efficienza t ta male, c aveva avuto dio a causa benzina. P posto, Röh lare, per la serie di gi tracciato t

MARTINI



Martini, Martini Racing, M & R are registered Trade Marks.



Martini Bianco. The right Bianco.



BIANCO

MARTINI

NUOVA OPEL CORSA GT TURBODIESEL. CUORE D'ATLETA.



166 km/h. Da 0 a 100 in 13" netti.

Fulminante nello scatto, potente nell'allungo, Corsa GT Turbodiesel ha un innato talento sportivo, esaltato da una raffinata tecnologia motoristica. Il suo propulsore di 1488 cc, 67 CV, è allenato per vincere: non solo nelle prestazioni velocistiche, ma anche nei consumi (appena 4 litri di gasolio per 100 km a 90 all'ora). In più è dotato di soluzioni tecniche innovative, come il sistema elettronico che controlla la temperatura delle candele, con un tempo di riscaldamento record: solo 3,5 secondi. Ma la vocazione sportiva di Corsa GT Turbodiesel è evidente anche da ferma: una dinamica linea nasconde interni accattivanti, sedili avvolgenti, volante a tre razze, a cui potrete aggiungere alzacristalli elettrici, tetto apribile e cerchi in lega. Nuova Corsa GT Turbodiesel, cuore d'atleta, farà battere più forte il vostro cuore.



OPEL
BY GENERAL MOTORS
N°1 NEL MONDO

a cura di Maurizio Ravaglia

AURIOL VINCE AL MONT BLANC E SI RILANCIA

CON IL successo al rally Mont-Blanc, Didier Auriol, con la Ford Sierra Cosworth, si è rilanciato nel campionato francese, che adesso lo vede al terzo posto della classifica provvisoria, staccato di soli 12 punti da Chatriot (Bmw M3), che al Mont-Blanc (percorso tutto in asfalto) è stato costretto al ritiro per noie meccaniche. Alle spalle del pilota della Ford è arrivato l'altro conduttore della Bmw, Bernard Béguin che ha accusato un distacco dal vincitore di 2'29" mentre la terza piazza è stata conquistata dall'Alfa Romeo 75 V6 di Panciatichi. Il Gruppo N ha invece visto l'affermazione dei coniugi Oreille (Renault 5 Turbo) che hanno anche occupato la settima posizione assoluta finale, grazie alla quale si trovano al secondo posto in campionato.

LA NISSAN IN MALAYSIA CON EKLUND

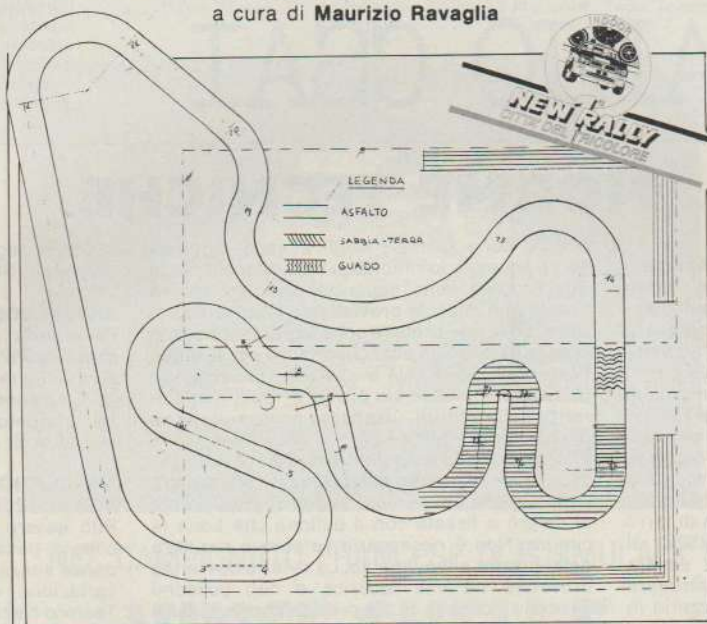
SARÀ lo svedese Per Eklund a portare in gara al rally di Malaysia (24-27 settembre, prova valida per il campionato Fia Asia-Pacifico), la nuova Nissan March (nella FotoHolmes). La vettura monta un motore sovralimentato mediante turbocompressore di 930 cc, capace di una potenza di 118 cavalli. Al rally di Malaysia prenderanno parte anche i neozelandesi Wilson (Mazda 323 4Wd) e Bourne (Subaru Rx Turbo). La Mitsubishi ha iscritto due Galant Vr4 a quattro ruote sterzanti per il giapponese Shinozuka e il finlandese Lasse Lampi.



■ **TOYOTA.** Lo scozzese Jimmy McRae debutterà con la Toyota Celica 4Wd Gr. A in occasione del Quip Forest Rally di fine settembre.

NIENTE SVEZIA IN APERTURA DEL MONDIALE '89

CONTRARIAMENTE a quanto apparso sul calendario provvisorio del mondiale '89, non sarà il rally di Svezia, che avrebbe dovuto disputarsi dal 5 all'8 gennaio, ad aprire la stagione iridata. La data definitiva della prova svedese sarà decisa nella riunione della Fisa che si terrà in ottobre. Il rally di Montecarlo, quindi, conserverà il privilegio di essere l'«ouverture» del mondiale rally.



RALLISTI E VELOCISTI A REGGIO EMILIA

SFIDA INDOOR PER I CAMPIONI

SI CHIAMA «1. New Rally Città del Tricolore» ed è la prima competizione automobilistica che si disputa interamente su un circuito «indoor», vale a dire al coperto. La manifestazione, che ha in Rudy Dal Pozzo e Romeo Bigliardi gli organizzatori (coadiuvati da Clay Regazzoni), si svolgerà il 22 e 23 ottobre prossimo su un apposito tracciato realizzato al Centro Esposizioni Expo di Reggio Emilia e prevede la partecipazione di piloti di Formula 1 e di rallyisti. Al «1. New Rally Città del Tricolore» hanno già dato la loro adesione Prost, Nannini, Boutsen, Arnoux, Alboreto, Berger, Senna, Caffi, Piquet, Larrauri, Baldi, Barilla, Cecotto, Nesti, mentre sul fronte dei rallyisti vi saranno Biasion, Alen, Saby, Tabaton, Cerrato, Zanussi, Cunico oltre a Pregliasco, Munari, Pinto, Ormezzano, Paolo Fabbri, Paola de Martini, Aghini. I partecipanti si alterneranno al volante di vetture quali Peugeot 205 T16, Lancia (S4, Rally e Delta Integrale), Ford Sierra Cosworth, Audi Coupé Quattro, Porsche, Mercedes, Mazda, Toyota e Opel. Il percorso di gara è costituito da un tracciato di 1100 metri (nel disegno) con tratti in asfalti e altri in terra ed è previsto anche un guado.

PER TOYOTA E LANCIA È GIÀ SANREMO

SONO iniziate la scorsa settimana, nell'entroterra imperiese, le prove di Lancia e Toyota in vista del prossimo rally di Sanremo (9-14 ottobre). La Lancia, presenti Biasion e il collaudatore Pinto, ha provato la Delta Integrale (che sfoggiava il cofano anteriore con la «gobba» destinato alla futura versione con propulsore 16 valvole) con un motore (il solito 8 valvole) allestito per il rally italiano a Pieve di Teco. Sono state anche effettuate prove di pneumatici Michelin. La Toyota, invece, ha scelto Colle S. Bartolomeo. I test del team nippo-tedesco hanno visto impegnato Kankkunen (nell'immagine Photo4, con la Celica 4Wd), che ha provato diverse soluzioni di assetto per i fondi in asfalto, unitamente a nuovi pneumatici Pirelli: la Celica ha evidenziato netti miglioramenti sull'asfalto. Intanto giunge notizia che al Sanremo potrebbe debuttare la nuova Kadett Gsi con motore 16 valvole, se la Opel riuscirà a omologare il modello in Gr.A entro il 1. ottobre. In Italia vi dovrebbero essere due esemplari per Haider e Wilson.



■ **FUORISTRADA.** Si correrà il 15 e 16 ottobre il raid Molino del Piano-Pontassieve, 2. Trofeo Molino-Giovi, riservato ai veicoli fuoristrada. La gara, che si svolgerà anche di notte, toccherà la Val di Sieve, il Mugello e il Pratomagno (province di Firenze e Arezzo). Il regolamento di gara prevede un massimo di 60 mezzi al via (divisi in quattro categorie). Il raid è organizzato dal Fuoristrada Club Firenze.

■ **FERRARA.** Il 14. Rally degli Estensi causa impreviste difficoltà da rally sprint è diventato raduno turistico, che si articolerà su due prove di precisione che determineranno la classifica. Invariata la data della manifestazione (25 settembre) curata dal scuderia San Giorgio di Ferrara.

■ **PIEMONTE.** Si sono aperte le iscrizioni al 1. rally sprint della Valsangone (in calendario il 2 ottobre). Il percorso di 160 km comprende 20 prove speciali. Il rally è organizzato dalla Pianezza Corse, via Claviere 17, 10044 Pianezza (TO).

■ **MARCA.** A seguire la 5. edizione del rally Marca Trivigiana, in programma il 17 settembre a Vittorio Veneto (TV), vi sarà anche il due volte campione del mondo Walter Röhrl che nei giorni della gara sarà ospite del Motoring Club Sernaglia. Al Marca, che ritorna in calendario dopo un anno di assenza, parteciperà anche «Ciccio» Cuccirelli (vincitore della Coppa Italia '82 2. zona) con una Bmw M3.

■ **GRIFONE.** Si terrà nei giorni 18, 20, 21, 25 e 27 ottobre (dalle ore 20 alle 23) il 10. Corso copiloti rally indetto dalla scuderia genovese Grifone. Il corso, che si svolgerà presso l'Ac Genova, si articolerà su 5 lezioni teoriche e 2 prove pratiche. La partecipazione è gratuita e le iscrizioni vanno inviate alla segreteria della scuderia Grifone, c/o Ac Genova, via 22 Ottobre 164 rosso (GE) entro l'11 ottobre.

■ **DAME.** Il duello tra la Taruffi (che a Piancavallo ha «divorziato» dal Jolly-Charms) e la Galli è uno dei motivi di interesse di questo finale del Cir. Forse già da Pescara, la Taruffi potrà disporre di una Ford Sierra Cosworth della Gpr. Di contro, la Galli (leader della classifica femminile) risponde con un programma che prevede tutte le prove a coeff. 3 e 4 ancora in calendario, oltre al Sanremo e al Valtellina.

■ **LUPIDI.** Dovrebbe essersi conclusa al rally di Piancavallo la stagione di Lupidi con la Lancia Delta della scuderia Gpr: già dal Sanremo, Lupidi dovrebbe ritornare al volante di una vettura Renault. Si tratta della 21 Turbo Gr. N con la quale il pilota triestino ha intenzione di prendere parte al Cir '89.

■ **GRAN BRETAGNA.** Con una Ford Sierra Cosworth Gr. A, Trevor Smith si è aggiudicato il Cumbria Rally, sesta prova del British National Championship. Al secondo posto si è classificato Grierson (Opel Manta 400 Gr. B). Smith è al comando della serie a pari punti con Renwick.

Hanno collaborato
René Alezra, Gianni Coggi, Martin Holmes

NOTIZIARIO CSAI

Le pagine del «Notiziario Csaì» inerenti ai regolamenti tecnici e sp... motivazioni del TNA e ospitano qu... mente alla Csaì dai licenziati. T... presente che AUTOSPRINT, da par... a trattare gli stessi argomenti e... sempre, le sue opinioni indipenden... pagine e in ossequio alla libertà

NORME TECNICHE

CINTURE DI SICUREZZA

Aggiungere alla fine dell'Art. 9 N.S. 9 Annuario Csaì 1988 1° Vol. quanto segue: Tutte le vetture appartenenti a qualsiasi Gruppo dovranno essere equipaggiate con cinture di sicurezza a due cinghie per le spalle e una cinghia addominale. Punti di fissaggio alla scocca: due per la cinghia addominale; due od uno simmetrico in rapporto al sedile per le cinghie delle spalle. L'attacco delle bretelle della cintura di sicurezza alla carrozzeria deve essere in posizione simmetrica rispetto al sedile. Il foro sulla carrozzeria per il passaggio del/dei bullone/i deve essere rinforzato con una piastra di ferro delle dimensioni minime di mm 80x50x3 di spessore. La cintura ventrale deve essere ancorata agli attacchi previsti dal Costruttore ed in mancanza (lato tunnel) la carrozzeria in corrispondenza del foro per il bullone deve essere rinforzata con una piastra delle dimensioni minime di 80x50x3 di spessore. Se le

cinture sono montate sugli attacchi originali non è necessario rinforzare detti attacchi. Se le due bretelle sono separate possono essere fissate agli attacchi previsti per il sedile posteriore. Se le due bretelle sono separate possono essere fissate agli attacchi previsti per il sedile posteriore. Se le due bretelle si riuniscono in una sola, non essendo previsto, nella maggioranza delle vetture, un attacco posto sulla linea di mezzzeria del sedile, il foro che verrà praticato per il fissaggio dovrà essere rinforzato ponendo **al di sotto del pavimento** una piastra delle dimensioni minime di mm 80x50x3 forata al centro e fissata con il bullone che tiene la cintura. Non è necessario saldare o rivettare detta piastra al pavimento. Le cinture dovranno provenire da una fabbrica e non possono essere autoconstruite. Si precisa che le piastre di rinforzo per il fissaggio delle cinture di sicurezza costruite secondo le indicazioni pubblicate sul Notiziario CSAI n. 4/1985 pag. 10 ed

aventi le seguenti dimensioni: mm. spessore, **SONO DA RITENERSI V**

SIERRA COSWORTH.

Si ricorda che in base alla del Tribunale d'Appello Internazionale codolini che sporgono verso l'interno saruota possono essere piegati ma... La sporgenza del codolino nella sworth è di cm. 4.

ANNOTAZIONE CAMBIO TARGA PORTO TECNICO.

Può essere fatto sul passaporto caso di passaggio di proprietà o... denza senza sostituzione del med... variazione viene annotata dal C... Tecnico Nazionale sul campo di g... gato dovrà darne comunicazione... CSAI - Via Pola 9 - 20124 Mi... Tecnico).

AUTOCROSS

Si precisa che nelle vetture di autocross con motori sovralimentati la cilindrata geometrica va moltiplicata, come nelle vetture Stock-car, per il coeff. 1,4 ai fini della determinazione della classe di appartenenza.

VARIAZIONI DI CALENDARIO AUTOSTORICHE

Si porta a conoscenza degli interessati che la gara di Campionato Italiano e trofei CSAI Autostoriche, in calendario per il 18 settembre ed indicata in un primo momento sull'autodromo di Vallelunga si disputerà a Magio alla stessa data.

ERRATA CORRIGE VARIAZIONI CALENDARIO SETTORE FUORISTRADA

Per un errore di stampa quanto pubblicato sulla pag. di Autosprint n. 34/88 - 23/08/88, è sostituito da quanto segue: FIF/CLUB 4x4 EXPLORER - Cattolica Gabicce - Trofeo Csaì Endurance 4x4 Master FIF - Anticipata dal 7.8.1988 al 23.24.25. settembre 1988. Genova Fuoristrada Club - Genova - Trofeo e Coppa Endurance 4x4 Master FIF - Anticipata dal 5.6. novembre al 8.9 ottobre 1988.

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI DEL GIUDICE SPORTIVO

Franco Daminato:
Cronascalata della Marmolada 10/7/1988
decreto n. 6
Ammonizione con diffida per omesse verifiche post-gara.

Giannotti-Giannotti:
10. Rally AC. Varese - 19 giugno 1988
sentenza n. 16

Omessa segnalazione cartello ritorno-gara: prosciolti dall'addebito per non aver commesso il fatto.

Symbol Team srl:
Sport Nazionale:
Pergusa 19/6/88
sentenza n. 17

Ammenda di L. 1.000.000 (un milione) per comportamento scorretto verso Ufficiali di gara.

Giangiaco Spagnol:
Gara Cross/ Ceccano 19/6/1988
sentenza n. 18

Mesi tre di sospensione licenze (decorrenze 3/8/88) per comportamento scorretto verso altro concorrente ed Ufficiali di gara.

SCUOLA FEDERALE PILOTAGGIO CSAI CORSI RALLY DI ALTA SPECIALIZZAZIONE

La Scuola federale Csaì organizzerà nei prossimi mesi tre corsi rally con un programma di livello superiore. Detti corsi, della durata di tre giorni, saranno riservati a piloti con un curriculum di gare particolarmente prestigioso. Tale iniziativa è riservata a Scuderie regolarmente licenziate Csaì che dovranno segnalare i nominativi entro e non oltre il 30 settembre 1988. I corsi si svolgeranno presso l'autodromo di Vallelunga, previa selezione che verrà effettuata per i licenziati del Nord Italia il giorno 14 ottobre all'autodromo Varano Melegari, ed il giorno 3 novembre all'autodromo di Vallelunga per i licenziati dell'Italia Centro-Meridionale. Per informazioni rivolgersi alla Scuola Federale Csaì, presso Autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma. Tel. 06 / 9041009 - 9041027 - telex 614571 - telefax 06 / 9042197.

RIUNIONE SETTORE CROSS E COMPETIZIONI SPECIALI

Si porta a conoscenza di piloti e organizzatori del settore competizioni speciali che sabato 17 settembre 1988, presso dello Sport Club Maggiore, Via Don Minzoni 10, Maggio ore 10, è stata indetta una riunione per l'esame dei regolamenti.

CAMPIONATO ITALIANO MONTA

(classifica provvisoria)

Si invitano gli interessati a voler controllare il proprio punteggio eventuali sviste per iscritto alla segreteria della 8 commissione in salita - Via Pola 9 - 20124 Milano.

gr.	Pieve S. Stefano (AR) 22/5	Levico/Vetivola (TN) 29/5	Caprino/Spiazzi (VR) 5/6	Vallecamonica (BS) 12/6	Corsa della Mendola (BZ) 19/6	S. Giustino (PG) 26/6	Coppa Carotti (RI) 3/7	Città Potenza (PZ) 10/7	Coppa Tendon (AP) 17/7	Cesana/Sestriere (TO) 24/7	Lungobiossa (PA) 31/7	Svolte Popoli 15/8	Piancamuno (SS) 21/8
1. G. Nataloni	B	9	9	9	9	9	9	9	9	3	9	9	6
2. M. Nesti	Sport	5	5	8	—	—	5	12	12	—	12	—	12
3. E. Baribbi	Sport	—	12	—	12	8	12	8	3	12	5	—	8
4. G. Zarpellon	A	—	9	—	9	9	9	9	—	6	—	9	6
5. I. Butti	N	9	6	2	3	9	9	6	—	3	6	—	9
6. M. Iacoangeli	A	9	—	10	6	6	—	6	—	9	9	—	9
7. G. Regosa	Sport	12	—	12	—	—	—	5	8	5	8	—	—
8. G. Botti	N	—	—	—	—	—	6	9	4	—	9	—	—
9. R. Casasola	Sport	2	—	—	8	5	—	—	—	—	3	—	2
10. G. Tambone	Sport	—	8	—	—	12	—	3	—	—	—	—	—

seguono con punti da 22 a 1 n. 154 piloti.

Hanno collaborato: René Alezra, David Hodges, Wolfgang Monsehr, Tege Tornwall

GARY BRABHAM DOMINA A BRANDS HATCH

BRANDS HATCH - Gary Brabham (nella FotoOrsi) ha vinto la 15. prova del campionato Lucas di Formula 3 conducendo la gara dall'inizio sino al traguardo e facendo segnare il nuovo record sul giro della categoria. L'attuale dominatore della classifica iridata, Jarvi Lehto, è stato costretto al ritiro dopo aver lottato a lungo con Damon Hill, classificatosi al secondo posto nella gara di Brands Hatch. Il vincitore, autore della pole position, faceva segnare una buona partenza seguito da Irvine e Hill, mentre Lehto è stato subito costretto a inseguire. In poco tempo Brabham riusciva ad allungare e, alle sue spalle, si formava un terzetto composto da Hill, Irvine e Lehto. All'8. giro Irvine tamponava Hill, perdendo molte posizioni e al 16. Lehto era costretto al ritiro dopo aver cercato di strappare il 2. posto a Hill. Warwick, giunto 3. al traguardo e Alain Menu, classificatosi alle sue spalle, hanno realizzato in questa gara il loro migliore risultato mentre Irvine ha conquistato il sesto posto. La vittoria di Brands Hatch ha permesso a Brabham di scavalcare in classifica Donnelly.



NEL CAMPIONATO FRANCESE DI FORMULA 3

VINCE CHELI E RIMANE LEADER

ALBI - Eric Cheli (nella fotoSipa) ha vinto la gara del campionato francese di Formula 3, che si è corsa sul rinnovato circuito di Albi dopo la pausa estiva. Il pilota del team Serge Saunier, autore della pole, ha avuto al suo fianco sulla griglia Erik Comas, con il quale si sta giocando il successo nella serie ma è comunque riuscito ad aggiudicarsi la gara; Cheli ora conduce in classifica generale con due punti di vantaggio su Comas, secondo al traguardo. Al terzo posto si è classificato Gache, ormai definitivamente tagliato fuori dalla corsa per il titolo. La mancanza di un adeguato budget finanziario ha costretto alcuni piloti come Bellefroid e Velay ad abbandonare il prosieguo della stagione. Con questa vittoria Cheli ha dimostrato di essere una delle grandi rivelazioni del campionato '89.

FORMULA 3

Albi, 4 settembre 1988

8. gara del campionato francese

La classifica: 1. Cheli (Dallara 388-Alfa) 25 giri in 30'28"09 alla media di 174.083 kmh; 2. Comas (Dallara 388-Alfa) a 3"48; 3. Gache (Dallara 388-Alfa) a 3"96; 4. Vidal (Dallara 388-Vw) a 4"88; 5. Aumet (Dallara

388-Vw) a 5"24; 6. Goudchaux (Dallara 388-Vw) a 10"56; 7. Roussel (Martini Mk55) a 18"92; 9. Freon (Dallara 388-Alfa) a 19"47; 9. Palis (Reynard 883-Vw) a 21"85; 10. Lemarie (Dallara 388-Vw) a 24"45.

□ Giro più veloce: Gouchaux in 1'11"79.
La classifica del campionato: Cheli 74, Comas 72, Vidal 49, Robert 36, Gounon, Gache 33.

LARSEN AL SUCCESSO NELL'OPEL LOTUS

NÜRBURGRING - Henrick Larsen (nella foto Studio '83) ha conquistato la terza vittoria della stagione nell'eurochallenge Gm Lotus e ora il danese si trova a 13 punti dal Hakkinen, primo in classifica, dopo 8 corse sulle dieci previste dal calendario. Larsen, specialista delle gare sul bagnato avendo vinto anche le altre due corse disputate in queste condizioni, si è ripetuto al Nürburgring sotto la pioggia superando il pupillo di Jochen Mass, Heinz Frentzen 2. al traguardo, dopo tre giri, e mantenendo la prima posizione sino al termine. Hakkinen, partito molto indietro nella griglia, riusciva a risalire per entrare nei primi dieci e poter prendere punti, nonostante fosse incappato in un testacoda. Stessa sorte è toccata al brasiliano Eduar Neto, partito come molti altri concorrenti con le slick, e sorpreso in gara dalla pioggia, che tuttavia non riusciva a riprendere il gruppo. Quarto posto per Albacete dietro a Werner.

GM LOTUS EURO CHALLENGE

Nürburgring, 4 settembre 1988

8. gara della serie

La classifica

1. Henrick Larsen 12 giri in 23'4"665 alla media di 137.535 kmh; 2. Frentzen 23'47"42; 3. Werner 24'03"20; 4. Albacete 24'07"60; 5. McNish 24'09"94; 6. Kalf 24'11"18; 7. Schonstrom 24'14"24; 8. Bell 24'18"14; 9. Krone 24'19"01; 10. Adams 24'30"26.

□ Giro più veloce: Larsen in 1'57"83 alla media di 138.769 kmh.
La classifica della serie: Hakkinen 113, Larsen 100, McNish 77; Kox 65.

OTTO RENSING SI IMPONE NELLA F.3 TEDESCCA

ADENAU — Soltanto al quinto giro Otto Rensing è riuscito a conquistare la testa della corsa, approfittando di un errore di Michael Roppes, autore della pole, rimanendo al comando fino alla conclusione e aggiudicandosi la gara. Per problemi allo sterzo Roppes era costretto a lasciare passare anche Winkelhock, Kraemer e Wendinger, rispettivamente 2., 3. e 4. al traguardo, agguantando la quinta piazza davanti e Nueberger. In soli pochi giri Kaufmann, con una Dallara privata, era salito dall'8. al 3. posto ma un guail all'iniezione vanificava la sua ascesa. Nel gruppo, battaglia serrata tra Biela, costretto al ritiro, e Kaufmann, ottavo.

FORMULA 3

Nürburgring, 4 settembre 1988

10. gara del campionato tedesco

La classifica:

1. Otto Rensing (Reynard 883-Spiess) 20 giri in 38'50"37 alla media di 140.331 kmh; 2. Winkelhock (Reynard 883-Spiess) 39'02"99; 3. Kramer (Bsr Ks 388-Spiess) 39'12"63; 4. Wendinger (Ralt Rt32-Alfa) 39'18"44; 5. Roppes (Reynard 883-Spiess) 39'19"48; 6. Nueberger (Reynard 883-Spiess) 39'20"38; 7. Mueller (Dallara 386-Spiess) 39'20"38; 8. H.P. Kaufmann (Dallara 388-Spiess) 39'24"52; 9. Lohr (Martini Mk55-Spiess) 39'46"84; 10. Bovenstien (Ralt Rt32-Schrick) 39'56"80.

□ Giro più veloce: Michael Bartels in 1'54"41 alla media di 142.917 kmh.
La classifica del campionato: Winkelhock 146, Rensing 141, Biela 112, Kraemer 103, H.P. Kaufmann 86, W. Kaufmann 85.

F. 3 SVEDESE: RYDELL CENTRA IL BERSAGLIO

KINNEKULLE — Terza vittoria stagionale per Rickard Rydell nel campionato svedese di F. 3, data l'assenza di Micke Johansson, attuale leader in classifica generale. L'unica seria minaccia per Rydell, secondo nel campionato, poteva giungere dalla Reynard-Toyota di Kenny Brack che, nonostante la pole position, sbagliava completamente la partenza facendosi passare da quasi tutti i concorrenti, guidati dallo stesso Rydell. Alle spalle del vincitore si sono classificati, nell'ordine, Olausson, che dopo pochi giri si lanciava all'inseguimento di Rydell senza mai raggiungerlo. Kenny Brack ha comunque ottenuto il 4. posto.

FORMULA 3

Kinneulle, 4 settembre 1988

7. gara del campionato svedese

La classifica: 1. Rickard Rydell (Reynard 83-Vw) 20 giri in 17'05"7 alla media di 90,3 mph; 2. Olausson (Reynard 873-Toyota) 17'16"6; 3. Albertsson (Reynard 873-Vw) 17'17"5; 4. Bräck (Reynard 883-Toyota) 17'17"8; 5. Rajamäki (Reynard 863-Vw) 17'27"8; 6. Hillebrink (Reynard 873-Vw) 17'28"7; 7. Hansen (Reynard 873-Vw) 17'29"1; 8. Carlsson (Ralt Rt30-Vw) 17'31"1; 9. Birgersson (Reynard 883-Vw) 17'35"9; 10. Jönsson (Ralt Rt30-Vw) 17'36"8.

□ Giro più veloce: Rydell in 50"67 alla media di 91,4 mph.

Classifica finale del campionato: Johansson 99, Rydell, Olausson 75, Bräck 69, Bohlin 39, Birgersson 38, Albertsson 34, Hillebrink, Rajamäki 31, Hansen 28.



FORMULA 3

Brands Hatch, 4 settembre 1988

15. gara del campionato Lucas di F. 3

La classifica: 1. Gary Brabham (Ralt Rt32-Vw) 20 giri in 27'59"55 alla media di 179.339 kmh; 2. Hill (Ralt Rt32-Toyota) 28'04"20; 3. Warwick (Reynard 883-Vw) 28'08"34; 4. Menu (Ralt Rt32-Vw) 28'17"76; 5. Elliot (Reynard 883-Vw) 28'17"96; 6. Irvine (Ralt Rt32-Alfa) 28'19"28; 7. Simoes (Ralt Rt32-Alfa) 28'19"98; 8. Andrews (Reynard 863-Toyota) 28'25"54; 9. Dewhurst (Reynard 873-Vw) 28'40"13; 10. Ward (Reynard 863-Vw) 28'41"02.

□ Giro più veloce: Brabham in 1'22"68 alla media di 162.155 kmh.

La classifica del campionato: Lehto 93, Brabham 61, Donnelly 54, Hill 50, Irvine 43, Alcorn 17, Warwick 16, Favre 14.



IN FRANCIA OTTAVO SUCCESSO DELLA FORD

GRAN FINALE SIERRA

Nell'ultima gara di campionato, Soper e Ludwig si impongono sulla Bmw M3 di Ravaglia e Pirro dopo due combattute manche

NOGARÒ — Chi si aspettava dal Grand Prix di Nogaro, ultima prova dell'Euroturismo '88, una gara priva di motivi d'interesse, visto che il titolo era stato matematicamente conquistato da Ravaglia e dalla Bmw la settimana prima a Silverstone, è andato deluso. Sul tortuoso circuito francese di Nogaro, il campionato europeo riservato alle vetture Turismo ha offerto una delle sue corse più avvincenti. Alla fine, dopo due combattutissime manche, il successo è andato alla Ford Sierra Rs500 dell'equipaggio anglo-tedesco formato da Steve Soper (il grande deluso dell'europeo) e Klaus Ludwig. Ma quanto impegno hanno dovuto metterci i due del team Eggenberger, che si è aggiudicato la classifica continentale riservata alle squadre, per avere la meglio sulla Bmw M3-Schnitzer degli scatenati italiani Roberto Ravaglia e Emanuele Pirro, che hanno concluso al secondo posto. Nella lotta tra Ford e Bmw si è anche inserita la Nissan di Grice e Percy: la coupé nipponica ha dimostrato, qui in Francia, di essere finalmente sullo stesso livello delle Sierra Rs500 quanto a prestazioni, sebbene per quanto riguarda l'affidabilità c'è ancora da lavorare. A Nogaro la Ford voleva chiudere la stagione con una vittoria; in casa Bmw, Ravaglia aveva promesso di onorare il fresco titolo cercando il successo. In più l'orgoglio degli uomini della Nissan che non nascondevano l'intenzione di tentare un colpo a sorpresa. Tutto è stato rispettato e l'Euroturismo si è concluso in maniera che migliore non poteva essere. Liberi da giochi di squadra, i protagonisti della stagione non si sono risparmiati in una battaglia vissuta in un clima di rivalsa che ha visto un brillante Pirro (impeccabile la sua corsa nella prima manche, vinta con caparbia), un Soper tutto proteso alla ricerca del sesto successo (un record questo dell'inglese), e di un Ravaglia (11 risultati utili in 11 gare) che ha dimostrato quanto la corona di «re» delle Turismo gli sia pienamente meritata. Oltretutto il pilota veneziano, con questo secondo posto, ha tagliato corto ogni discussione: se anche Dieudonné avesse



vinto in Inghilterra, il titolo sarebbe stato ugualmente suo.

LA CRONACA — Al via delle due manche su cui si articola il Grand Prix di Nogaro, a prendere il comando sono subito le Sierra di Ludwig e Dieudonné con la M3-Schnitzer di Pirro in scia. Il romano è scattato in maniera quasi perfetta, scavalcando anche la Nissan di Grice (terzo tempo delle qualificazioni). Si ritirano subito entrambe le M3 del team Bigazzi: Grouillard e Vogt sono fermi con i motori k.o. Grice passa Pirro ma l'italiano non si dà per vinto e al rifornimento riconquista il terzo posto. Al 50. giro la Sierra di Ludwig entra ai box con un pneumatico afflosciato. Alla Ford «perdono» la Sierra di Dieudonné, costretta all'abbandono per problemi di trasmissione. Si ferma ai box anche la Nissan di Grice per la rottura di una sospensione. Pirro è solo al comando e vince la prima manche, nonostante la rimonta di Ludwig che si porterà a una manciata di secondi dall'italiano. Per la seconda frazione del Grand Prix di Nogaro, si ritrovano faccia a faccia



Ravaglia (sulla Bmw M3 che è stato portato al successo poco prima con la Sierra divisa con Ludwig) scattare al semaforo verde con la d'Europa che si installa in seconda ne davanti al compagno di team in posizioni di testa sembrano l'attenzione si sposta sulla Nissan dell'inglese Percy, par dello schieramento. Percy si forcing scatenato e rimonta posizioni prima di attaccare Ravaglia, il quale resiste per deve cedere il passo di fronte potenza della coupé nippona. Sierra di Soper non ci sono per il successo nella seconda manche conquista l'assoluto mentre Ravaglia piangere alla Nissan il guaio prima frazione di gara e se la vettura giapponese avrebbe il terzo posto nella classifica delle manche. Ravaglia, terzo di la Bmw M3-Schnitzer al secondo assoluto e per l'ottava volta stagione vince la 2. divisione



A Nogaro Soper con la Ford Sierra Rs500 (sopra, Studio83) ha conquistato la sua sesta affermazione stagionale: l'inglese era in coppia con Ludwig. All'estrema sinistra, la Bmw M3-Schnitzer che Ravaglia e Pirro hanno portato al secondo posto: il romano ha vinto la prima manche (FotoSipa). A sinistra, la Nissan Gts, brillante protagonista della seconda frazione di gara (Studio83)

GRAND PRIX DI NOGARO

11. prova del campionato europeo Turismo
Nogaro (F), 11 settembre 1988

Così (in 39) al via e (in 21) al traguardo

Ford Sierra Cosworth (Soper-Dieudonné) 1'19"35	Ford Sierra Cosworth (Ludwig-Niedwiedz-Soper) 1'19"46	<ol style="list-style-type: none"> Ford Sierra Cosworth 161 giri (Soper-Ludwig) in 3.45'22"87 Bmw M3 a 27"990 (Ravaglia-Pirro) Bmw M3 a 2'26"990 (van de Poele-Heger) Bmw M3 a 4 giri (Morin-Chatriot) Toyota Supra a 7 giri (Muller-Calderari) Bmw M3 a 8 giri (Wollstadt-Wirth) Bmw M3 a 8 giri (Anticham-Pla) Bmw M3 a 8 giri (Bychl-Fauber) Bmw M3 a 9 giri (Vanicek-Tomasek-Van Dede) Bmw 635 Col a 11 giri (Bassaler-Pessiot) Nissan Gts-R a 13 giri (Grice-Percy) Toyota Corolla a 15 giri (Fermine-De Liedekerke) Toyota Corolla a 15 giri (Close-Verreydt-Fermine) Toyota Corolla a 16 giri (Van Esch-Van Den Eckhout) Ford Sierra Cosworth a 16 giri (Bornebusch-Larsson) Ford Sierra Cosworth a 16 giri (Simonsen-Granberg) Bmw M3 a 17 giri (Salam-Destic) Bmw M3 a 21 giri (Abacete-Sasiambarrena) Toyota Corolla a 20 giri (Suster-Quargental-Seikel) Bmw M3 a 29 giri (Bello-Ricci) Bmw M3 a 29 giri (Van Dedem-Van Hooydonk)
Nissan Gts-R (Grice-Percy) 1'20"92	Bmw M3 (Laffitte-Thatcher-Vogt) 1'20"94	
Bmw M3 (Ravaglia-Pirro) 1'21"06	Bmw M3 (Heger-van der Poele) 1'21"34	
Ford Sierra Cosworth (Bornebusch-Larsson) 1'21"68	Ford Sierra Cosworth (Simonsen-Granberg) 1'21"85	
Bmw M3 (Grand) 1'21"92	Ford Sierra Cosworth (Metge-Jaussaud-Sourd) 1'22"03	
Ford Sierra Cosworth (Camathias-Siena) 1'22"04	Ford Sierra Cosworth (Rodriguez-Rodriguez-Mend) 1'22"13	
Bmw M3 (Bleynie-Guitteny-Jabouille) 1'22"24	Toyota Supra (Stryczek-Muller-Isler) 1'23"64	
Bmw M3 (Bello-Ricci) 1'23"69	Bmw M3 (Salam-Destic-Chatriot) 1'23"86	
Maserati Biturbo (Lindström-Santal) 1'24"10	Bmw 635 Col (Fevrot-Devvavade) 1'24"37	
Bmw M3 (Antincham-Pla) 1'24"56	Bmw M3 (Vanicek-Tomasek-Van Dede) 1'24"56	
Bmw 635 Col (Bassaler-Pessiot) 1'24"98	Bmw M3 (Bychl-Fauber) 1'25"19	
Bmw M3 (Wollstadt-Wirth) 1'25"20	Bmw M3 (Van Dedem-Van Hooydonk) 1'25"45	
Mercedes W108 (Bornebusch-Karlson-Bakaj) 1'25"58	Bmw M3 (Albacete-Sasiambarrena) 1'26"08	
Volvo 240 Turbo (Simonsen-Thenander) 1'26"39	Toyota Corolla (Fermine-De Liedekerke) 1'29"00	
Toyota Corolla (Charouz-Alber) 1'29"20	Toyota Corolla (Katsers-Burton) 1'29"56	
Toyota Corolla (Van Esch-Van Den Eckhout) 1'30"79	Toyota Corolla (Close-Verreydt-Fermine) 1'31"26	
Toyota Corolla (Galliano-Carvalho-Albace) 1'31"59	Honda Civic 16V (Triquet-Delaunay) 1'34"94	
Toyota Corolla (Suster-Quargental-Seikel) 1'32"68		

LE PROVE

«EN PLEIN» DI POLE

NOGARO - Con il giro più veloce delle qualificazioni conquistata da Soper, la Ford ha ottenuto un record: «firmare» tutte e undici le pole position dell'Euroturismo '88. A Nogaro il team Ford-Eggenberger si è presentato con sole due Sierra Rs500, rendendosi inutile la terza vettura schierata nelle tre gare precedenti (Spa, Zolder e Silverstone) per tentativo, non riuscito, di sottrarre punti alla Bmw di Ravaglia. Dietro alle Sierra ufficiali si è piazzata la Nissan dell'australiano Grice: la vettura giapponese (preparata comunque nella base inglese della Nissan Motorsport) ha ottenuto un tempo di appena un secondo e mezzo superiore a quello della pole position, segno evidente del lavoro di sviluppo di tecnici e piloti. La Nissan Gts-R si è dimostrata velocissima in rettilineo ma non ancora a punto per quanto riguarda l'assetto, che deve essere perfezionato. La prima delle Bmw M3 è stata quella del team Bigazzi affidata ai francesi Grouillard e Laffite, con il primo che ha fatto segnare il quarto tempo assoluto, precedendo le M3-Schnitzer di Ravaglia-Pirro e van de Poele-Heger. Sulla M3-Bigazzi è stato utilizzato un rapporto al ponte più corto e un limitatore di regime tarato a valori più alti di quelli normali. □

La classifica finale

EUROPEO TURISMO	MONZA 27/3	DONINGTON 17/4	ESTORIL 8/5	JARAMA 15/5	DIGIONE 29/5	VALLELUNGA 5/6	NURBURGRING 10/7	SPA 30-31/7	ZOLDER 21/8	SILVERSTONE 4/9	NOGARO 11/9	TOTALE PUNTI
-----------------	------------	----------------	-------------	-------------	--------------	----------------	------------------	-------------	-------------	-----------------	-------------	--------------

MARCHE

1. Ford	(40)	—	(40)	40	40	40	40	70	(35)	40	40	310
2. Bmw	35	40	35	(32)	(32)	35	(32)	80	40	(24)	35	300
3. Toyota	(20)	22	(20)	(20)	(20)	21	22	40	20	20	23	168

PILOTI

1. Ravaglia	(18)	40	35	32	(32)	35	(25)	80	40	(24)	35	297	
2. Soper	40	—	40	40	40	—	40	50	—	(30)	40	290	
3. Dieudonné	40	—	(27)	(30)	30	40	30	70	35	30	—	275	
4. van de Poele	(18)	40	(25)	25	32	35	(16)	20	40	—	—	32	224
5. Ludwig	—	—	27	40	—	—	40	70	—	24	40	217	
6. Heger	—	—	—	25	—	—	16	80	—	24	32	209	
7. Niedwiedz	30	—	40	30	40	40	—	—	—	24	—	204	
8. Laffite	32	—	22	20	25	—	32	54	25	19	—	201	

□ Il totale punti è riferito ai sette migliori risultati; tra parentesi, gli scarti.



A ELKHART LAKE SECONDA VITTORIA CONSECUTIVA PER FITTIPALDI

EMERSON INSISTE

Dopo aver rotto il ghiaccio a Mid Ohio il due volte campione del mondo di F.1 si è
e ora potrebbe dire la sua anche per il campionato dove Sullivan è ancora leader

ELKHART LAKE — Fantastico bis di Emerson Fittipaldi a Elkhart Lake, giusto una settimana dopo Mid Ohio. Con questa vittoria «El rato», (come lo chiamavano quando correva in Formula 1) o, come ora lo hanno ribattezzato negli Usa, «Emo», si è messo in corsa per il campionato di F. Indy, avendo «solo» 28 punti di distacco dal leader della classifica Danny Sullivan. Tuttavia, anche se mancano ancora tre gare alla fine e ci sono quindi ben 66 punti a disposizione, non si deve dimenticare che una delle corse è sull'ovale di Nazareth. Come ha dimostrato sino ad ora il campionato le Penske sono pressoché

imbattibili su questo tipo di pista e, visto che l'attuale leader Sullivan guida una Penske...

LA ROAD AMERICA è stata una corsa ricca di colpi di scena, Sullivan ha dovuto accontentarsi del quarto posto, perché ha perso, per ben due volte, durante il rifornimento una decina di secondi. Prima per colpa di A. J. Foyt che davanti a lui nei box lo ha rallentato vistosamente, poi a causa delle molte vetture e del traffico ai box. In più abbastanza «stranamente» i motori Chevy delle due Penske hanno accusato un consumo eccessivo forse per una carburazione



LE PROVE

SULLIVAN RECORD

ELKHART LAKE - Le vetture di Roger Penske sono le più corteggiate. Il prossimo anno, tutti le vorrebbero, del resto ad Elkhart Lake Sullivan e Mears, i due piloti che le utilizzano, hanno fatto il vuoto nelle prove ottenendo le prime due posizioni sullo schieramento di partenza. L'unico pilota a resistere abbastanza bene allo scatenato «duo Penske» è stato Al Unser Jr. che, con la sua March con motore Chevy (lo stesso delle Penske Pc 17) è riuscito a inserirsi al terzo posto a 355 millesimi di secondo dal poleman Sullivan e a soli 22 millesimi di secondo da Mears, apparso particolarmente in forma pur su un circuito stradale, che lui notoriamente non predilige. Sino a dieci minuti dalla conclusione delle prove la pole era saldamente in mano a Fittipaldi, che aveva ottenuto un tempo sul giro di 1'52"136, poi in rapida successione in tre lo scavalcavano. Sullivan, per primo lo bruciava in 1'51"567 (nuovo record della pista), poi Mears otteneva un tempo di 1'51"900 ed infine Al Unser jr. con 1'51"922 relega «Emo» in quarta posizione. Ancora in crisi la March-Porsche di Fabi che non è andata oltre la 13. posizione. In fondo al rettilineo è stata più lenta di 17 kmh rispetto ai primi. Il problema è risultato legato al motore Porsche incapace di erogare tutta la potenza che la sovrappressione del turbo gli consentirebbe poiché la valvola limitatrice «apri» prima. Un problema analogo a quello patito dai motori Ferrari in F.1 all'inizio anno.



In alto a sinistra, Sullivan che continua a capeggiare la classifica del campionato di F. Indy nonostante si sia dovuto accontentare del 4. posto nella 200 Miglia Road America vinta da un efficacissimo Fittipaldi, a fianco (FotoForti). In basso a sinistra, Unser jr. (FotoSipa) che solo 7. a Elkhart Lake, è stato superato da Rahal, a sinistra, nella classifica del campionato

molto grassa, e così a Sullivan è toccato di fare un terzo rapido stop, per rabboccare, e ha così perso ogni chance di vittoria. Rahal, che è sempre stato fra i primi ha ottenuto un brillante secondo posto, che però forse più di lui sarebbe stato meritato da Al Unser jr. (7.) rimasto senza benzina a due soli giri dalla fine. Mario Andretti come sempre è stato un leone. Costantemente fra i primi nonostante la sua Lola risultasse meno veloce delle altre vetture alla fine ha imposto la sua classe e la sua esperienza. Una gara dignitosa è stata disputata dalla Porsche del nostro Fabi. Sempre a ridosso dei primi alla fine ha

visto premiate la sua costanza con un ottavo posto, terza migliore prestazione stagionale. Fittipaldi e Sullivan sono stati i due piloti che hanno animato la corsa. Danny per i primi 15 giri è sembrato imprendibile, poi i problemi al box, lo hanno rallentato e qui c'è stata la mossa vincente di Fittipaldi che, durante il rifornimento, ha fatto scaricare l'allettone con risultato di poter andare più veloce e consumare meno. Una mossa davvero vincente che, sommata a dei «pit stop» velocissimi ha permesso a Fittipaldi di prendere la testa della corsa, al sedicesimo passaggio, e di mantenerla,

segue

ROAD AMERICA 200

Elkhart Lake (Wisconsin), 11 settembre 1988
12. prova del campionato di F. Indy

Così (in 24) al via e (in 12) al traguardo

Danny Sullivan (Penske Pc17-Chevy) 1'51"567	Rick Mears (Penske Pc17-Chevy) 1'51"900	1. Emerson Fittipaldi 50 giri (Lola T8700-Chevy) 1.38"11"240 alla media di 196,685 kmh
Al Unser Jr (March 88C-Chevy) 1'51"922	Emerson Fittipaldi (Lola T8700-Chevy) 1'52"136	2. Bobby Rahal a 1"070 (Lola T8800-Judd)
Bobby Rahal (Lola T8800-Judd) 1'53"196	Mario Andretti (Lola T8800-Chevy) 1'53"336	3. Mario Andretti a 24"110 (Lola T8800-Chevy)
Kevin Cogan (March 88C-Cosworth) 1'54"135	Michael Andretti (Lola T8800-Cosworth) 1'54"993	4. Danny Sullivan a 56"800 (Penske Pc17-Chevy)
Didier Theys (Lola T8800-Cosworth) 1'55"143	Derek Daly (Lola T8800-Cosworth) 1'55"220	5. Michael Andretti a 1"12"300 (Lola T8800-Cosworth)
Raul Boesel (Lola T8800-Cosworth) 1'56"168	Roberto Guerrero (March 87C-Cosworth) 1'56"239	6. Derek Daly a 1 giro (Lola T8800-Cosworth)
Teo Fabi (March-Porsche) 1'56"289	Scott Atchison (March 86C-Cosworth) 1'57"440	7. Al Unser Jr a 2 giri (March 88C-Cosworth)
John Jones (March 88C-Cosworth) 1'57"517	Arie Luyendyk (Lola T8800-Cosworth) 1'57"968	8. Teo Fabi a 2 giri (March Porsche)
Tony Bettenhausen (Lola T8700-Cosworth) 1'59"274	Ludwig Heimrath (Lola T8800-Judd) 1'59"590	9. Randy Lewis a 3 giri (Lola T8800-Cosworth)
Howdy Holmes (March 88C-Cosworth) 1'59"702	Rocky Moran (March 87C-Cosworth) 1'59"769	10. A.J. Foyt a 3 giri (Lola T8800-Cosworth)
Randy Lewis (Lola T8800-Cosworth) 2'00"654	A.J. Foyt (Lola T8800-Cosworth) 2'03"054	11. Howdy Holmes a 3 giri (March 88C-Cosworth)
Fulvio Ballabio (Lola T8700-Cosworth) 2'04"452	Ed Pimm (March 87C-Cosworth) 2'04"956	12. Rick Mears a 6 giri (Penske Pc17-Chevy)

Classifica del campionato dopo 12 gare:

1. Danny Sullivan 128; 2. Bobby Rahal 123; 3. Al Unser jr 120; 4. Emerson Fittipaldi 100; 5. Mario Andretti 98; 6. Rick Mears 96; 7. Michael Andretti 87; 8. Raul Boesel 79; 9. Derek Daly 44; 10. John Jones 40; 11. Roberto Guerrero 32; 12. Teo Fabi e A.J. Foyt 29; 14. Arie Luyendyk 27; 15. Tony Bettenhausen 25; 16. Kevin Cogan 24; 17. Howdy Holmes 19; 18. Scott Atchison 13; 19; Didier Theys 10; 20. Rocky Moran 9; 21. Randy Lewis 4; 22. Ed Pimm e Ludwig Heimrath 1.



EMERSON INSISTE

segue

poi, sino alla fine della gara. Ecco, comunque, una breve cronaca della Road America 200.

AL VIA IL più veloce è Sullivan che prende il comando davanti a Fittipaldi, Al Unser jr., Mears, e gli Andretti sr. e jr. Mears si ferma al quindicesimo passaggio con dei problemi all'alimentazione e raggiunge i box lentamente. Ripartirà per onore di firma attardato di 6 giri. Sullivan e Fittipaldi al quindicesimo giro quando si fermano per il primo pit-stop, sono vicinissimi ma Sullivan perde tempo, come detto, e al giro successivo «Emo» ha ben

jr, Rahal, Andretti sr e Sullivan che ha perso definitivamente contatto con i primi. Più staccati Michael Andretti, il bravo Fabi e Daly. Al Unser sr. è saldamente al secondo posto quando si ferma per un pit-stop a quattro giri dalla fine. Non perde la posizione, ma il motore della sua vettura si ammutolisce nel corso del giro successivo. Così, con Fittipaldi ormai saldamente in testa, passa in seconda posizione l'irriducibile Rahal, seguito da Andretti, Sullivan e Michael Andretti. All'arrivo la classifica rimane questa con Unser junior che rimedia solo una settima posizione alle spalle anche di Daly. La media di Fittipaldi è risultata di 196,685 kmh.

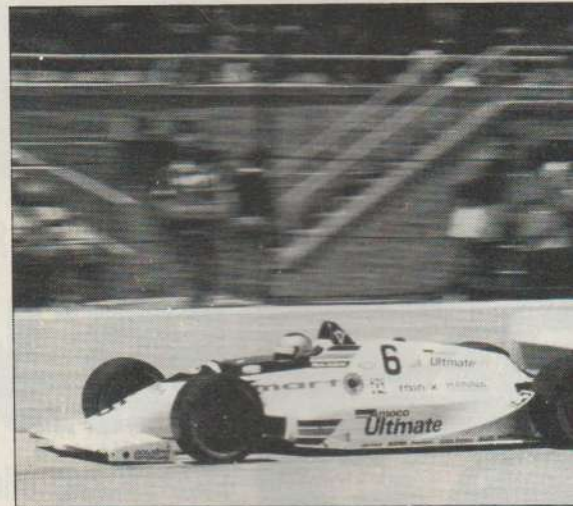
Giancarlo Cevenini



MERCATO

A RUBA LE PENSKE PC

ELKHART LAKE - «Colpo grosso» di Frank Arcero Kenopensky, proprietari del team «Arcero» e «Machinist» che si sono assicurati per il prossimo anno le Penske PC stanno dominando il campionato di F. Indy 1988, ambedue faranno correre questi telai opportunamente modificati ospitare il motore Cosworth, anziché l'8 cilindri Chevy erano nati. I due piloti a cui saranno affidate le vetture sono Jones, per Arcero, e Kevin Cogan, per il team Machinist. Non sarà possibile per questi due team avere il motore perché la Illmor ha la possibilità di rifornire un solo altro questi è Michael Andretti che, se non approderà in F. I., con la Lola-Chevy del team Haas-Newman in coppia con Mario. Cadono così anche le possibilità per Rahal il motore Chevy nella sua scuderia '89, la Kraco. accontentarsi di un ritorno (dopo un anno col Judd) al Cosworth con cui vinse, per altro, il suo primo titolo in Indy. Sembra anche che stia nascendo un nuovo team voluto da Leven, che, molto probabilmente, con un telaio Lola e un motore Cosworth farà correre l'ex pilota di F. I. Jochen Mass, tedesco, tra l'altro, non ha ancora perso la speranza della F. Indy a cui ha richiesto un propulsore per la F. Indy



Sopra, Mario Andretti, e a fianco, Michael Andretti rispettivamente nei numeri 3 e 5, nel Wisconsin. Nella prossima stagione potrebbero gareggiare per lo stesso team (FotoForti)

15"30 di vantaggio su di lui. Terzo è Al Unser, seguono Andretti sr., Rahal, Michael Andretti e Luyendyk. A metà corsa il vantaggio di Fittipaldi su Sullivan scende a 2"10, mentre rinviene fortissimo Al Unser jr che si installa in terza posizione, mentre «Piedone» «scivola» in quinta piazza. La sua vettura, nonostante sia aerodinamicamente scarica, è visibilmente meno veloce in rettilineo di quelle dei suoi rivali più diretti. Fittipaldi, al trentatreesimo giro si ferma per fare benzina, e riesce a ripartire senza perdere la posizione. Alle sue spalle ci sono Al Unser

MINI INDY

A FANGIO SI ADDICE ELKHART LAKE

ELKHART LAKE - Seconda vittoria per Juan Manuel Fangio nella gara Mini Indy disputata a Elkhart Lake, decisamente un circuito fortunato per l'argentino che ha vinto anche il giorno precedente la Mini Indy, una corsa riservata alla serie Corvette. Non c'è in ogni caso stata storia. Dopo che Calvin Fish era scattato in testa al decimo passaggio è stato Fangio a prendere il comando delle operazioni per non abbandonarlo più sino alla fine. Fish è stato successivamente costretto al ritiro per un guasto al motore, e così il secondo posto è andato a Beekhuis, che ha quindi rafforzato la sua posizione di leader del campionato. Alla gara di Elkhart Lake non hanno partecipato né Guido Daccò (che aveva

per altro, preannunciato la sua asserita sorpresa, Fontanesi. Entrambi i piloti hanno preso questa decisione in quanto accusano il team manager di non aver messo a loro disposizione una vettura sufficientemente competitiva.

AMERICAN RACING SERIES

Elkhart Lake (Wi), 11 settembre 1988

9. prova del campionato Ars

1. Juan Manuel Fangio 19 giri in 40'33"206 alla media di 197,012 kmh; 2. Beekhuis a 4"53; 3. Prappas; 4. Groff; 6. Ongais; 7. Simpson; 8. Snow; 9. Fix; 10. Metsos

La classifica del campionato: 1. Beekhuis 111; 2. Unser jr 107; 3. Byrnes 97; 4. Prappas 84; 5. Fish 77; 6. Fangio 76



PRO '87

MONZA

CORSA

MONTECARLO

STARTER

SOLO DA UN GRANDE IMPEGNO NASCONO GRANDI RISULTATI.



«E quando grande è l'impegno, grande è la qualità di cui devi disporre. Per questo scelgo Sparco.»

NOVITA'
Il casco di Biasion fa ora parte di una linea di caschi costruiti solo per l'impiego automobilistico e distribuita in esclusiva da Sparco.

sparco [®] **SPECIALISTI IN ABBIGLIAMENTO, SEDILI E ACCESSORI PER LO SPORT AUTOMOBILISTICO**

Questa campagna è stata realizzata con il contributo dei seguenti «specialisti» Sparco:

PIEMONTE, VALLE D'AOSTA E LIGURIA
Torino - MAGAZZINI DELL'AUTO
C.so de Nicola, 66 - 011/595233
Torino - RUOTE IN PISTA
Via Bologna, 21 - 011/854394
Sarre (AG) - TUTTAUTO
Fr. La Grènad, 18 - 0165/551593
Asti - A.R. SPORT
C.so Torino, 3/5 - 0141/211607
Alessandria - EURORICAMBI
Via Fiume, 39 - 0131/41541
Borgomanero (NO) - AUTOSHOP QUADRARO
Via Fr.lli Maiorini, 35 - 0322/81516
Cossato (VC) - AUTOIDEA
Via Mazzini, 44 - 015/93273
Albenga (SV) - AUTODACCESSORI ALBENGANESE
Via Dalmazia - 0182/51737
Diano Marina (IM) - PALLARA AUTORICAMBI
Via Mimose, 14 - 0183/495286

LOMBARDIA
Milano - FUNNY CAR
Via Trau, 2 - 02/6880494
Milano - D'VRAM
V.le Campania, 29 - 02/7383000
Monza Autodromo (MI) - COMPETITION MARKET
039/322486
Alme (BG) - BONALUMI
Via Locatelli, 41 - 035/541374
Treviglio (BG) - STYLAR
Via C.A. Dalla Chiesa, 13 - 035/691373
Brescia - AUTOLINE
V.le Piave, 197/A - 030/360731
Como - AUTOSERVICE
Via Rubini, 20 - 031/279132
Cremona - VACANZE E SPORT
Via Massarotti, 13/A - 0372/30447
Parlo Mantovano - HOBBY AUTO
Via Manzoni, 36 - 0376/398201

Sondrio - MODA MOTO
Via Aldo Moro, 34 - 0342/511108
Stradella (PV) - BOMBINI SPORT
Via Alles, 13 - 0385/40258
Varese - MARTIGNONI AUTOACCESSORI
Via Magenta, 21 - 0332/286282

TRE VENEZIE
Padova - HERMES
Via Beato Pellegrino, 95 - 049/38744
Padova - ROVERATO AUTOFORNITURE
Via Gattamelata, 130 - 049/776666
Este (PD) - EFFEBI AUTOACCESSORI
Via Cesare Battisti, 1/A - 0429/51192
Rovereto (TN) - MAKALU SPORT
Viale Trento, 75 - 0464/461056
Montebelluna (TV) - AUTOSHOP BEPI
Via Piave, 74 - 0423/23262
Udine - TECNOCORSE
Via De Rubis, 43 - 0432/503215
Verona - SANSOE
Str. Porto Palio, 82 - 045/567544
Schio (VI) - HOBBY CAR
Via Fusineri, 28 - 0445/21002

EMILIA ROMAGNA
Bologna - AUTOVOCHE
Via Mascarella, 79/D - 051/240719
Bologna - RENO RACING SHOP
Via Emilia Est, 18 - 0541/945599
Modena - DRAM di BOLOGNESI
Via Emilia Est, 375 - 059/365364
Parma - SALLI AUTOACCESSORI
Via Fainardi, 14/A - 0521/992472
Piacenza - PARTAUTO
Via Taverna, 261 - 0523/26240
Reggio Emilia - SA-BA
Via E. Ospizio, 66/G - 0522/555270

TOSCANA, MARCHE E ABRUZZO
Arezzo - AUTOTRE
Via Margartone, 25/A - 0575/20257
Firenze - AUTOMAGAZZINO di BALDACCI
P.zza Beccaria, 21/R - 055/2476249

Firenze - AUTOMODA
Via Maragliano, 113 - 055/358432
Prato (FI) - F.A.P.
Via Fabio Filzi, 39/L - 0574/30100-25033
Livorno - CAR AUTO DI BENINI
Via Maria Terreni, 28 - 0586/407207
Castellnuovo Garfagnana (LU) - GOMMAUTO
Via F. Azzi, 51 - 0583/63395
Faenza (FR) - AGHINI AUTORICAMBI
Loc. Valticella, 4 - 050/65150
Siena - BOTTEGA DELL'AUTO
Via Pescaia, 131 - 0577/28081
LAZIO
Roma - TANZINI SANDRO (BARONE)
Clivo Portuense Box 4 - 06/5818552
Roma - TANZINI GIANNI (PAROLI 95)
V.le Paroli, 95 - 06/805494
Chieti (CH) - TAGLIANTI ROBERTO
Via Casanuova - 0775/388673
Latina - SPORT 85
Via Piave, km 68.600 - 0773/486456
CAMPANIA, PUGLIA E CALABRIA
Napoli - EMPORIO DELL'AUTO di M. BOFFA
Via Sagrera, 1 - 081/370721

Salerno - BOVE MOTOR
V. Lungomare Colombo, 114/124-089/759662
C.so Garibaldi, 82
Barì - IL PNEUMATICO
Via Amendola, 133 - 080/580072
Fasano (BR) - AUTORICAMBI SABINO ROSA
Via Roma, 317 - 080/791223

SICILIA
Palermo - CALASCIBETTA S.
Via Vann'Antò, 8/14 - 091/343644
Catania - MOGAVERO FRANCESCO
Via Sant'Agata, 103 - 095/374747
Messina - PMR di BOMBACI
Via Torino isolato 2 - 090/2921036
Enna - AUTOACCESSORI SANTOMUGLIO
Via Sant'Agata, 103 - 0935/21525

SARDEGNA
Cagliari - RIAM
Via dei Valenzani, 19 - 070/46926
Orosi (NU) - PALA AUTORICAMBI
Via Satta, 21 - 0784/98746
Olbia (SS) - SILANOS AUTOACCESSORI
Via G. d'Annunzio, 1 - 0789/21276

RALLY CIR/Valtellina

DIMEZZATO CAUSA I LIMITI

SONDRIO — I piemontesi Bertone-Chiapponi, su Bmw M3 Gr. A, hanno vinto la 34. edizione della Coppa Valtellina. Il rally è stato sospeso a metà gara a causa di forza maggiore (imposizione prefettizia del limite di velocità massima di 50 kmh).

Sondrio, 10-11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Bertone-Chiapponi (Bmw M3) in 39'33"; 2. Stagni-Paganoni (Ford Sierra Cosworth) a 3"; 3. Dionisio-Bellelli (Ford Sierra Cosworth) a 11"; 4. Martinelli-Pro (Lancia Delta Integrale) a 15"; 5. Galli-Sormani (Alfa Romeo 75 Turbo) a 1'11".

SALITA/Luzzi-Sambucina

UNA COSA IN FAMIGLIA

LUZZI — Carlo Scola è tornato alla vittoria nella cronoscalata Luzzi-Sambucina, questa volta con un'Osella Pa/5 di ben 10 anni fa. Alle sue spalle si è piazzato il cugino Ritacca, e al 3. posto papà Domenico Scola.

Luzzi (Cs), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Carlo Scola (Osella Pa/5) 3'44"46; 2. Ritacca (Osella Pa/6) 3'45"08; 3. D. Scola (Osella Pa/12) 3'53"98; 4. Misasi (Osella Pa/8) 4'05"89; 5. Pezzolla (Lucchini A.R.) 4'06"22.

SLALOM/Città di Noto

A MELLUZZO LA COPPA CSAI

NOTO — Con una manche impeccabile, Maurizio Melluzzo ha conquistato la 2. edizione dello slalom Città di Noto. Con questo successo il pilota della «Supergara» si è aggiudicato la Coppa Csaì. Secondo è giunto l'amico-riale Vincenzo Fazzino.

Noto (Sr), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Melluzzo (Fiat X1/9) 140,24; 2. Fazzino (Fiat X1/9) 143,93; 3. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 152,79; 4. Fiore (Fiat X1/9) 153,56; 5. Palumbo (Fiat X1/9) 154,39.

AUTOCROSS/Rosà

INAUGURA STECCA

PADOVA — Giancarlo Stecca, della scuderia Hornet Corse, su Lancia Delta S4, ha ottenuto il miglior tempo della gara nazionale di autocross valevole per l'assegnazione del circuito di Padova, una nuova pista inaugurata proprio in questa occasione.

Padova, 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Stecca (Lancia Delta S4) 6'59"65; 2. Brugnaro (Prot. Golf) 7'07"69; 3. Zantomasì (Abarth) 7'33"76; 4. Masioli (Porsche) 7'33"94; 5. Parro (Fiat X1/9) 7'44"97.

RALLY 1. SERIE/Bassano

DALLA POZZA TRANQUILLO

BASSANO DEL GRAPPA — Dalla Pozza-Dalla Benetta su Bmw M3 hanno vinto la 5. edizione del Rally Città di Bassano. Più di tutti si è avvicinato il duo Zanon-Zanella su Delta Integrale, che ha preceduto la coppia Zordan-Marchetti.

Bassano del Grappa (Vi), 9-10-11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Dalla Pozza-Dalla Benetta (Bmw M3) in 1'20"24"; 2. Zanon-Zanella (Delta Integrale) a 37"; 3. Zordan-Marchetti (Sierra Cosworth) a 1'55"; 4. Gasparotto-Billiani (Delta Integrale) a 2'01"; 5. Gechele-Cracco (Sierra Cosworth) a 2'36".

SALITA/Pedavena

CASASOLA SENZA PROBLEMI

PEDAVERNA — Il friulano Casasola ha vinto quasi in scioltezza la 7. Pedavena-Croce D'Aune. Secondo posto per Aguzzoni. In gruppo N vittoria di Di Fant, subito davanti al primo di gruppo A. Valbruciolli.

Pedavena (Bl), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Casasola (Osella Pa/9) in 3'48"68 alla media di 127,514 km/h; 2. Aguzzoni (Osella Pa/9) 3'56"33; 3. «Domingo» (Osella Pa/9 Ram) 3'56"72; 4. Castelli (Lucchini) 4'13"96; 5. Biasioli (Chevron B/23) 4'17"51.

SLALOM/Pignataro

ARDUINI D'UN SOFFIO

PIGNATARO MAGGIORE — Per soli 13 centesimi il pontino Leonello Arduini, su Porsche 914, ha battuto Giovanni De Luca (Porsche 911) nel 5. slalom di Pignataro-Vastorano-Giano, penultima prova della Coppa Csaì 4. zona. Al 3. posto Vinaccia.

Pignataro Maggiore (Ce), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Arduini (Porsche 914) 130,69; 2. De Luca (Porsche 911) 130,82; 3. Vinaccia (A112) 132,76; 4. Laurenza (Simca R2) 133,37; 5. Rossi (Porsche 911) 136,00.

AUTOCROSS/Ceccano

CONSOLI IL PIÙ VELOCE

CECCANO — Nonostante una partenza anticipata di Sardellitti, la vittoria nel 4. Trofeo Citroën Corvi è andata a Consoli, davanti allo stesso Sardellitti e Braga. Costretto al ritiro il campione della specialità Giambattista Rosella.

Ceccano (Fr), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Consoli (Lancia Beta Montecarlo) 5'44"5; 2. Sardellitti (Fiat X1/9) 6'47"5; 3. Braga (Lancia Beta Montecarlo) 6'50"1; 4. Pavanelli (Porsche) 6'52"5; 5. Valente (Fiat X1/9) 6'56"0.

RALLY 1. SERIE/Grappolo

CAPELLINO FA IL BIS

SAN DAMIANO — Vincendo 7 delle 10 prove in programma Capellino-Morino (Ford Sierra Cosworth) si sono aggiudicati la 6. edizione del Rally del Grappolo, bissando il successo dello scorso anno. Alle loro spalle Longhi-Leonardi.

San Damiano (AT), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Capellino-Morino (Ford Sierra Cosworth) in 1'14"34"; 2. Longhi-Leonardi (Renault R 5 Gt Turbo) a 1'28"; 3. Bovero-Dal Ben (Ford Sierra Cosworth) a 1'56"; 4. Boetto-Santi (Lancia Delta 4WD) a 3'53"; 5. Borsa-Veronese (Peugeot 205 Gti).

SALITA/Cefalù-Gibilmanna

ROSOLIA SU REGOSA

CEFALÙ — Terza vittoria nella cronoscalata Cefalù-Gibilmanna di Benny Rosolia. Alle sue spalle si sono inseriti Giulio Regosa ed Ezio Baribbi. Quest'ultimo ha così ridotto il distacco dal leader Nataloni, nella classifica del campionato.

Cefalù (Pa), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Rosolia 6'33"47; 2. Regosa 6'36"94; 3. Baribbi 6'39"44; 4. Ce-raolo 6'39"85; 5. Cassibba 6'40"65. Tutti su Osella Pa/9.

SLALOM/Polesine

SUCCESSO DI DRAGHETTI

PORTO TOLLE — L'emiliano Giovanni Draghetti, su A112 A-barth, ha vinto la 2. edizione dello slalom del Polesine, valevole per l'assegnazione del Trofeo Comune di Porto Tolle. Draghetti ha preceduto Filippi e Passarella nell'ordine.

Porto Tolle (Ro), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Draghetti (A112 A-barth) 163,98; 2. Filippi (Renault 5 Gt) 167,00; 3. Passarella (Renault 5) 170,96; 4. Buzzini (A112 Abarth) 171,96; 5. Rizzi (Fiat X1/9) 177,31.

VELOCITÀ/Formula

SAVOLDI UNDER '88

MONZA — Vincendo stagionale, Mirco Savoldi ha conquistato il campionato Under 23 di Formula Mario Vismara, dopo aver centrato la vittoria battendo la strada all'ultima curva.

Monza (Mi), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Savoldi 25'04"729; 2. Vismara 25'18"38; 4. Regis a 19'12"5.

SLALOM/Monte Stivo

ANCORA MASSOLA

MONTE STIVO — Vincenzo Massola, su Lancia Delta, ha vinto con largo vantaggio la 4. edizione dello slalom. Alle sue spalle sono arrivati Silvestri, mentre Zanon-Zanella è anche di un birillo accentratore della gara.

Monte Stivo (Tn), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Massola 147,77; 2. Benazzoli (Fiat X1/9) 158,50; 3. Silvestri (Fiat X1/9) 158,85; 4. Righi (Porsche) 199,91; 5. Gastaldi 160,22.

SLALOM/Colline

TRIPLETTA DI ROSSI

SARRIPOLI — su Erbert R1, si è aggiudicato la 3. volta consecutiva il campionato delle Colline Pistoiesi. Con questo successo il pilota di Sarripoli ha conquistato il titolo di campione della categoria. Confesercenti di Sarripoli ha preceduto Filippi e Passarella nell'ordine.

Sarripoli (Pi), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Sarripoli (Erbert R1) 188,58; 2. Desideri (Porsche) 194,13; 3. Peccianti (Lancia Beta) 199,91; 4. Righi (Porsche) 199,91; 5. Rossi (Porsche) 199,91.

AUTOCROSS/Pergola

GUAZZARONI RAFFAELLI

PERGOLA — Cesino Guazzaroni ha vinto la 2. edizione del campionato italiano di autocross, battendo Raffaelli e Peccianti. Guazzaroni ha preceduto Filippi e Passarella nell'ordine.

Pergola (Ps), 11 settembre 1988

Classifica assoluta: 1. Guazzaroni (Porsche) 11'26"91; 2. Raffaelli (Porsche) 12'10"39; 3. Peccianti (Lancia Beta) 12'14".

ITALIA SPRINT

I SERVIZI, LE FOTO, LE CLASSIFICHE DELLE GARE TRICOLORI



F. 2000: Monza, pag. 109



Coppa R5: Monza, pag. 109



Sport Nazionale: Monza, pag. 108



Rally 1. Serie: Pico, pag. 115



Autocross: Quattro Castella, pag. 118

SPORT NAZIONALE/ Monza

FUGA SOLITARIA DELLO SVIZZERO

COPPA R5/ Monza

COLPACCIO DI GUGLIELMO

F.2000/ Monza

DUETTO DI DE TOMMASO E ALOI

SALITA/ Amatrice

L'IRLANDO FURIOSO RISCHIA MA VINCE

SALITA/ Caltavuturo

ROSOLIA È PROPRIO IN GRAN VENA

RALLYSPRINT/ Asola

GRAN RITMO PER CURNIS

RALLY 1. SERIE/ Pico

COMPIERCHIO COME DA PRONOSTICO

SLALOM/ Arcidosso

DESIDERI ESAUDITO

SLALOM/ Campi

SUONA SEMPRE CAMPANILE

SLALOM/ Ferriere

ERBERTO TORNA IN VETTA

SLALOM/ Pacengo

DOMINA MASSOLA

AUTOCROSS/ Quattro Castella

RIMONTA DI SUSAN

AUTOCROSS/ Agugliano

FERRETTI SI LANCIA

SPORT NAZIONALE/PRIOGLIO SBANCA A MONZA

FUGA SOLITARIA DELLO SVIZZERO

MONZA — Doveva essere una gara altamente spettacolare, dato che il pole-man Alex Prioglio non era certo di confermare la sua posizione anche al termine della corsa. Invece il giovane svizzero ha vinto indisturbato la nona prova del campionato italiano Sport Nazionale e a nulla è valso il tentativo di Mario Benusiglio, visto che la sua vettura ha avuto un calo di prestazioni tale da fargli preferire una comoda seconda posizione finale. Tante erano le promesse di battaglia ma tutto si è risolto in un incredibile mucchio all'esterno della Parabolica dove, durante il primo giro, sono usciti di strada in sette. Poteva essere anche il giorno di Arturo Merzario, ma la sua Symbol si è messa a fare i capricci, andando a corrente alternata. Quando, nei pochi giri che ha potuto compiere, il fantino comasco ha avuto la vettura in ordine, ha segnato il giro più veloce. Merzario, comunque, vista la giornata no, ad un certo punto si è fatto da parte e ha preferito tifare dai box per il figlio Ugo, che ha occupato alla fine la terza posizione. Il fatto è degno di nota perché, a Monza, un Merzario su un podio non lo si vedeva da tempo. La gara è partita con quasi un'ora di ritardo, dato che si doveva sgombrare la pista dai rottami della gara di F.3. Appena scattato il verde Prioglio ha preso il comando davanti a Micangeli e Martinello. Il gruppetto compatto si lanciava lungo il tracciato ma in parabolica pare, da quanto raccontato da testimoni, che Micangeli si sia intraversato. Il resto del plotone, ancora a ranghi serrati si scomponeva e Ragazzi, Sanesi, Giuliani, Martinello, Ronca insieme a Castellano finivano fuori strada e lasciavano le vetture nella sabbia, mentre Consonni, Gallo e Gimax rimanevano atardati. In testa Prioglio non aveva problemi a controllare Benusiglio, che trascinava in scia Peroni, Gimax e Ugo Merzario. Gianni Giudici arrancava con la vettura che fumava vistosamente. Il carosello proseguiva senza colpi di scena per la posizione di

testa. Gimax riusciva a portarsi al terzo posto infilando Peroni. Al nono passaggio, però, terminava la gara di Gimax e poco dopo anche quella di Peroni, costretti al ritiro dopo una bella rimonta. Dugnani aveva problemi con la leva del cambio tanto che a un certo punto la gettava fuori dall'abitacolo della sua Symbol... tanto era inutile. Prioglio continuava la sua cavalcata solitaria, riuscendo a contenere tranquillamente Benusiglio, Ugo

Merzario, che stava rimontando, Milani e l'arrembante Consonni. Le prime posizioni non cambieranno più, fino a due giri dal termine, quando Giudici era costretto alla resa, dopo una gara sofferta. I colpi di scena continuavano comunque, fino alla bandiera a scacchi, dato che Merzario transitava lentamente e riusciva a precedere di un solo secondo Milani, in odore di podio.

Paolo Ciccarone



VELOCITÀ IN CIRCUITO
Monza (Mi), 4 settembre
9. prova del campionato Sport Nazionale

La classifica: 1. Prioglio (Lucchini Sn 88) 16 giri in 32'21"00 alla kmh; 2. Benusiglio (Lucchini Sn 88) 16 giri in 32'21"00 alla kmh; 3. Merzario U. (Symbol Milani (Lucchini Sn 88) 16 giri in 32'21"00 alla kmh; (Ermolli) 1'04"83; 6. Gallo (Ermolli) 1'13"42; 7. Dugnani (Ermolli) 1'28"38; 8. Fortina (Fortina) 1'28"38; 9. Giudici (Symbol Lm 88) 16 giri in 32'21"00 alla kmh; (Lucchini Sn 88) 4 giri; 10. Peroni (Lucchini Sn 87) 5 giri; 12. Gimax (Lucchini Sn 87) 5 giri.

□ Giro più veloce: 1'59"22 alla media di 170 kmh.

TUTTO COME SPERAVO

MONZA — Vincere a Monza è sempre una bella emozione e Alex Prioglio non fa niente per nascondersela: «È andato tutto bene, proprio come speravo — dice il pilota svizzero — Per fortuna nel parapioggia del primo giro ho trovato la traiettoria pulita in parabolica, per cui non ho avuto problemi a restare in pista. Quando sono uscito dalla curva dietro non c'era nessuno e a quel punto mi sono concentrato solo sulla gara». Per Mario Benusiglio la corsa è stata sofferta: «Ho avuto problemi già dal sabato, perdendo una sospensione e finendo in fondo al gruppo in prova. Nel warm up ho messo a punto bene la vettura e in gara sono riuscito a non farmi coinvolgere nel mucchio in parabolica. Ho visto che c'era gente dappertutto e mi sono buttato nel primo varco che ho trovato Merzario e gli altri mi hanno seguito e tutto è andato bene, tranne un piccolo calo della macchina sul finire di gara». Ugo Merzario è al secondo podio della stagione e ci tiene al fatto che sia accaduto a Monza: «Ho avuto anche paura di non finire, perché nella rimonta a Benusiglio sono finito su un cordolo in modo violento, tanto che ho avuto problemi con la scatola della sterzo. L'ultimo giro l'ho compiuto al rallentatore, ma è andata bene anche così».



Alex Prioglio (sopra, Photo4) primo, senza problemi, tra le Sport Nazionali. Secondo posto per Benusiglio (sotto a sinistra, Studio '83). Giacomello (sotto, Photo4) ha vinto la corsa della Coppa R5 proprio all'ultimo giro precedendo Pirro (in basso, Foto Oliver). A destra sopra, De Tommaso protagonista, insieme ad Aloï (a destra sotto), nella gara delle F. 2000 (FotoStudio '83)



COPPA R5/GIACOMELLO SPUNTA ALLA FINE ALL'ULTIMO GIRO COLPACCIO DI GUGLIELMO

MONZA — Quando Guglielmo Giacomello ha tagliato il traguardo in prima posizione, avrà pensato ad uno scherzo. Vincere la gara all'ultimo passaggio, da terzo che era, è stato un regalo di quelli da non gettare via. Infatti, a un giro dal termine, sotto le tribune centrali erano transitati in testa i due compagni di team Di Rasio e Pirro. Cosa sia successo nei cinque chilometri successivi è presto detto. Di Rasio ha accusato una rottura meccanica che però non gli ha impedito di terminare al terzo posto. Anche Pirro ha accusato... lo stesso inconveniente del compagno del team, questo per non far dire in giro che il team Trussardi Action fa distinzioni... Se Di Rasio, scherzando, stava valutando la possibilità di andare in pellegrinaggio per risolvere i problemi della sua vettura, la stessa idea è venuta a Marco Brand, ancora una volta fermato dalla rottura del turbo quando era comodamente in testa alla corsa. La giornata è stata anche negativa per il giovane Spampatti, compagno di team di Brand, che però è riuscito a conservare la leadership della classifica junior. In crisi il vincitore delle due ulti-

me gare, Stefano Azzola, mai in lotta per le prime posizioni, così come Roberto Sigala, che è riuscito a concludere al quarto posto una gara nata storta fin dalle prove. Non sono mancati i momenti di brivido, tipici delle gare di Coppa R5. Durante la gara di Coppa dell'Avvenire, la vettura di Ivano Govina si è intraversata all'ingresso della prima chicane. La vettura ha urtato contro le gomme di protezione, facendo letteralmente esplodere i vetri, che sono schizzati lontano, tanto da ferire Augusto Mussini, commissario di percorso, il quale ha stoicamente resistito al suo posto fino al termine della gara, dopo essere stato medicato per le ferite alla testa. (p. c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 4 settembre 1988

8. Prova della Coppa Supercinque

La classifica: 1. Giacomello 13 giri in 29'47"15 alla media di 151,884; 2. Pirro 0'25; 3. Di Rasio 5'50; 4. Sigala 8'07; 5. Campani 10'61; 6. Matteuzzi 11'83; 7. Pizzi 16'90; 8. Azzola 17'73; 9. Campani 18'33; 10. Salvarani 24'45; 11. Stringa 24'79; 12. Spampatti 28'43; 13. Cesarini 30'78; 14. La Puma 1'04'19; 15. Cutrera 1'04'51.

□ Giro più veloce: Di Rasio in 2'14"87 alla media di 155,045 kmh.

FORMULA 2000

DUETTO DI DE TOMMASO E ALOI

MONZA — Una gara così combattuta forse De Tommaso e Aloï non l'avevano mai corsa, ma a Monza sono riusciti nell'impresa di fa venire un attacco di cuore ai loro fans appostati lungo il circuito. Partiti in prima fila, i due veloci piloti si sono superati tante di quelle volte, durante i 18 giri di corsa, che abbiamo perso il conto. Alla fine l'ha spuntata De Tommaso, che ha preceduto di soli 2 centesimi Aloï, piuttosto costernato per la mancata affermazione. Al termine, però, ha festeggiato anche lui, perché un secondo posto ottenuto in quelle condizioni equivale a una vittoria. Basti pensare che in un solo giro i due piloti sono riusciti anche a superarsi sei volte... Dopo una bella gara di rimonta, il terzo posto è andato ad Amadori, peccato che in verifica gli abbiamo riscontrato fuori regola un «piccolo particolare»: aveva la strozzatura del motore di qualche millimetro più largo. Invece dei 23,5 era riuscito, tramite un gioco di molle e chiusure varie, a portarla a 38,5: una sciocchezza! Si è scusato dichiarando che il suo era un motore dell'84 e che non sapeva come fare per andare forte... Il terzo posto quindi è stato restituito a Chionni, che proprio con Amadori aveva a lungo lottato in pista. Quarto e primo delle monoposto a fondo piatto, Mario Simone Vullo ha preceduto Caprotti e Marostica, autori di una gara senza esclusione di colpi. Per Marostica la corsa di Monza ha sancito la vittoria assoluta nella speciale classifica delle monoposto a fondo piatto, rendendo felice il suo team manager Poppy Minellono. Fra i piloti degni di menzione, anche Giuseppe Redaelli che, senza conoscere la macchina, ha debuttato positivamente in F.2000 dopo un anno di assenza dalle piste. (p. c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 4 settembre 1988

9. prova del Trofeo Fisa F. 2000

La classifica: 1. De Tommaso (Ralt Rt3) 18 giri in 34'24"92 alla media di 182,011 kmh; 2. Aloï (Ralt Rt3) 0'26; 3. Chionni (Ralt Rt3) 13'75; 4. Vullo (Dallara 387) 16'84; 5. Caprotti (Ralt Rt30) 26'90; 6. Marostica (Ralt Rt30) 29'91; 7. Valentino (Ralt Rt3) 41'50; 8. Bonsever (Dallara 386) 1'00'52; 9. Minellono (Ralt Rt30) 1'00'91; 10. Ali (Ralt Rt31) 1'05'05; 11. Redaelli (Ralt Rt30 Vw) 1'06'23; 12. Lusuardi (Ralt Rt31Vw) 1'20'82; 13. Pellin (Dallara 385 Ar) 1'44'64; 14. Magliveras (Ralt Rt3) 1 giro; 18. Meloni (Dallara 386Ar) 4 giri.

□ Giro più veloce: De Tommaso in 1'52"84 alla media di 185,041 kmh.



WABCO WESTINGHOUSE



WABCO WESTINGHOUSE
Compagnia Freni S.p.A.
SPONSOR UFFICIALE

9° GIRO D'ITALIA automobilistico 16-20 Novembre

SALITA/IL PUGLIESE ANCHE A AMATRICE L'IRLANDO FURIOSO RISCHIA MA VINCE

AMATRICE — Evidentemente ci ha preso gusto il giovane pugliese Pasquale Irlando se, a soli sette giorni dalla sua prima vittoria assoluta nella Coppa del Cimino si è ripetuto, e alla grande, nella terza edizione della Amatrice-Cardito conducendo una gara in maniera perfetta anche se un po' arrischiata. Il ragazzo di Locorotondo ha fatto segnare anche il record della gara, che apparteneva a Cerulli Irelli, abbassandolo di ben otto secondi e, a detta di molti, il nuovo limite (4'19"4) difficilmente potrà essere battuto per qualche anno. Staremo a vedere, ma intanto è estremamente positivo che nelle gare in salita cominci ad affacciarsi un giovane.

La stagione ancora decisamente estiva ha fatto sì che poco meno di una settantina di piloti si siano dati battaglia sui nove chilometri del percorso, che quest'anno presentava un fondo leggermente più sconnesso rispetto a quello della scorsa edizione. Il migliore tempo fatto segnare durante le prove ufficiali (4'26") da Roberto Curatolo poneva il pilota di Reggio Emilia nel ruolo di favorito numero uno, anche per il secondo posto ottenuto nella salita reatina da questi lo scorso anno. Ma la velocissima e anche un po' arrischiata salita di Irlando relegava Curatolo in seconda posizione comunque saldamente davanti a Bielanski che non ha potuto di più per un piccolo problema di motore della sua Sport. All'appuntamento con i primi è invece mancato Uccio Majona, che aveva ottenuto la seconda prestazione in prova, poiché un testacoda ha compromesso la gara sua e dell'Osella prestatagli da Nataloni. Nel Gruppo A il romano Piero Limonta, alla sua prima corsa in salita (e nonostante la sua Alfa-sud Sprint sia in prova sia in gara andasse costantemente a tre cilindri) ha vinto la classe 1400 facendo segnare un rilievo cronometrico migliore anche delle vetture della classe 1600. La vittoria di Gruppo è andata a Maurizio Jacoangeli che, con la Alfa 75 V6, ha anche migliorato il suo record dello scorso anno. Unanimità delle lodi per l'efficienza degli organizzatori (sono gli stessi della più blasonata Rieti-Terminillo) che si sono sempre dimostrati all'altezza, come ad esempio quando sono scattati im-

mediatamente i soccorsi durante le prove per una dura toccata della A112 condotta da Di Costanzo risoltasi fortunatamente senza danni per il pilota.

Roberto Argenti

Irlando (sotto, FotoBiondo) ha vinto molto bene ad Amatrice. A destra (FotoLazzari), Curatolo che è arrivato secondo



TEMPO FANTASTICO

AMATRICE — Si è arreso con l'onore delle armi Roberto Curatolo alla giovanile irruenza e... bravura di Irlando: «Ancora non credo ai miei occhi quando leggo un tempo del genere che credevo impossibile da ottenere su questi tornanti. Io ce l'ho messa tutta e speravo quest'anno, dopo il secondo posto della passata edizione, di poter finalmente fare mio l'assoluto, speranza ora cresciuta dopo il mio miglior tempo in prova. In gara l'ho addirittura migliorato, ma contro l'Irlando... furioso di oggi non c'era veramente nulla da fare!». E sentiamo il ventitreenne barese, pupillo di Ezio Baribbi: «Devo tutto a Baribbi — dice con modestia — da quando mi dà una mano io mi sento molto tranquillo e ho fiducia nei miei mezzi e il mio impegno è sempre al massimo. Per quanto riguarda, il mio tempone, riconosco che mi è andata bene, tanto che anch'io non so quasi come ho fatto a farlo; per essere il mio primo anno di corse sono molto soddisfatto, ma sono ancora alle prime armi e faccio ancora molti errori». Per Stanislaw Bielanski poteva andare un po' meglio senza un calo di motore: «Sì — dice l'abruzzese — ma solo in termini di cronometro, poiché il tempo di Irlando non avrei potuto migliorarlo; l'organizzazione è buona, ma le protezioni sul tracciato, soprattutto per le vetture Sport, sono troppo scarse».

VELOCITÀ IN SALITA

Amatrice (RI), 4 settembre 1988

3. Amatrice - Cardito
Assoluta: 1. Irlando (Osella) in 4'19"4 alla media di 127,60 kmh; 2. Curatolo (Osella) 4'22"8; 3. Bielanski (Osella) 1'31"3; 4. Ganneori (Osella) 4'33"3; 5. Poconi (Lola) 4'40"6; 6. Giorgio (Lucchini) 4'49"2; 7. Giammaria (Osella) 4'49"3; 8. Guarducci (Chevron) 4'56"9; 9. Tornatore (Osella) 4'59"3; 10. Proietti (Bogani) 5'01"6.

GRUPPO N
Classe 1000: 1. Salvati (Panda) 8'28"8; **Classe 1150:** 1. Russo 6'07"7; 2. Angelini 6'13"7; 3. Cuccioloni 5'14"9; 4. Bla... 6'15"0; 5. Nepi 6'17"6; 6. Lepore 6'18"9; Febo 6'21"2; 8. Diletti 6'23"3; 9. Venturi 6'25"4; 10. Scoppetti 6'26"9; 11. Sandra 6'44"4 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Bozzelli (Peugeot 2 Rallye) 6'04"0.

Classe 1400: Vulnera (Alfa Romeo) 6'18"8; **Classe 1600:** 1. Esposito (Peugeot 205 G) 5'45"7; 2. Bianchi (Ford Escort) 6'00"1; Locaiacono (Fiat Ritmo 105) 6'09"3; Rinaidi (Alfasud Sprint) 6'27"7.

Classe 2000: 1. Domenico 6'09"5; Marinelli 6'20"4 (entrambi su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Torbi 5'28"8; 2. Agos 5'40"2 (entrambi su R5 Gt Turbo).
Classe oltre 2500: 1. Cicalè 5'18"0; Gallucci 5'25"7; 3. Moscone 5'53"4 (su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A
Classe 1000: 1. Schiavone (Panda) 6'2"8; **Classe 1150:** 1. Serafini 5'52"4; Broccolini 5'55"1; 3. Carpani 6'05"2; Forini 6'06"7; 5. Romoli 6'09"2 (tutti A112).

Classe 1300: 1. De Camillis (Talbot) 6'27"8; **Classe 1400:** 1. Limonta (Alfasud Sprint) 5'42"0; 2. Ciogli (Alfa Romeo) 5'50"2; Pancotti (Alfa Romeo) 5'57"2.

Classe 1600: 1. Pennesi (Alfa Romeo) 5'52"8; 2. Pellegrini (Alfa Romeo) 5'52"8; 3. Bruni (Alfa Romeo) 5'58"4.

Classe 2000: 1. Aragona (Fiat Ritmo) 5'21"8; 2. «Giuseppe» (Opel) 5'22"8; Iacovella (Alfa Romeo) 5'23"3; 4. T... (Opel Manta) 5'42"1; 5. Foschi (Gtv) 6'05"0.

Classe 2500: 1. Paris (R5 Gt Turbo) 5'41"1; 2. Minuto (Bmw M3) 5'58"5.
Classe oltre 2500: 1. Jacoangeli (Romeo 75 3.0) 5'11"6; 2. Tocci (Alfa Romeo) 5'49"8.

GRUPPO B
Classe 1600: 1. Mezzasalma (Fiat Ritmo) 5'38"9; 2. Pagani (Fiat X1/9) 6'02"3; **Classe 2500:** 1. Tommasi (Renault 5).

SPORT
Classe 1000: 1. Giosia (Bielasi) 6'5"8; **Classe 1300:** 1. Tornatore 4'59"3.

Classe 1600: 1. Poconi (Lola) 4'43"3; 5. Giammaria (Osella) 4'49"2; 6. Guarducci (Chevron) 4'56"9; 3. (Lola) 5'25"4; 4. Della Maria 5'30"00.

Classe 2000: 1. Irlando (Osella) 4'19"4; Curatolo (Osella) 4'22"8; 3. (Osella) 4'31"3; 4. Ganneori (Osella) 4'33"3; 5. Giammaria (Osella) 4'49"2; 6. Majona (Osella) in 5'35"0.

Sport Nazionale: 1. Giorgio (Lola) 4'49"2; 2. Proietti (Bogani) in 5'01"6; 3. Pezzolla (Lucchini) 6'17"8.



LA FORZA DELLA PROTEZIONE COBRA GOLD LINE

In un telecomando così piccolo una forza così grande, che si scatena all'istante... con risultati sorprendenti!

Primo pulsante, serve ad attivare il sistema d'allarme, ad alzare i vetri e a chiudere le portiere.

*Ma la sua funzione più importante è l'**ANTIRAPINA**; in pratica azionandolo entro 30" dalla chiusura della portiera lato guida, consente di bloccare la vettura a distanza, con allarme continuo in funzione.*

*Secondo pulsante: fa scattare un potente allarme acustico, l'**ALLARME PANICO**, producendo un "effetto sorpresa" efficacissimo in situazioni di potenziale pericolo. Inoltre, a richiesta, è disponibile in **VERSIONE AUTOMATICA**.*

Questo per garantire che, dal momento in cui ci si allontana dalla propria auto, il sistema di allarme si autoinserisca.

COBRA GOLD LINE. CHE FORZA!



**COBRA, NUMERO UNO
DEGLI ANTIFURTO AUTO, CORRE
IN FORMULA 1**

Vendita e assistenza in tutto il mondo. In Italia: Bari - Carella - T. 080/364100 • Bologna - Caleffi - T. 051/373412 • Brescia - Autokonfort - T. 031/311092 • Cagliari - Porcu & Obino - T. 070/494583 • Catania - Rolcar - T. 095/448929 • Firenze - Mariani - T. 055/310448 • Genova - T. 010/363017 • Milano - Pedrazzi - T. 02/4040974 • Napoli - Aldo Romeo - T. 081/7363611 • S. Benedetto T. - DMA - T. 0735/655066 • Roma - Pauer - T. 06/435924-4391561 • Salerno - Ares - T. 089/333510 • Torino - Cifrat - T. 011/3097971 • Treviso - Cappellazzo - T. 0422/381131 • Venezia - Delta Nord - T. 041/935325 • Varese - Elvar - T. 0321/985731



DELTA ELETTRONICA
S.p.A.
VIA ASTICO 41 • VARESE • ITALY • TEL. 0332/227330 • TELE



SALITA/IMBATTIBILE BENNY A CALTAVUTURO ROSOLIA È PROPRIO IN GRAN VENA

CALTAVUTURO — La stagione per Benny Rosolia non era iniziata nel migliore dei modi. In quella che veniva considerata la «sua» corsa per eccellenza, la Monte Erice, era stato infatti battuto da Enrico Grimaldi; ma dopo aver messo a posto la Osella Pa/9 che divide con Spinnato, le cose per il pilota dell'Ateneo-Banca S. Angelo sono cambiate; la dimostrazione più lampante la si è avuta a Linguaglossa, dove Rosolia ha reso pan per focaccia a Grimaldi. A Caltavuturo, nella seconda edizione della cronoscalata organizzata da Staff 99 e valevole per le Coppe Csaì 2. zona, il marsalese si è ripetuto con una prestazione che non lascia adito ad alcun dubbio. Ha vinto con 5"41 di distacco dal secondo classificato, Canino, nonostante Rosolia avesse trascorso la notte insonne per riparare il cambio rotto durante le prove del sabato. In gara, così, è riuscito a stabilire il nuovo record della corsa, agevolato anche dal manto stradale, quasi per intero rifatto. Contro un Rosolia in giornata «si» c'è stato poco da fare per gli altri piloti, che se le sono comunque «date» di santa ragione per conquistare la piazza d'onore: Canino, Cassibba e Ceraolo (giunti nell'ordine) sono infatti tutti racchiusi in un secondo; Canino, come lo scorso anno migliore tempo in prova, ha disposto di un'Osella al meglio della preparazione, mentre Cassibba ha lamentato alcuni errori, che gli hanno fatto perdere troppo tempo. Una marcia, la quinta, «scappata» improvvisamente e una «scivolata» hanno lasciato, invece, l'amaro in bocca a Ceraolo, la cui prestazione però è da tenere in considerazione, visto che il palermitano non è riuscito a portare a termine neanche una salita di prova al sabato: nella seconda aveva accusato la rottura del cambio, mentre nella prima era stato fermato dall'incidente di cui si è reso protagonista Beppe Licata; il trapanese ha urtato un terrapieno, capottando con la sua Osella 1600, riportando fortunatamente soltanto la frattura di quattro falangi delle dita della mano sinistra. Sono entrati nei primi dieci posti della classifica assoluta anche Caci ed «Oiram» (entrambi su Lola 2000), Ferraro (Lola 1300), Salerno (Lucchini Sn), Cassaniti,

vincitore del gruppo B su Porsche 911 ed il sempre «giovane» Alberti (Lancia 037). Fra le vetture di serie il successo è andato a Nino Carnibella (Sierra Cosworth), davanti a Costa, Savoca e Cipolla (tutti su R5 Gt Turbo), mentre nell'A ha sveltato ancora una volta la Ritmo 130 di Lombardo, che si è lasciato dietro Gambino (Sierra), e Cardillo, (Alfasud). Hanno concluso la gara 75 degli 85 piloti partiti.

Pietro Libro



Rosolia (sopra) in questo finale di stagione va sempre più forte, a Caltavuturo ha vinto davanti a Canino (in alto, FotoMurabito)

NOTTE IN BIANCO

CALTAVUTURO — Successo sudato quello di Rosolia a Caltavuturo: «La vittoria mi riempie di gioia soprattutto se si considera che sulla mia Osella abbiamo dovuto lavorare tutta la notte e abbiamo terminato solo alle cinque del mattino. Sono salito forte, deciso a vincere. Mi ha molto stimolato il fatto di correre su un tratto del vecchio circuito della Targa Florio che ricordavo bene. Dopo la vittoria di Linguaglossa e questa, le cose sembrano andar meglio per me». Secondo posto, migliore prestazione in Sicilia nell'88, per Alfio Canino: «Dopo aver staccato il miglior tempo nelle prove sia ieri che lo scorso anno, mi aspettavo di 'limare' di altri tre secondi il mio tempo, ma sono comunque soddisfatto di questo secondo posto, che conferma i progressi della mia Osella Tecnoracing». Visibilmente insoddisfatto è Giovanni Cassibba, vincitore lo scorso anno: «È andata così; ho commesso troppi errori, fra cui un "lungo" in un tornante ed alcune "inchiodate"; senza tutto ciò non so se potevo aspirare alla vittoria, ma senza dubbio il distacco da Rosolia sarebbe stato inferiore». Disappunto per Ceraolo: «In tre siamo arrivati racchiusi in un secondo, e senza una "scivolata" e una marcia scappatami in un tratto veloce si poteva far meglio». □

VELOCITÀ IN SALITA

Caltavuturo (PA), 4 settembre 1988

2. Coppa Città di Caltavuturo

Prova valida per la Coppa Csaì 2. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Rosolia (Osella Pa/9) 4'11"76 alla media di 117,250 kmh; 2. Canino (Osella) 4'17"17; 3. Cassibba (Osella Pa/9) 4'17"26; 4. Ceraolo (Osella Pa/9) 4'17"80; 5. Caci (Lola T 298) 4'22"95; 6. «Oiram» (Lola T 298) 4'44"18; 7. Ferraro (Lola 1300) 4'53"68; 8. Salerno (Lucchini Sn 85) 4'59"87; 9. Cassaniti (Porsche 911 Sc) 5'01"59; 10. Alberti (Lancia 037) 5'03"62.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Aiello (Fiat Uno) 6'04"78 alla media di 80,925 kmh; 2. Fiore (Panda 45) 6'15"15; 3. Leone (Panda 45) 6'23"52.

Classe 1150: 1. Ienna 5'42"67 alla media di 86,147 kmh; 2. Lombardo 5'43"63; 3. Crucitti 5'45"36; 4. Cuccia 5'45"97; 5. Mirici Cappa 5'50"62; 6. La Barbera 6'01"08; 7. Fossato 6'16"18 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Virzi (Citroën Ax Sport) 5'44"82 alla media di 85,609 kmh; 2. Buscemi (Opel Corsa) 5'58"39.

Classe 1400: 1. Ferlito (Alfasud) 5'38"08 alla media di 87,316 kmh; 2. Rubino (Alfasud) 5'44"55; 3. Lombardo (Alfasud) 5'51"16; 4. Tiliotta (Fiat Uno 70 Sx) 5'57"33.

Classe 1400: 1. Cardillo (Alfasud) 5'09"03 alla media di 95,524 kmh; 2. Di Stefano (Alfasud) 5'11"32; 3. Miccichè (Sprint) 5'42"05.

Classe 1600: 1. Gerbino (Alfa Romeo 33) 5'13"31 alla media di 94,219 kmh.

Classe 2000: 1. Lombardo (Fiat Ritmo 130) 5'05"60 alla media di 96,596 kmh; 2. Baiamonte (Golf Gti) 5'10"83; 3. Ruggero (Opel Manta Gte) 5'23"26; 4. Vaccaro (Golf Gti) 5'32"06.

Classe 2500: 1. Zampardi (Fiat Uno Turbo) 5'12"84 alla media di 94,361 kmh; 2. Lorianò (R 5 Gt Turbo) 6'00"79.

Classe oltre 2500: 1. Gambino 5'06"36 alla media di 96,357 kmh; 2. Barraja 5'09"67 (entrambi su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Lazzara 5'47"89 alla media di 84,854 kmh; 2. Guarmaccia 5'52"53; 3. Bruccheri 5'54"05; 4. Giuliano 6'05"07.

Classe 1150: 1. Marchese 5'32"00 alla media di 88,915 kmh; 2. Guagenti 5'34"81; 3. Venticinque 5'36"20; 4. Guarino 5'42"66; 5. Iones 5'54"22; 6. Irato 5'54"77; 7. Lucà 6'01"22 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Gagliano (Talbot Samba) 5'37"44 alla media di 87,482 kmh; 2. Gagliano (Talbot Samba) 5'41"78.

Classe 1600: 1. Crea 5'29"12 alla media di 89,693 kmh; 2. Lo Burgio 5'41"52; 3. Vitrano 5'50"64 (tutti su Peugeot Gti).

Classe 2000: 1. Di Scialfani (Opel Kadett Gsi) 5'30"88 alla media di 89,216 kmh; 2. Prinziavalli (Opel Kadett Gsi) 5'31"33; 3. Giardina 5'37"46; 4. Rigogliuso 5'42"19; 5. Mannino 5'46"23; 6. Davì 5'49"71 (gli altri su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Costa 5'11"88 alla media di 94,651 kmh; 2. Savoca 5'14"91; 3. Cipolla 5'15"16; 4. «Lorus» 5'16"77; 5. Giordano 5'19"56 (tutti su R5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Carnibella (Ford Sierra Cosworth) 5'11"33 alla media di 94,819 kmh; 2. Stagno (Alfa Romeo 75) 5'16"05; 3. Macaluso (Lancia Delta 4Wd) 5'34"11.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Miceli (Fiat X 1/9) 5'32"30 alla media di 88,835 kmh; 2. Fichera (Fiat X 1/9) 6'49"65.

Classe 2500: 1. Spinelli (Alfa Romeo Gtv 6) 5'31"66 alla media di 89,006 kmh.

Classe 3000: 1. Cassaniti (Porsche 911 Sc) 5'01"59 alla media di 97,881 kmh; 2. Alberti (Lancia 037) 5'03"62.

Classe oltre 3000: 1. Virzi (Porsche 930) 5'11"49 alla media di 94,770 kmh; 2. Comito (Porsche 930) 5'15"16.

SPORT

Classe 1000: 1. Rubino (Ams) 5'46"78 alla media di 85,126 kmh.

Classe 1300: 1. Ferrara (Lola) 4'53"68 alla media di 100,51 kmh.

Classe 2000: 1. Rosolia (Osella Pa/9) 11"76 alla media di 117,25 kmh; 2. Canino (Osella Pa/10) 4'17"17; 3. Cassibba (Osella Pa/9) 4'17"26; 4. Ceraolo (Osella Pa/9) 4'17"80; 5. Caci (Lola T 298) 4'22"95; 6. «Oiram» (Lola) 4'44"18.

Sport Nazionale: 1. Salerno (Lucchini) 4'59"87 alla media di 98,442 kmh.



RALLYSPRINT/AD ASOLA DOMINIO DEL BERGAMASCO

SUI COLLI MORENICI GRAN RITMO PER CURNIS

ASOLA — Applausi e bottiglia di spumante per il bergamasco Curnis, autentica doccia fredda per il mantovano Stanzani. Un finale a sorpresa, insomma, per la terza edizione del rallysprint: «Colli Morenici» che ha riservato emozioni non solo durante, ma pure dopo la corsa. Ed è giusto, quindi, cominciare dal finale: a classifiche ormai stilate e pronte per essere ufficializzate, il bresciano Zusi ha presentato reclamo sul peso della R5 Turbo Gruppo A di Stanzani, piazzatosi terzo assoluto al traguardo. La verifica, immediata, ha dato ragione a Zusi: la vettura del pilota mantovano, che stava già assaporando la gioia di un ottimo piazzamento, è risultata sottopeso, rispetto a quanto stabilisce il regolamento. Fuori di scena Stanzani, alle spalle del vincitore Curnis e del secondo arrivato

Finazzi è salito il cremonese Dall'Asta con la Delta Integrale Gruppo N. Curnis, nella prima parte della gara (comprendente otto prove tutte su asfalto), ha attaccato con decisione vincendo le prime quattro speciali e mettendo così fra sé e il cremonese Finazzi un margine sufficiente a proseguire la corsa con maggiore tranquillità; quest'ultimo, vinta la quinta, non riusciva ad avvicinarsi più di tanto al bergamasco, mentre Stanzani si insediava senza grossi problemi al 3. posto. Nel finale di gara usciva prepotentemente alla ribalta Giorgio Dallano, castiglione, che alla sua prima gara con una Renault 5 Gt Turbo e dopo aver superato problemi tecnici, infilava una bella «tripletta» vincendo le ultime tre speciali.

Umberto Tosi

RALLYSPRINT

Asola (MN), 4 settembre 1988

3. Colli Morenici

Assoluta: 1. Curnis-Zambelli (Ritmo 130) in 16'22"; 2. Finazzi-Boccu (Opel Manta) a 6"; 3. Dall'Asta-Dall'Asta (Delta Integrale) a 23"; 4. Zusi-Righetti (Ritmo 130) a 25"; 5. Torazzi-Morandini (Ritmo 130) a 30"; 6. Remelli-Panizza (Ritmo 130) a 35"; 7. Dall'Amato Giorgio-Papa (R5 turbo) a 35"; 8. Farina-De Guidi (Uno turbo) a 36"; 9. Tonolli-Fustinoni (R5 turbo) a 48"; 10. Vacchelli-Valcanover (Alfa GTV) a 5".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bolzoni-Cavagnoli in 18'39"; 2. Grazioli-Calabrese a 8"; 3. Antolini-Pozzani a 15"; 4. Longo-Pozzan a 22"; 5. Porrini-Porrini a 24"; 6. Ferri-Beggi a 44"; 7. Lazzari-Sabattoli a 53"; 8. Mezzani-Mezzani a 1'30"; 9. Lazzari-Parini a 2'13" (tutti su A112).
Classe 1300: 1. Birnbaum-Botta (Ax) 18'37".
Classe 2000: 1. Boselli-Salgaro (Peugeot 205 Gti) in 17'25"; 2. Arcozzi-Zanoni (Golf Gti) a 3"; 3. Fanini-Colombini (Ritmo 130) a 22"; 4. Casali-Mafezzoli (Ritmo 130) a 57"; 5. Lena-Carubelli (Ritmo 130) a 1'03"; 6. Angiari-Peruffo (Ritmo 130) a 1'35".
Classe oltre 2000: 1. Dall'Asta-Dall'Asta (Delta Integrale) in 16'45"; 2. Campelli a 44"; 3. Pellegrini-Marzoli a 54"; 4.

Quartiroli-Scappini a 57"; 1'12"; 6. Magri-Fogazzi a 1'26"; 7. Leone-Tonoli a Ricci a 1'44" (gli altri su A112).

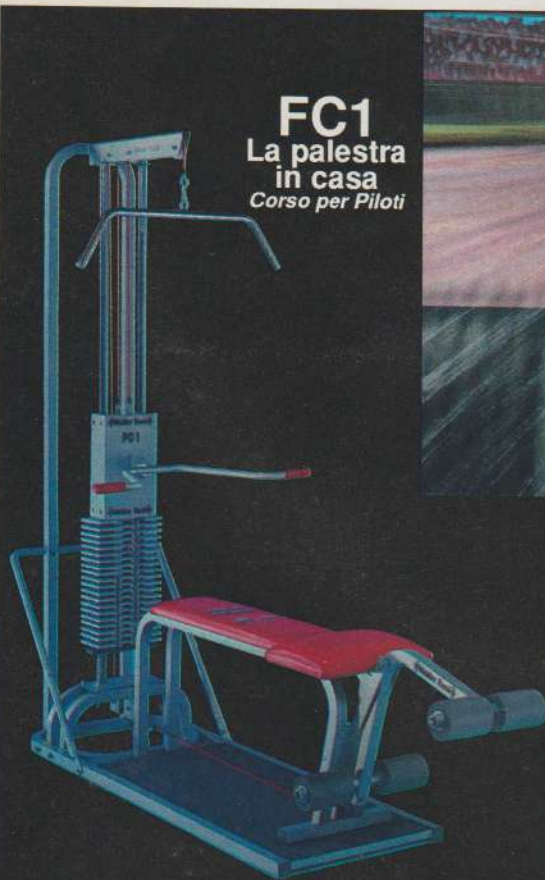
GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ciresola-2. Balconi-Scazzoli a 11" a 11"; 4. Silva-Chiari Bonizzarsi-Capretti a 53"; a 1"; 7. Ronchi-Mogenta Rino a 1'133" (tutti su A112).
Classe 1300: 1. Lorenzini a 17'25"; 2. Manera-Sterni Scaccabarozzi-Lombardi a 17'25"; 3. Manera-Sterni (Fiat Uno).

Classe 1600: 1. Franzolini in 17'28"; 2. Bonafede-Sprint) a 4"; 3. Ferrai-Sprint) a 23"; 4. Dall'Amato Trianti (Fiat Ritmo 105) a 23"; 5. Franzolini (Alfasud) a 1'28".

Classe 2000: 1. Curnis Ritmo 130) in 16'22"; 2. (Opel Manta) a 6"; 3. Zusi (Ritmo 130) a 25"; 4. Tonolli (Fiat Ritmo 130) a 30"; 5. (Fiat Ritmo 130) a 35"; 6. Giorgio-Papa (R5 Gt Turbo) Farina-De Guidi (Uno Turbo) Tonolli-Fustinoni (R5 Gt Turbo) Vacchelli-Valcanover (Alfa Barbiere-Bottonini (Bmw M

CURNIS (FotoStudio 80)



FC1
La palestra
in casa
Corso per Piloti

IL BUON PILOTA E' ANCHE UN ATLETA

Non trascurare la tua condizione fisica. Da una corretta preatletica può dipendere il tuo successo.

Lo sport moderno esprime valori fisici in continuo miglioramento. Come molti altri sports anche lo Automobilismo ha introdotto nelle tecniche del training la ginnastica con i pesi, che ha consentito miglioramenti atletici e neuromuscolari che si sono dimostrati decisivi e determinanti a livello agonistico.

La ginnastica con i pesi consente di lavoro muscolare estremamente vario (p resistenza muscolare, resistenza organica esplosiva, ampiezza articolare, coordinazione muscolare, ecc.).

La FASSI SPORT è a disposizione di chi vuole entrare in contatto con queste metodiche del training e brevettati attrezzi da ginnastica, monogrammi che di allenamento con i pesi, guide per l'allenamento e con i famosi Integratori all'Alimento.

Le attrezzature FASSI SPORT sono usate da: Arnoux, Johanson, Patrese, Ghinzoni, Martini, Fabrizio Barbazza, Lella Lorenzini.

Spedire a:

FASSI SPORT S.p.A.
Strada Provinciale Francesca
24040 VERDELLINO ZINGONIA (BG)

COGNOME.....

NOME.....

VIA.....

CAP.....

LOCALITA'.....

Vogliate inviarmi una FC1 completa di imballo gratuito e porto assegnato. Verso acconto a conferma ordine di £.50.000

Vaglia postale Assegno bancario salderò il resto al ricevimento della merce al mio indirizzo.

Per una consegna più veloce

ordinate telefonicamente: ☎ 035-885034

RALLY 1. SERIE COMPIERCHIO COME DA PRONOSTICO

FROSINONE — Vittoria, come da pronostico per Duilio Compierchio e Walter Oliva a Pico, nonostante l'incertezza finale per via di una valvola piegata proprio nell'ultima ps. che ha fatto perdere all'equipaggio della Ritmo 130 quasi tutto il minuto e trenta di vantaggio che aveva accumulato sino al via dell'ultima speciale. Più che per la cronaca della gara, filata via liscia senza grossi colpi di scena malgrado la massiccia presenza del pubblico che ha costretto una volta la Direzione di Gara a dare il tempo imposto ad alcuni equipaggi, e tranne la suspense finale che stava per portare per primi sulla pedana di Frosinone, peraltro ottimi, secondi D'Avelli-D'Avelli con la Peugeot 205 Gti, il rally laziale ha fatto parlare di sé anche per le polemiche che l'hanno preceduto in seguito alla

perdita di validità sanzionata dalla Csaì alla vigilia per «ripetute ed inesplicabili infrazioni da parte degli organizzatori». Questi ultimi, dal conto loro, lamentano una eccessiva severità da parte della stessa Csaì nei loro confronti, alludendo più o meno velatamente a tensioni dovute al braccio di ferro ingaggiato dagli ex organizzatori del rally stesso. In ogni caso, polemiche a parte, gli attuali promotori avrebbero potuto almeno evitare, per non attirarsi nuove critiche, di affiggere all'albo una decisione di una certa importanza (annullo di un c.o.), presa alle 4.30 della notte, con ben otto ore di ritardo, com'è avvenuto quest'anno! I cinquantasette partenti di questa edizione hanno trovato un tracciato leggermente cambiato (ad esempio: la prova speciale di Falvaterra l'anno scorso era in salita ed ora è in discesa) ma tutti si sono dichiarati molto soddisfatti dei 387 km di percorso e delle 12 speciali. La gara è vissuta sul tranquillo dominio dei vincitori Compierchio-Oliva che, dopo aver vinto alcune p.s. all'inizio del rally, hanno poi campato di rendita, potendo anche contare sul ritiro al settimo tratto cronometrato di Evangelista e sulla



rimonta impossibile di un efficace Buglione, vincitore di quattro p.s. nella seconda metà della gara, ma insufficienti per riportarlo più in alto del quinto posto dal ventunesimo. Alla decima p.s. anche Mattei, abbandonava la gara per un'uscita di strada, mentre, malgrado un reclamo fondato su un reale errore dei cronometristi, Barchiesi e Parisi dovevano cedere la leadership in Gr. N ai locali Caparrelli e Carnevale.

Roberto Argenti

RALLY 1. SERIE

Pico (FR), 4 settembre 1988

10. Rally di Pico

Le classifiche

Absoluta: 1. Compierchio-Oliva (Fiat Ritmo 130) in 1.38'29"; 2. D'Avelli-D'Avelli (Peugeot 205 Gti) a 8"; 3. Caparrelli-Carnevale (Renault 5 Gt Turbo) a 21"; 4. Barchiesi-Parisi (Peugeot 205 Gti) a 55"; 5. Buglione-Manca (Renault 5 Gt Turbo) a 2'00"; 6. Arciero-Di Mascio (Fiat Ritmo

130) a 2'41"; 7. Bruni-Speranzini (Talbot Samba Rally) a 3'40"; 8. De Santis-Rinna (Alfasud Sprint) a 3'41"; 9. Miele-Sardelli (Fiat Ritmo 130) a 3'50"; 10. Massaro-Picariello (Renault 5 Gt Turbo) a 5'10".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Donzelli-Andreoli (Opel Corsa) in 1.52'16"; 2. Bellini-Ferretti (Fiat Uno 70) a 1'09"; 3. Volo-Orlandi (Peugeot 205 Rallye) a 1'19'19"; 4. Ceccarelli-Sampaoli (Peugeot 205 Rallye) a 1'51"; 5. Durante-Rossi (Opel Corsa) a 3'06"; 6. Faluomi-Sollitano (A112) a 5'20"; 7. De Santis-Prosperi (A112) a 6'47".

Classe 2000: 1. Barchiesi-Parisi (Peugeot 205 Gti) in 1.39'24"; 2. Miele-Sardelli (Fiat Ritmo 130) a 2'55"; 3. Marrocco-Santini (Fiat Ritmo 130) a 7'49"; 4. Rotunno-Scalingi (Peugeot 205 Gti) a 11'10"; 5. Martini-De Milio (Opel Kadett Gsi) a 14'40"; 6. Servillo-Alvino (Fiat Ritmo 130) a 15'32".

Classe oltre 2000: 1. Caparelli-Carnevale (Renault 5 Gt Turbo) in 1.38'50"; 2. Buglione-Manca (Renault 5 Gt Turbo) a 1'39"; 3. Massaro-Picariello (Renault 5 Gt Turbo) a 4'49"; 4. La Rocca-Conte (Lancia Delta 4Wd) a 5'40".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Dei Ceci-Di Lorenzo in 1.49'26"; 2. Basile-Mingarelli a 1'58"; 3. Campagna-Palombi a 10'34" (tutti su A112).

Classe 1600: 1. D'Avelli-D'Avelli (Peugeot 205 Gti) in 1.38'37"; 2. Bruni-Speranzini (Talbot Samba Rallye) a 3'32"; 3. De Santis-Rinna (Alfasud Sprint) a 3'33"; 4. Aiezza-Giordano (Alfa 33) a 12'50".

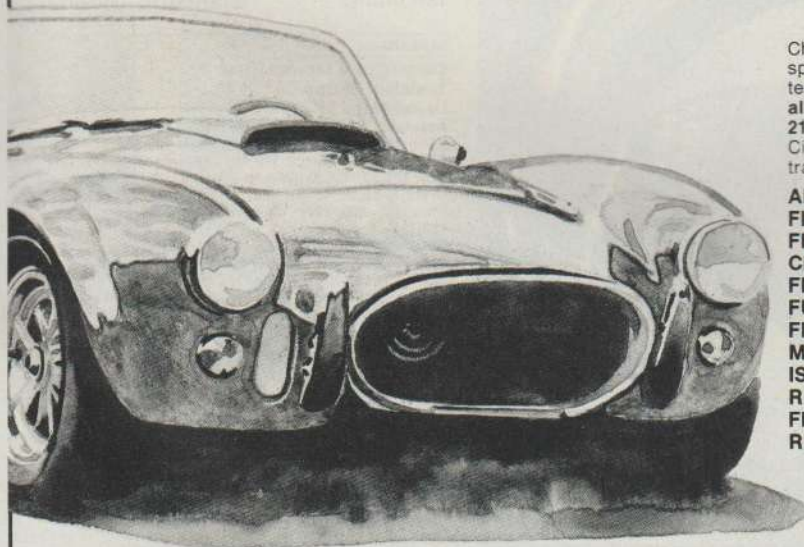
Classe 2000: 1. Compierchio-Oliva (Fiat Ritmo 130) in 1.30'29"; 2. Arciero-Di Mascio (Fiat Ritmo 130) a 2'41".

Classe oltre 2000: 1. Vaniglioli-Di Zeppo (Renault 5 Gt Turbo) in 1.44'01"; 2. Tellis-Derviso (Lancia Delta 4Wd) a 2'57"; 3. De Angelis-Coletti (Renault 5 Gt Turbo) a 3'20".

GOODCARS
Classic

KILOMETRI D'EPOCA.

ECCEZIONALE ASTA DEL 15 SETTEMBRE



Chi desidera acquistare o vendere un'auto d'epoca, speciale o sportiva di qualsiasi anno può mettersi in contatto con Goodcars telefonando al n. 66010231-66010236 ma soprattutto è invitato all'asta Goodcars che si terrà giovedì 15 settembre 1988 alle ore 21.00 sempre in Via Dei Lavoratori 136 angolo Viale Brianza Cinisello Balsamo (Milano), dove saranno poste in vendita tramite asta anche le seguenti autovetture d'epoca:

ALFA ROMEO 1900 SS GHIA 1955
FIAT 1100 GHIA 1947
FIAT 600 VIOTTI 1958
CITROËN MASERATI 1973
FIAT 124 ABARTH SPIDER
FULVIA HF 1.3 RALLYE 1968
FIAT 1100 TV VIGNALE COUPÉ 1954
MASERATI 3500 GT TOURING 1961
ISO LELE COSWORTH 5700 1974
R 12 GORDINI 1972 GARE STORICHE
FIAT DINO SPIDER 2000
RENAULT R 8 GORDINI

CASA D'ASTE

GOBCARS Good business!

SLALOM/IL PISTOIESE AD ARCIDOSSO

DESIDERI ESAUDITO

ARCIDOSSO — Dopo una lunga serie di ottimi risultati per il pistoiese Guido Desideri ed il suo prototipo, con il quale corre da due anni, è arrivato finalmente l'acuto della vittoria in occasione del 2. Slalom Città di Arcidosso. Il non più giovanissimo portacolori della Pistoia Corse si è imposto grazie a una esemplare seconda manche e anche per la penalizzazione per un birillo abbattuto dalla Fiat X-1/9 di Franco Perini, autore del miglior tempo in entrambe le salite. Alle spalle del forte pilota livornese, in terza posizione assoluta, si è classificato Walter Peccianti al volante di una Lancia Stratos con evidenti problemi di tenuta di strada. Ancora una bella prova è stata offerta dal volterrano Giorgio Pisaneschi (Opel Kadett Gte), che nonostante fosse alla guida di una vettura decisamente inferiore a quella dei suoi diretti avversari, si è fatto grande onore e continua, per il momento, a capeggiare la classifica del campionato toscano. Bella doppietta dei piloti della Follonica Racing e grossa soddisfazione in casa Toninelli con Daniele su una Renault 5 Gt Turbo, leader nel tricolore Gruppo N, indiscutibilmente primo fra le vetture di serie e il fratello Fabrizio vincitore del gruppo con una Talbot Samba.

Daniele Conti

SLALOM

Arcidosso (GR), 4 settembre 1988

2. Città di Arcidosso

Prova per la Coppa Csai 3. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Desideri (Desideri Abarth) 188,52; 2. Perini (Fiat X 1/9) 190,17; 3. Peccianti (Lancia Stratos) 191,85; 4. Pisaneschi (Kadett Gte) 194,52; 5. Toninelli D. (Renault 5 GT Turbo) 199,33; 6. Pettinato (Fiat X 1/9) 199,37; 7. Cecere (Kadett Gte) 200,65; 8. Del Santo (Fiat X 1/9) 201,69; 9. Vannucchi (Fiat X 1/9) 202,57; 10. Piliero (Ford Escort RS) 203,55.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Mani (A 112) 222,20; 2. Bacci (A 112) 231,09.

Classe 1600: 1. Bennati (Peugeot 205 Gti) 215,90; 2. Andreotti (Peugeot 205 Gti) 223,37.

Classe oltre 1600: 1. Toninelli D. (Renault 5 GT Turbo) 199,33; 2. Pinsaferrri (Ritmo 130 Abarth) 237,23.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Disperati (A 112) 221,10; 2. Ranieri (A 112) 232,62.

Classe 1600: 1. Toninelli F. (Talbot Samba) 207,07.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Denti (Fiat 500/700) 210,80.

Classe 1300: 1. Del Santo 201,69; 2. Vannucchi 202,57; 3. Cioni 211,35; 4. Giovanelli 222,89 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Perini 190,17; 2. Pettinato 199,37 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Pisaneschi (Kadett Gte) 194,52; 2. Piliero (Escort RS) 203,55; 3. Pulvirenti (Escort RS) 211,37.

Classe 3000: 1. Peccianti (Lancia Stratos) 191,85; 2. Cecere (Kadett Gte) 200,65; 3. Bogi (Fiat X 1/9) 250,76.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Tarulli (Fiat 126) 213,99; 2. Pucci (Fiat 500/1000) 214,21.

Classe 2000: 1. Desideri (Desideri Abarth) 188,52.



Guido Desideri ha finalmente centrato vittoria con il suo prototipo (FotoBettini)

CAMPLI CHIUDE IN ABRUZZO

SUONA SEMPRE CAMPANILE

CAMPLI — Salvatore Campanile con la Fiat 600 è riuscito ad essere il più veloce a nell'ultimo degli slalom in programma. Abruzzo per la stagione 1988. Nell'occasione ha dovuto faticare, per così dire, più del solito riuscendo a superare per un solo decimo secondo al termine di un avvincente confronto. Mario Testa in gara con una Fiat X1/5 è stato il più veloce nella prima delle manche disputate. Quest'ultimo appuntamento è stato ancora una volta proposto dall'ary Team di Roseto degli Abruzzi, nell'ambito del memorial «L'F De Dominicis», la locale prescelta è stata la strada provinciale 61. Campi. Un tratto di 2.200 metri, con 10 particolarmente impegnativo nella prima parte per la presenza di numerosi tornanti e meno impegnative curve con un fondo stradale certo non dei migliori. Con Salvatore Campanile ancora protagonista e Mario Testa degno rivale, in particolare evidenza anche Adriano Vellei e Silvino Roncoletta che sono pure loro confrontati sul filo dei decimi per il terzo gradino del podio, conclude nell'ordine.

Giancarlo Giannone

SLALOM

Campi (TE), 4 settembre 1988

1. slalom di Campi

Le classifiche

Absoluta: 1. Campanile (Fiat 600) 123,57; 2. Testa (Fiat X1/9) 123,58; 3. Vellei (Fiat 126) 129,33; 4. Roncoletta (Renault 5 Gt Turbo) 129,55; 5. Montecchia (Peugeot Gti) 132,33; 6. Benvenuto (Fiat X1/9) 133,13; 7. C. (A112) 135,55; 8. Rinaldi (Fiat X1/9) 135,88; 9. S. (Peugeot 309 Gti) 136,06; 10. Titomanlio (Metro) 136,12.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Celaia (A112) 135,55; 2. D'Ostilio (A112) 142,60; 3. Santomo (Peugeot 205) 144,56.

Classe oltre 1600: 1. Montecchia (Peugeot 205 Gti) 132,33; 2. Cirelli (Opel Gsi) 140,43; 3. Piccioni (Renault 5 Turbo) 140,50.

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Roncoletta (Renault 5 Gt Turbo) 129,55; 2. Savini (Peugeot 309 Gti) 136,06; 3. Di Fabio (Opel Manta) 148,86.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Tacconelli (Fiat 126) 147,28; 2. Camarlingo (Fiat 500) 153,91; 3. Di Croce (Fiat 126) 160,28.

Classe 1000: 1. Campanile (Fiat 600) 123,57; 2. Duranti (Fiat 127) 138,42; 3. Di Monte (Fiat 127) 149,67; 4. Natartomaso (Fiat 127) 151,16.

Classe 1300: 1. Benvenuto (Fiat X1/9) 133,13; 2. Titomanlio (Metro Mg) 136,21; 3. Raparo (Fiat X1/9) 153,38; 4. Marconi (Mini Innocenti) 168,82.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Vellei (Fiat 126) 129,33; 2. Damiani (Talbot) 149,24.

Classe oltre 1000: 1. Testa (Fiat X1/9) 123,58; 2. Rinaldi (Fiat X1/9) 135,88; 3. Di Fabio (Alfa Romeo) 147,53.

VOLANTI ATC, IL PIACERE SI FA STRADA.



RACING
Sport Auto Accessories

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

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

Ranger



Cognat - Laveno (VA)

l'antifurto

SUPER CORAZZATO

L'unico con involucro in monoblocco metallico, autoprotetto.

SUPER TECNOLOGICO

Un particolare microprocessore appositamente realizzato miniaturizza l'avanzata tecnologia elettronica.

SUPER COMPATTO

Dimensioni ridotte per facilitare e semplificare il montaggio su qualsiasi tipo di vettura. Cablato.

SUPER PROTEZIONE

Multifunzione per proteggere tutte le parti dell'auto. Segnali acustici e visivi, bloccaggi e chiusura telecomandata vetri e porte.

RANGER
BY **ELSER**

COMPUTER  ALARM
metal model

SLALOM DI FERRIERE

ERBERTO TORNA IN VETTA

FERRIERE — Vittoria di Erberto Rossi e squalifica di Walter Pagliari: queste le note salienti della quinta edizione dello slalom Ferriere-Boasi, organizzato dalla Scuderia Valpolcevera. Rossi ci teneva a vincere, dopo non essere andato oltre il quinto posto nella gara di campionato di Molini di Triora; Pagliari era al suo rientro alle gare, con una vettura nuovissima e scalpitava. È stato tradito certamente dall'affrettato allestimento della sua «De Carolis 2000», trovata sottopeso su reclamo di Renata Gallo, pure squalificata perché al momento della nuova verifica, conseguente al reclamo fatto, non è stata in grado di esibire la scheda tecnica della propria Fiat X 1/9.

Cesare Rosso

SLALOM

Ferriere (GE), 4 settembre 1988

5. Ferriere-Boasi

Le classifiche

Assoluta: 1. Rossi (Er1) 176,37; 2. Panesi (Fiat X1/9) 179,54; 3. Cremonesi (Fiat X1/9) 182,15; 4. Minanzio (Fiat X1/9) 182,19; 5. Loddo (Loddo 2000) 182,82; 6. Rivera (Fiat X1/9) 182,89; 7. Trolese (A112) 184,64; 8. «Rustia» (A110) 188,44; 9. Mordenti (Beta Montecarlo) 189,79; 10. Strata (Opel Gte) 190,29.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Chiesa 204,38; 2. Pittaluga 206,50; 3. Fasce 207,95; 4. Zunino 209,60; 5. Oberti 212,56; 6. Porcella 215,18; 7. Sterlini 219,21; 8. Anelli 224,23; 9. Boggiano 226,12; 10. Broccardo 227,00; 11. Barbieri 229,61 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Onesto (Opel Cors) 224,90.

Classe 1600: 1. Tabacco (Peugeot 205 Gti) 200,50; 2. Mazzitelli (Peugeot 205 Gti) 209,86; 3. Torricelli (Fiat Ritmo 105) 225,84.

Classe oltre 1600: 1. Rocca (Peugeot 205 Gti) 203,13; 2. Timossi (Renault R5 Gti Turbo) 206,47; 3. Cavallaro (Peugeot 205 Gti) 213,81; 4. Bianchi (Fiat Ritmo 130) 214,41; 5. Peccivale (Ford Sierra Cosworth) 214,46.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Sanguineti 197,72; 2. Guidotti 204,28; 3. Tancredi 205,76; 4. Gardella 207,63; 5. Cuneo 217,40; 6. Marchese 227,45 (tutti su A112).

Classe oltre 1600: 1. Giordano (Peugeot 205 Gti) 191,22; 2. Botta (Opel Gte) 196,63; 3. Tonelli (Uno Turbo) 206,00; 4. W. Alomai (R5 Gt Turbo) 209,74; 5. Giaracca (R5 Gt Turbo) 214,08.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Pepe 210,07; 2. Gatti 213,52; 3. Ciocca 240,46 (tutti su Fiat 700).

Classe 1000: 1. Zanchetta (Fiat 126) 207,57; 2. Crubellati 207,99; 3. Persico 210,79; 4. Salvarezza 212,52; 5. Monti 219,90; 5. Calero (Fiat 127) 240,89 (gli altri su A112).

Classe 1150: 1. Trolese 184,64; 2. Balestrero 190,66; 3. Romoro 199,80; 4. Polini 201,34; 5. Sardi 207,65; 6. Cambiaso 209,60; 7. Ivani (Fiat 127) 257,31 (gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Panesi 179,64; 2. Minanzio 182,19; 3. Rivera 182,89; 4. Bordanzi 194,32 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. «Rustia» (Alpine 110) 188,44; 2. Mordenti (Beta Montecarlo) 189,79; 3. Strata (Opel Gte) 190,29; 4. Arrigo (Ford Escort Rs) 205,99; 5. Enrica

Valdi (Opel Gte) 220,85; 6. Labitta (Opel Gte) 225,61.

Classe oltre 2000: 1. Borra G. (Stratos) 201,43; 2. Heindereicht (Porsche Carrera) 216,23; 3. Canale (Uno Turbo) 224,41.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. De Martini (Abarth 1000) 191,04; 2. Gulli G. 198,73; 3. Gulli C. 199,49; 4. Pregnotato 201,50; Giaccon 209,86; 6. Ottonello (Fiat 126/1000) 214,54; 7. Musso 222,20; 8. Bordanzi 229,46 (gli altri su Fiat 500 A112).

Classe oltre 1000: 1. Rossi (Er1) 176,37; 2. Loddo (Loddo 2000) 182,82; 3. Ferrando (Fiat 126/2000) 194,39; 5. Cavallari (Fiat 500/2000) 198,74; 6. Attolini (Fiat X1/9) 198,88.

PACENGO PER X1/9

DOMINA MASSOLA

PACENGO - Grande prova di Massola nell'ormai classico slalom Pacengo-Colà. Il pilota lombardo, con la sua Fiat X1/9, è riuscito ad avere la meglio su Fausto Zandonà, non particolarmente in forma in questa gara che si è disputata in provincia di Verona. Buona la prova anche di Benazzoli, terzo con una Fiat X1/9 a motore due litri. In Gruppo N vittoria di Zadra con la Bmw M3, mentre tra le vetture di Gruppo A, raggruppate in un'unica classe, il successo è andato a Draghetti con la sua scattante e veloce A112.

Giovanni Bevilacqua

SLALOM

Pacengo (VR), 4 settembre 1988

Slalom di Pacengo-Colà

Le classifiche

Assoluta: 1. Massola (Fiat Abarth X1/9) 128,05; 2. Zandonà (Fiat 850/2000) 129,15; 3. Benazzoli (Fiat X1/9) 130,3; 4. Stagnoli (A112) 142,9; 5. Draghetti (A112) 143,49; 6. Uboldi (Fiat X1/9) 143,59; 7. Marengo (Fiat X1/9) 144,51; 8. Sanetti (Fiat X1/9) 147,85; 9. Zadra (Bmw M3) 148,65; 10. Ciriello (Fiat 127/2000) 150,73.

GRUPPO N

Classe oltre 1600: 1. Zadra (Bmw M3) 148,65; 2. Bergonzi (Lancia Delta Integrale) 153,07; 3. De Nale (Fiat Ritmo 130) 153,09; 4. Cigala (R5 Gt Turbo) 153,50; 5. Liber (A112) 115,16; 6. Auzenghi (R5 Gt Turbo) 155,76; 7. Caneva (A112) 157,79.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Draghetti A. (A112) 143,49; 2. Prandi (A112) 153,83; 3. Prandi E. (A112) 159,68; 4. Mazzoleni (Ford Escort Xr3i) 164,82; 5. Antolini (Fiat Ritmo 105) 167,07.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Zecchini (Fiat 127 S) 150,73; 2. Cunego (Fiat 500/700) 152,78; 3. Gotti (Fiat 128) 152,80; 4. Galante (A112) 159,48; 5. Dal Corso (Fiat 127 S) 164,37.

Classe 1300: 1. Marengo (Fiat X1/9) 144,51; 2. Stevanella (Fiat X1/9) 151,49; 3. Ghidoni (Simca R2) 152,73; 4. Rigoni (Simca R2) 153,83; 5. Bertagnoli (Fiat 128) 159,09.

Classe 1600: 1. Uboldi (Fiat X1/9) 143,59; 2. Sanetti (Fiat X1/9) 147,85; 3. Ghini (R5 Alpine) 164,36; 4. Capelli (R5 Alpine) 187,85.

Classe 2000: 1. Gastaldelli (Ford Escort Rs) 151,81; 2. Treo (Opel Kadett Gte) 155,93; 3. Bonaventuri (Opel Kadett Gte) 161,53.

PROTOTIPI

Classe oltre 1000: 1. Massola (Fiat X1/9) 128,05; 2. Zandonà (Fiat 850/2000) 129,15; 3. Benazzoli (Fiat X1/9) 130,3; 4. Stagnoli (A112) 142,90; 5. Ciriello (Fiat 127/2000) 149,34; 6. Cristoforetti (Fiat 850 coupé) 150,91.



Primo a Quattro Castella, Susan (FotoBiondo) è in testa al tricolore cross

ITALIANO AUTOCROSS

RIMONTA DI SUSAN

QUATTRO CASTELLA — Si è disputata domenica 4 settembre sull'impianto di Quattro Castella la settima prova del Campionato Italiano di Autocross. Ottantacinque i piloti in gara. Molto combattuta la classe Prototipi con cilindrata fino a 3500, dove la classifica, dopo le prime sei prove, vedeva tre piloti nello spazio di appena tre punti. È stato proprio il leader del campionato a dare lo spettacolo più avvincente. Luigi Susan, infatti, dopo aver ottenuto uno degli ultimi tempi di qualificazione nel corso della sua batteria, accusava noie meccaniche tanto da doversi ritirare con due giri di anticipo. Grazie al settimo posto conquistato riusciva ugualmente ad assicurarsi l'accesso alla semifinale. Il padovano, infine, vinceva su Tamburini. Nelle altre classi in programma molto combattuta la classe Cross Junior, dove Guazzaroni solo nel finale riusciva ad aver la meglio su Piazzini che aveva condotto dall'inizio. Con questa vittoria Guazzaroni ha conquistato il titolo nazionale della classe. Nella seconda divisione fino a 3500 assolo di Stecca, anche in questa classe il vincitore ha conquistato il titolo nazionale in anticipo, vittoria a sorpresa di Gallon nella 2. divisione fino a 2000.

Giovanni Paterlini

AUTOCROSS

Quattro Castella (RE), 4 settembre 1988

7. prova del campionato italiano

Le classifiche

TERZA DIVISIONE

Classe 3500: 1. Susan (Alfa Romeo 3300 4x4 in 7.49'50"; 2. Tamburini (Porsche 3500 4x4) in 7.50'51"; 3. Zantomasi (Abarth 4x4) in 8.11'09"; 4. Montagna (Ferrari 3000 4x4) in 8.12'71"; 5. Galizzo (Porsche 4x4) in 8.20'46"; 6. Bizzotto (Porsche 3200 4x4) in 8.26'24"; 7. Farri (Porsche 3000 4x4) in 8.43'85"; 8. Pezzarin (Ferrari 3000 4x4) 8 giri.

Cross Junior: 1. Guazzaroni (Lancia 1600) in 8.06'64"; 2. Fontana (Ford 1600) in 8.27'47"; 3. Brioni (Lancia 1500) in 8.27'47"; 4. Piazzini (Fiat 1500) in 8.37'49"; 5. Ferraiotto (Fiat 1500) 8.38'61"; 6. Beani (Lancia 1500) 8 giri; 7. Ongaro (Fiat 1500) 8 giri; 8. Tagliaterra (1500) 7 giri; 9. Tringali (Alfa Romeo 1500) 3 giri; 10. Tolomio (Fiat 1600) 2 giri.

SECONDA DIVISIONE

Classe 3500: 1. Stecca (Delta S4) in 7.34'53"; 2. Rossetti (Lancia Delta 4wd) in 7.51'02"; 3. Caputo (Audi 4) in 7.52'02"; 4. Zanin (Audi Quattro) in 7.58'95"; 5. Romanisio (Porsche 2400) 8 giri; 6. Reverberi (Fiat X1/9) 8 giri; 7. Coconcelli (Porsche 2400) 8 giri; 8. Gaetani (Porsche

3200) 7 giri; 9. Iozzi (Delta Hf Turbo) 3 giri; 10. Gallon (Lancia Delta) in 7.50'48"; 2. Parro (Fiat X1/9) in 7.51'18"; 3. Giandini (Fiat X1/9) in 8'04'69"; 4. Bo (Renault 5 Turbo) in 8'07'44"; 5. Faronato (Fiat X1/9) in 8'20'59"; 6. Be (Fiat X1/9) in 8'21'57"; 7. Valentini (Fiat X1/9) in 8'32'30"; 8. Paoloni (Fiat X1/9) in 8'32'30"; 9. Corradini (Sci 1600) 2 giri; 10. Sterlini (Fiat 128) 1 giri.

Classe A: (fino a 1000): 1. Lazzari (Fiat 90) in 7.56'21"; 2. Bignotti (Fiat 1100) in 8.00'13"; 3. Ferri (Fiat 500) in 8.31'44"; 4. Facchini (Fiat 500) in 8.31'40"; 5. M. (Fiat 850) in 8.36'72"; 6. Davoli (A 112) 7 giri; 7. Bada (Fiat 500) 8 giri; 8. Bo (A 112) 7 giri; 9. Filippi (A 112) 3 giri; 10. Compagno (Fiat 500) 0 giri.

AD AGUGLIANO

FERRETTI SI LANCIA

AGUGLIANO — Esasperante spettacolare (già nei primi minuti del mattino una pioggia troppo bagnata aveva provocato la testa-coda in serie) la gara di Autocross Agugliano ha rotondato al pubblico le emozioni dell'autocross «ruspante». Nella Classe A successo di Mordenti. Nella Classe B affermazione di Brandimarte. Nella Classe C primo passaggio della successione in corso in due carambole con la testa-coda. Salvatore si è imposto su Spolentini. Nella Classe D fine sono rimasti in due! Giordano e Piombi giunti nell'ordine. Nella Classe E debutto di Agugliano per Fumetti. Grande successo di Brandimarte alla stazione del giovane Ferrero che ha centrato l'assoluto.

Gianfilippo Ce

AUTOCROSS

Agugliano (AN), 4 settembre 1988

8. prova campionato interregionale Marche-Abuzzi

Le classifiche

Classe 1000: 1. Moretti (Fiat 500) 118; 2. Caproni (A 112) 9'05"5; 3. 118) 9'49"5; 4. Del Bonifino 9'57"6; 5. Casagrande (Fiat 500) 10'05"0; 6. Montebello (Fiat 500) a Pomponio (Fiat X 1/9) a 6 giri; (Fiat 500) a 6 giri.

Classe 1500: 1. Salvatore (Fiat 1500) 9'25"9; 2. Spolentini (Lancia Delta) 9'25"9; 3. Paola Rispi (Matra Bagheera) 9'25"9; 4. Brandimarte (Fiat X 1/9) a 4 giri; 5. Batoccolo (Fiat X 1/9) a 8 giri.

Classe 3500: 1. Guiducci (Lancia Delta) 9'56"1; 2. Piombi (Lancia Delta) 10'25"5; 3. Lemmi (Fiat X 1/9) a 4 giri; 4. Celano (Simca) a 6 giri; 5. Juvale (Alfa Gtv) a 6 giri.

Prototipi: 1. Ferretti (Lancia 2000) 9'17"0; 2. Crepas (Alfa Romeo 2500) 9'17"0; 3. Grassetti (Lancia Vx) 9'17"0; 4. (Porsche 3000) a 6 giri; 5. (Ferrari 3000) a 6 giri; 6. Fumetti (Fiat 1600) a 7 giri.

Alfasud Cross: 1. Contardi, 8'33"5; 2. Cimarelli 8'36"3; 3. 8'48"0; 4. Brinoni 8'53"3; 5. 8'53"3; 6. 8'53"3; 7. Pandolfi 9'21"6; 8. Giombir



Lancia Delta integrale al Rally di Portogallo equipaggiata con pastiglie freno Ferodo: sollecitazioni durissime e improvvise.

Frenare da competenti

Ferodo Racing: una linea frenante completa, concepita per la competizione, ed oggi a disposizione di tutti gli appassionati. L'esperienza Ferodo nel mondo delle corse automobilistiche e i più severi test di laboratorio garantiscono a Ferodo Racing la sicurezza di prestazioni sempre ai massimi livelli, particolarmente nelle gare e nel gran turismo.

Ferodo Racing I/D 311: pastiglie per freni a disco con mescola specifica per competizioni su pista.

Ferodo Racing I/D 346: pastiglie per freni a disco con mescola specifica per rallies, fuoristrada e gran turismo.

Ferodo Racing Brake-fluid DOT 4: liquido per circuito frenante, ad elevata temperatura di ebollizione (155° ad umido) ed alta fluidità alle basse temperature.

Ferodo Racing: il meglio dell'esperienza agonistica Ferodo per coloro che richiedono il massimo dalla propria auto.



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

FERODO®
le pastiglie per vincere

DOVE CORRIAMO

**DAL 4 AL 19
SETTEMBRE 1988**

14-17 SETTEMBRE

Manx Rally (coeff. 20)
(CECR) ● ● ● N-A
Manx International Rally Ltd
Po Box 129
Regent Strett
DOUGLAS (Isola di Man)

15-18 SETTEMBRE

Yu Rally (coeff. 1)
(CECR) ● ● ● N-A
Automotoklub
Vukole Dabice
31000 TITOVA UZICE
(Yugoslavia)

16-17 SETTEMBRE

Coppa Liburna (coeff. 2)
(CIR) ● ● ● N-A
Scuderia Livorno 1949
Viale Italia 403
57100 LIVORNO

Rally Marca Trevigiana (coeff. 5)
(COI) ● N-A
Com. Orga. Marca Trevigiana
Piazza S. Pio X
31100 TREVISO

16-18 SETTEMBRE

Rally Principe de Asturias (coeff. 2)
(CECR) ● ● ● N-A
Real Automovil Club Asturias
Pelayo, 4
33002 OVIEDO (Spagna)

16-19 SETTEMBRE

Nordhessen Rally
(RI) ● ● ● N-A
Kurbessischer Motorsport-club
Mombachstr. 84-90
8500 KASSEL (Germania)

17-18 SETTEMBRE

Rally Valle Varaita (coeff. 5)
(COI) ● N-A
Saluzzo Rally Club
Piazza della Vittoria, 52
12020 SAMPEYRE (Cuneo)

18 SETTEMBRE

Mondiale Sport a Spa
(VC) ● ● ● C1-C2
RACB
53, rue d'Arlon
1040 BRUXELLES (Belgio)

F.3 al Mugello

(VC) ● ● ● F3-SN-FAB
Ac Firenze
Viale Amendola, 36
50121 FIRENZE

Eurostoriche a Most

(VC) ● ● ● AS
Autodrom Most
Po Box 33
Gottwaldova Str.
43400 MOST (Cecoslovacchia)

Corse a Varano

(VC) ● F2000-FP-R5
Sogesa
Via Emilia Est, 13
43100 PARMA

Eurosailta Mecsek-Pannon
(CEM) ● ● ● N-A-B-S6
Pannon Volan Sport Club
Bolgaar neephadereg u. 33
7623 PEECS (Ungheria)

Sailta di Oristano

(VS) ● N-A-B-S6
Ac Oristano
Via Tirso
09025 ORISTANO

Coppa Nissena

(VS) ● N-A-B-S6
Ac Caltanissetta
Via Luigi Monaco, 8
93100 CALTANISSETTA

Trento Bondone

(VS) ● N-A-B-S6
Scuderia Trentina
Via Bolzano, 46
38014 GARDOLO (Trento)

Coppa G. Pezzullo

(VS) ● N-A-B-S6
Scuderia Salerno Corse
Casella Postale 155
84100 SALERNO

Autostoriche a Vallelunga

(VC) ● AS
Erre Promotion
00100 ROMA

Sailta Monte Salviano

(VS) ● N-A-B-S6
Ac l'Aquila
Via Donadei, 3
67100 AQUILA

Rallysprint Paesi D'Arte

(RS) ● N-A
Ac Bergamo
Via A. Maj, 16
24100 BERGAMO

Euroautocross a Maggiora

(CEA) ● ● ● div. 1-2-3
Sport Club Maggiora
Via Don Minzoni, 10
28014 MAGGIORA (Novara)

Autocross Stock a Ceccano

(AC) ● div. 1-2-3
Team F.III Tiberia
Via Pescara Celleta, 62
03023 CECCANO (Frosinone)

Autocross stock a Trapannara

(AC) ● div. 1-2-3
Angry Team
Via G. di Vittorio
64026 ROSETO DEGLI ABRUZZI
(Teramo)

Eurorallycross a Lidden Hill

(CER) ● ● ● div. 1-2
Thames Estuary Automobile Club
8 Woodside
Bexley
KENT DA5 1JL (Gran Bretagna)

Slalom Ceranesi-Praglia

(SL) ● Tg
Scuderia Valpolcevera
Via Croce Verde 6/R
16164 GENOVA PONTEDECIMO

Slalom a Ponte

(SL) ● Tg
Scuderia Caserta Corse
Corso Giannone, 110
81100 CASERTA

Slalom di Zocca

(SL) ● Tg
Scuderia Modena Corse
Via del Sagittario, 3
41100 MODENA

Slalom Casanova-Staffora

(SL) ● Tg
Ac Pavia
Piazza Guicciardi, 6
27100 PAVIA

Slalom Seano-Becchereto

(SL) ● Tg
Ass. Sport e Motori
Viale Montegrappa 292
50047 PRATO (Firenze)

Slalom Volta Mantovana

(SL) ● Tg
Crossodromo La Piana
Ss Goitese
46044 GOITO (Mantova)

19-24 SETTEMBRE

Rally Costa d'Avorio

(CMR) ● ● ● N-A
Fisa
18, bld. Angoulvant
Bp 3883
ABIDJAN PLATEAU 01
(Costa d'Avorio)

Corri con O.Z.



Hanno corso con O.Z.

CAMPIONATO TEDESCO F. 3 A SALISBURGO

1. H.P. Kaufmann su Dallara 388
2. W. Kaufmann su Dallara 388

CAMPIONATO ITALIANO F. 3 A MONZA

2. E. Visco su Dallara 388
5. A. Apicella su Reynard/Seresina

F. INDY - 200 MIGLIA DI MID OHIO

1. E. Fittipaldi su Lola-Chevy



Ruote O.Z. Vinci in sicurezza

LEGENDA

● ● ● Internazionale
● ● ● Naz. a part. stranieri
● ● ● Nazionale
CMF1 Mondiale F.1
CMSP Mondiale prototipi
CMR Mondiale rally
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000
CFCACT Campionato F. Cart
CIMS Campionato Imsa

CMT Campionato Mondiale Turismo
CECR Europeo rally
CEM Europeo montagna
CEAS Europeo autostoriche
CEA Europeo autocross
CER Europeo rallycross
CRMO Camp. rally Medio Oriente
CRCA Camp. rally cont. Africano
CIR Campionato italiano Rally

COI AC AS Club DGT FAB FFA FF FSF
Coppa Italia Rally
Autocross
Autostoriche
Gare Club
Dragster
Formula Alfa Boxer
Formula Fiat Abarth
Formula Ford 1600
Formula Super Ford

F2000 Formula 2000
FP Formula Panda
FR Formula Renault
FVw Formula Volkswagen
FM Formula mondiale
F2 Formula 2
F3 Formula 3
E Formula libera
FS Fuoristrada

A Gruppo A
B Gruppo B
C Gruppo C
N Gruppo N
R Rally internazionali
RS Rally sprint
RN Rally nazioni
RC Rallycross
RSGT Renault 5 GT Turbo
RAIpine Renault V6 T. Europa

SL Slalom
S6 Sport gru
SN Sport Na
S2000 Sport 2000
STK Stock car
TUno Stock car
Tg Tutti gru
VG Velocità
VC Velocità
VS Velocità

a cura di Antonio de Felice

GLI APPUNTAMENTI DELLA SETTIMANA



GP D'ITALIA - lunedì 12 alle 13,40 e martedì 13 alle 22,55 replica del Gp d'Italia F.1.

FORMULA INDY - mercoledì 14 settembre ampio servizio sulla 500 Miglia di Pocono; giovedì 15 settembre alle ore 20,30 sintesi delle 200 Miglia di Mid Ohio, valida come 11. prova del campionato Cart, in replica venerdì 16 settembre alle ore 16,00.



CRONO - mercoledì 14 settembre alle ore 22,15 e in replica giovedì 15 settembre alle ore 12,30.



TOP MOTORI - sabato 17 settembre alle ore 23,00 e domenica 18 settembre in replica alle ore 13,00.



SPEEDY - lunedì 12 settembre alle ore 22,30 e in replica sabato 17 settembre alle ore 17,00.



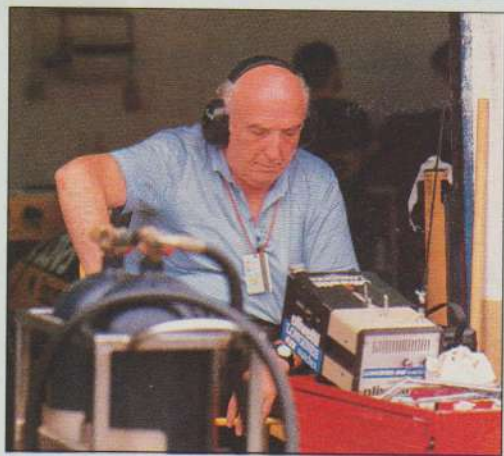
GRAND PRIX - sabato 17 settembre alle ore 23,45 e domenica 18 settembre in replica alle ore 13,00.



RUOTE IN PISTA - venerdì 16 settembre alle 22,30

L'INGEGNER CHITI A «RUOTE IN PISTA»

QUESTA SETTIMANA Ruote in Pista offrirà ai telespettatori il «Processo al Gran Premio» che si occuperà della gara disputata sul circuito di Monza. Oltre ai conduttori fissi della rubrica, Claudio Casaroli e Nestore Morosini, sarà presente in studio anche l'ingegner Chiti (nella foto) con il quale si parlerà soprattutto di motori, alla luce dei nuovi regolamenti che impongono, per la prossima stagione di Formula 1, l'impiego esclusivo dei propulsori aspirati. Quali unità saranno disponibili? Quale sarà più competitivo? Continuerà anche il prossimo anno il dominio della Honda? A questi e ad altri interrogativi cercherà di rispondere l'ingegnere toscano, che ha di recente realizzato un motore «boxer» a dodici cilindri Saab Motori Moderni per la Casa nipponica Subaru. Il programma si concluderà con un servizio sul campionato italiano di Formula 3, che ha disputato la quint'ultima prova stagionale proprio a Monza.



L'AUDITEL HA DIFFUSO I DATI D'ASCOLTO DELLA FORMULA 1 GP FRANCIA PER 5 MILIONI

IN QUESTA tabella, pubblicata a lato, l'Auditel sono indicati i dati d'ascolto e la percentuale di share relativi ai Gp di Formula 1 fin qui disputati, nonché il numero degli spettatori che hanno seguito la trasmissione in diretta della 2. sessione di qualificazione, diffusa dalla Rai soltanto per le gare europee. Il Gp del Brasile è stato seguito da oltre 5 milioni e mezzo di spettatori, facendo registrare uno share prossimo al 50%, vale a dire che, in Italia, 5 televisori su 10 erano sintonizzati sulla gara sudamericana. Le successive corse di San Marino e Montecarlo hanno confermato questi valori, considerando poi che la giornata di prove delle due gare è stata vista da quasi un milione e mezzo di spettatori. La stessa Auditel ha giudicato molto interessante l'indice d'ascolto del Gp del Messico, che ha inchiodato davanti ai teleschermi più di 5 milioni di persone con uno share del 27,54%; un dato significativo se si considera che la trasmissione è cominciata alle 21,20 ed è terminata poco oltre le 23,00. Anche i patiti della Formula 1 non amano le interruzioni durante un Gran Premio ma la gara di Detroit ha dovuto comunque subire l'inserimento del contemporaneo telegiornale. L'audience non ha risentito molto di questa interruzione (peraltro molto breve) e si è mantenuta su un valore prossimo ai 4 milioni. A partire dal Gp di Gran Bretagna è cominciato un progressivo declino nei livelli d'ascolto (nonostante il 47,62% di share); questo andamento non ha preoccupato più di tanto dato che il calo è avvenuto durante il periodo estivo. Già con la corsa disputata in Belgio c'è stato un piccolo recupero sia per il giorno della gara sia per le prove. Sarà interessante conoscere i dati d'ascolto del Gran Premio d'Italia per sapere se i telespettatori, soprattutto i ferraristi avranno mantenuto l'interesse d'inizio stagione per la F1, nonostante la stagione deludente della Ferrari e il dominio assoluto della McLaren.

GRAN PREMIO	GARA		PROVE	
	SPETTATORI	PERCENTUALE	SPETTATORI	PERCENTUALE
Brasile	5.796.000	45,16	—	—
San Marino	4.938.000	38,29	1.459.000	21,33
Monaco	4.543.000	39,36	1.472.000	10,19
Messico	5.174.000	27,54	—	—
Canada	3.140.000	27,37	—	—
Stati Uniti	4.057.000	38,50	—	—
Francia	5.069.000	43,23	1.103.000	8,49
Gran Bretagna	3.300.000	47,62	856.000	10,64
Germania	2.654.000	37,42	682.000	5,66
Ungheria	2.216.000	37,65	636.000	5,96
Belgio	2.797.000	33,86	843.000	7,21

■ **LA RAI** trasmetterà in diretta la ps 5 del prossimo Rally di Sanremo, valido per il campionato mondiale, in programma dal 9 al 14 ottobre. Questa «superspeciale» prenderà il via con il primo concorrente alle 14,37 del giorno 10 e sarà costituita da un percorso, molto spettacolare, appositamente studiato per esaltare le doti di guida dei piloti ed offrire qualche emozione ai telespettatori. L'Automobilclub di Torino e quello di Sanremo, organizzatori del rally, stanno studiando, in collaborazione con Rai e Fiat, la possibile ubicazione del tracciato. Tra le proposte avanzate ci sono la zona circostante Campovolo, presso Torino, molto vicina allo stabilimento dell'Abarth e la pista privata della Fiat in località «La mandria».

■ **TELEMONTECARLO** sospenderà, per due settimane, la trasmissione della rubrica di motori «Crono». L'ultima puntata, in programma per il mese di settembre, andrà in onda mercoledì 14, e in replica il giorno dopo, mentre l'appuntamento con gli appassionati di motori riprenderà regolarmente a partire dal 5 ottobre alle ore 22,15. Questa pausa si è resa necessaria per consentire all'emittente monegasca di realizzare i numerosi collegamenti in diretta e le diffusioni, in differita, programmate in occasione delle olimpiadi che si svolgeranno a Seul.

■ **SONO COMINCIATE** ai primi di settembre le prove di «NewsQuattro», il quasi-telegiornale che verrà diffuso in differita, a partire dal 3 ottobre su Retequattro e che impegnerà, tra Roma e Milano, non meno di 50 giornalisti. I servizi sportivi, che avranno ampio spazio all'interno della trasmissione, non saranno curati dalle strutture allestite per «NewsQuattro», bensì dalla redazione sportiva di Videonews, che già lavora alla realizzazione dei programmi sportivi per le reti di Berlusconi, tra i quali Grand Prix.

■ **VOLETE** saperne di più sul mondo delle corse per vetture storiche? Bene, non perdetevi, mercoledì sera, l'appuntamento con Crono: il servizio offrirà anche le splendide immagini della Coppa delle Dolomiti, gara riservata a questo genere di automobili. Il Gp di Monza sarà l'oggetto della consueta analisi di Renato Ronco e dei suoi validi collaboratori. Seconda ed ultima puntata del Raid con le Panda 4x4 dal Polo Nord a Vancouver, ripreso da una troupe di Tmc.

■ **GRAND PRIX** dedicherà numerosi servizi al Gran Premio di Monza con le interviste ai piloti e ai tecnici in relazione alle ultime quattro gare al termine della stagione. I filmati occuperanno più di metà trasmissione e lo spazio rimanente tratterà le gare americane e le «news» da tutto il mondo motoristico.

Il posto più sicuro per l'autoradio? La vostra tasca.



 **BLAUPUNKT**
gruppo **BOSCH**

E' un piccolo punto blu, ma fa un mondo di differenza

La tentazione di avere una bella autoradio è forte quanto la paura di subirne il furto. Un'autoradio Blaupunkt, poi, è particolarmente ambita. Per questo Blaupunkt ha realizzato il Denver SQM 108, l'autoradio

che vi segue ovunque, discretamente, nel taschino della vostra giacca. E quando salite in macchina la innestate sul braccio flessibile e la posizionate come preferite. A portata di mano, senza dover lasciare il vo-

lante, avete a disposizione i 100 V (4x25), il controllo dei toni, delle stazioni e delle gamme d'onda di un'autoradio che non finirà mai di emozionarvi e darvi prova di sé per la purezza del suono.

SI VENDE

auto

● **A 112 ABARTH** Gr. Speciale, pronta slalom, motore, cambio nuovi, vendesi. Telefonare 0173/ 658174 ore 18 - 22.

● **A 112 ABARTH** 70 hp, vincente Arduini vende, eventuale affitto. Telefonare 0522/ 812402 ore 20 serali.

● **A 112 ABARTH** competitiva rally, slalom, 2 ravvicinati, autobloccante, anatomici, gomme, ricambi, svendesì. Telefonare Marco 0586/ 761794.

● **A 112 Gr. A.** cambio ravvicinato, dischi posteriori, massima preparazione, montata uniball, gomme, cerchi, vendesi L. 7.000.000. Telefonare 011/ 657986 ore ufficio oppure 011/ 6069438 ore pasti.

● **A 112 Gr. A.** pronta corse, vincente qualsiasi prova, Di Marco vende. Telefonare 0536/ 945082.

● **A 112** pronta corse, massimi allestimenti Gr. N, numerosi cerchi, gomme, vendesi vera occasione. Telefonare 041/ 90371.

● **ALFA 75 TURBO** Gr. N, 1988, mai corso, rolli-bar, abba, koni, Kasco, vendesi. Telefonare 0523/ 31416 - 560124.

ALFA ROMEO 1300 SPIDER bianco, meccanica perfetta, condizioni eccellenti, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

ALFA ROMEO DUETTO spider, 1600 cc, grigio metallizzato, Alfa Duetto spider 2000 cc, rosso, anni 82 - 83 - 84 Dima Automobili vende. Telefonare 0471/ 27125 Bolzano.

ALFA ROMEO GT 1300 1974, unificato 2000 originale, rosso, interno bianco, come nuovo, unico proprietario, vendesi L. 40.000.000. Telefonare 0376/ 604245 ore serali.

● **ALFASPRINT 1500** Gr. A, poche gare, competitiva, freni Brembo, autobloccante, molte parti di ricambio, gomme, vendesi L. 6.500.000 possibile permuta. Telefonare 035/ 868215.

AUDI QUATTRO COUPE' 2.2 Turbo, aria condizionata, ottimo stato, impianto stereo, privato vende L. 18.000.000. Telefonare 02/ 791856.

AUDI QUATTRO 2.2 Turbo, bianca, cerchi, assetto, condizionatore e accessori vari, vendesi. Telefonare 0461/ 557078 Marco.

AUTO SINISTRATE e usate vendesi. Telefonare Autoimpex srl Merano (Bz) 0473/ 30118.

BMW 3.0 CS 1973, bianca, perfetta meccanica e carrozzeria, gommata, autobloccante, autoradio, vendesi. Telefonare 02/ 492123 ore 20.

BMW 528 I Gr. A, tutte le omologazioni, eccezionale, vendesi L. 25.000.000. Telefonare 0033/ 21057102.

BMW 750 I nero, interno pelle nera, 2 mesi di vita, vettura di concessionario, possibile leasing, garantita. Telefonare Dima Automobili 0471/ 271525 Bolzano.

● **CITROEN AX SPORT** Gr. N, competitiva rally e slalom, 100 hp, cerchi, gomme, vendesi. Telefonare 0185/ 310593.

● **CITROEN AX SPORT** Gr. N, completa, 12 cerchi, competitiva, gennaio 1988, inurata, bellissima, vendesi. Telefonare 041/ 916606.



DETOMASO MANGUSTA 1969, perfetta, grigio metallizzato, vendesi L. 60.000.000. Telefonare 0571/ 34387 - telex 501156 - Fax 0571/ 34574.

FERRARI 246 GT 330 Gtc vendesi. Telefonare 039/ 597431.

FERRARI 246 GT rosso, interno nero, 1972, da concorso, Ferrari 208 G4 rosso, full optional, 1978, vendesi. Telefonare Dima Automobili 0471/ 271525 Bolzano.

FERRARI 308 GT4 rossa, aria condizionata, vetri elettrici, ruote stellari, perfette condizioni, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

FERRARI 308 GTS carburatori rosso, 1979; Ferrari 328 Gts, rosso, 1986, Ferrari Testa-rossa 1986, Dima Automobili vende. Telefonare 0471/ 271575 Bolzano.

FERRARI 308 GTB quattrovalvole fine 1984, rosso, interni pelle nera, spoiler anteriore e posteriore, full optional, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

FERRARI 328-208-365 GT, GTS Hobby Car Sport vende. Telefonare 070/ 664296.

FERRARI 308 GTS -carburatori-, fine 1980, rossa, interni pelle nera, full optional, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

FERRARI 328 GTB rosso, 1986, Ferrari 208 Gtb Turbo, 1983, rosso, Ferrari 308 Gtsi rosso, 1982, Dima Automobili vende. Telefonare 0471/ 271525 Bolzano.

FERRARI MONDIAL cabriolet, 1984, azzurro metallizzato, 4 valvole, rosso, 1983, vendesi. Telefonare Dima Automobili 0471/ 271525 Bolzano.

FERRARI TURBO intercooler Gtb, 8 mesi, grigio metallizzato, full optional, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

● **FIAT 126** 700 - 1000 con moltissimi ricambi, vendesi. Telefonare 0934/ 972612.

● **FIAT 127** Gr. Speciale, preparata slalom, vendesi L. 2.000.000 trattabili. Telefonare 045/ 7835655.

● **FIAT 130 TC** Gr. N, perfetta, gomme, cerchi, occasionissima, vendesi. Telefonare ore pasti 049/ 795023.

FIAT 600 MULTIPLA documenti in regola, 1963, completa, vendesi L. 1.650.000. Telefonare 0543/ 743587 ore pasti.

● **FIAT RITMO 105 TC** preparata corse Gr. N, numerose gomme di scorta nuove e seminuove, vendesi L. 3.000.000. Telefonare 06/ 8275326.

● **FIAT RITMO 130** pronta corse, massimi allestimenti Gr. N, numerosi cerchi vendesi vera occasione. Telefonare 041/ 590371.

● **FIAT UNO 70 S** Gr. A, perfetta, cerchi, gomme, ricambi, vendesi. Telefonare ad Andrea 049/ 625802 ore serali.

● **FIAT UNO TURBO** Gr. N Trofeo, 2 motori, 2 cambi, 2 assetti Bilstein, cerchi, ricambi vari, vendesi. Telefonare 0184/ 251376 ore pasti.

● **FIAT UNO TURBO** Gr. A, completa, frontale Brambo, vari cerchi, vendesi. Telefonare 030/ 800602 orario ufficio.

● **FIAT UNO TURBO** Gr. A, pluriaccessoria, preparata slalom, poche gare, competitiva, piazzamenti assoluti di classe e gruppo, vendesi. Telefonare 011/ 643272.

● **FORD SIERRA COSWORTH** Gr. N, massima preparazione, più carrello doppio asse nuovo. Telefonare 0734/ 641206 ore pasti.

FORD SIERRA RS COSWORTH nuove, pronta consegna: nero, bianco, metallizzato, anche usato. Disponibile anche nuovo modello 1988 4 porte, 3 volumi. Telefonare Duemme srl 0184/ 292997.

JAGUAR MK2 3.8 S bianca, 1968, interno pelle, molto bella, Dima Automobili vende. Telefonare 0471/ 271525 Bolzano.

JAGUAR E TYPE 287 cv, Hobby Car Sport vende. Telefonare 070/ 664296.

LAMBORGHINI MIURA 1969, azzurro metallizzato, interno pelle bianca, vettura revisionata dalla Casa, documentabile, perfetta sotto tutti gli aspetti, vendesi. Telefonare Dima Automobili 0471/ 271525 Bolzano.

LANCIA AUGUSTA 1934, vendesi. Telefonare 0421/ 330277 - 0422/ 362273.

● **LANCIA DELTA INTEGRALE** 1988, perfetta, colorazione speciale, preparazione completa G.P.M. Rally Abarth, vendesi. Telefonare 0546/ 620873.

● **LANCIA DELTA INTEGRALE** Gr. N, una corsa, vendesi. Telefonare 0543/ 700644.

● **LANCIA DELTA INTERGALE** Gr. N '88, Maioli, vincitore rally di Sassari, tutte le omologazioni, serbatoio di sicurezza, 40 cerchi originali, motore nuovo, luglio 1988, numerosi ricambi a richiesta, vendesi. Telefonare Tonelli 0522/ 812235.

LANCIA HF 1600 II serie, rossa, da concorso, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

LANCIA STRATOS 1974, vendesi. Telefonare 039/ 597431.

LANCIA THEMA TURBODIESEL km. 40000, luglio 1986, alcantara, blu, cerchi lega, come nuova, vendesi. Telefonare 0744/ 413236 - 273418.

LOLA 290 Cosworth 1600 originale, anno 1972, vendesi prezzo adeguato. Telefonare 075/ 883350 - 863 ore ufficio, astenersi perditempo.

● **LUCCHINI SN 86** plurivittoriosa, 2 assetti pista/salita, qualsiasi prova, con rapporti, rain, ricambi, Ragazzi vende. Telefonare 049/ 8710861 ore pasti.

Distributore  motorquality®

 **brembo RACING**

IMPIANTI FRENANTI SPECIALI DA COMPETIZIONE

Motorquality S.p.A. - Via Venezia, 2 - S.S. GIOVANNI (MI) - Tel. 02/240.96.31

AUTOFFICINA

 **TURBO SYSTEM** ROMA

INSTALLAZIONE IMPIANTI TURBO ED INTERCOOLER - ASSETTI SPORTIVI
INSTALLATORE AUTORIZZATO
TURBOCAR

ROMA - VIA ARCINAZZO ROMANO 42-44
TOR DE' SCHIAVI - TEL. 2598776

 **dove motor**

ALLESTIMENTI SPECIALI
AUTO STRADALI
RICAMBI - ACCESSORI
ABBIGLIAMENTO PER COMPETIZIONI
AUTO E KART
PNEUMATICI DA COMPETIZIONE
CARRELLI ELLEBI

Via Lungomare Colombo, 114/124
Tel. 089/759662 - 84100 Salerno

RENO® BOLOGNA
Racing shop
Via Riva Reno, 61 - Telef. 265545
TUTE, CASCHI E ABBIGLIAMENTO OMOLOGATI (spedizioni contrassegno)

Volanti speciali
Accessori sportivi
Elaborazioni estetiche

SPORTIVI
DI IERI E DI OGGI
visitiamo insieme il
TAZIO NUVOLARI MUSEO



MANTOVA
Piazza Broletto, 9
aperto tutti i giorni,
escluso il lunedì

Tel. 0376/350724 orario: 9-12/15-18 BIGLIETTO DI INGRESSO L.1000

segue

NOVITÀ DALLA **PROTAR**

McLaren

MP 4/2C - F1

SCALA
1:12

MAXI-MODELLO:
370 mm.

In esclusiva mondiale la PROTAR presenta il kit di montaggio in plastica della plurivittoriosa F1 di A. Prost

- Sospensioni e sterzo funzionanti
- Carrozzeria smontabile
- Pneumatici tubeless con scritte scolpite.

Art. 208 - L. 85.000

PER TUTTI I COLLEZIONISTI:

VETRINETTE IN PLEXIGLAS (NOVITÀ)

• Realizzate in metacrilato da 3 mm (3,5 la valigetta) • Disponibili in tre diversi formati • Di facile montaggio • Esaltano la bellezza dei Vs. modelli ed ogni genere di collezione preservandoli da polvere e rotture accidentali.

• **GRANDE:** 8 mm. 390 x 145 x 250 (Modello nella foto) L. 40.000

• **PICCOLA:** 8 mm. 290 x 115 x 180 L. 28.000

• **A VALIGETTA:** (premontata) con 2 ripiani in plexiglas piedini e maniglia dorati mm. 370x70x265 L. 48.000

MOTORE IN METALLO

SCALA 1:12 della Mc Laren di A. Prost

- Scatola di montaggio completa di supporto espositore (non in foto).

Art. 208/E L. 19.800

FERRARI F40 LE MANS SCALA 1:24

La più fedele riproduzione in kit di montaggio dell'ultimo successo di Maranello già famoso nel mondo • Precolorata • Cofano apribile • Di grande effetto interni, meccanica e gli esclusivi pneumatici Pirelli "P. Zero" tubeless scolpiti.

Art. 207 L. 28.000

NOVITÀ



Disponibili nei migliori negozi di modellismo oppure direttamente a casa vostra scrivendo o telefonando a:

BUONO D'ORDINE

MODEL R.C. MARKET POSTA
Via Rollino, 17/23 - 16154 Genova
Tel. 010/62.49.58
(Rivenditore Autorizzato PROTAR)

Pagherò al postino i seguenti articoli: (indicare con una crocetta)

- | | | |
|---|--------------------------------------|-------------|
| <input type="checkbox"/> Mc Laren F1 Scala 1/12 | Art. 208 | L. 85.000 * |
| <input type="checkbox"/> Vetrinetta in plexiglas (indicare a fianco il tipo desiderato) | <input type="checkbox"/> Grande | L. 40.000 * |
| | <input type="checkbox"/> Piccola | L. 28.000 * |
| <input type="checkbox"/> Motore in metallo Mc Laren | <input type="checkbox"/> A Valigetta | L. 48.000 * |
| <input type="checkbox"/> Ferrari F40 Le Mans | Art. 208/E | L. 19.800 * |
| | Art. 207 | L. 28.000 * |

NOME _____ COGNOME _____

VIA _____

CAP _____ CITTÀ _____ PROV. _____

* Più L. 4.500 di contributo fisso per spese postali e diritti di c/ass.

segue

• **LOTUS CORTINA** anno 1965, ideale per preparazione gare storiche, vendesi. Telefonare 001/ 717 - 236 - 5666.

• **LUCCHINI BMW 2000** Armaroli, perfetta, pronta salita, vendesi anche solo telaio. Telefonare 0342/ 216439 ore 20 - 22.

• **MASERATI GHIBLI SS 4.9** 1972, vendesi. Telefonare 039/ 597431.

• **MASERATI KYALAMI 4200** 1979, km. 36000, blu metallizzato, condizioni da concorso, vendesi. Telefonare Autoblereda 051/ 910916.

• **MASERATI MERAK GT 2000** alluminio metallizzato, 1979, unico proprietario, come nuova, garantita, Dima Automobili 0471/ 271525 Bolzano.

• **MASERATI MISTRAL** vendesi. Telefonare 0421/ 330277 - 0422/ 362273.

• **MERCEDES 190 2.3**, 16 valvole, nero metallizzato, aprile 1986, km. 59000, perfetto, aria condizionata, prezzo trattabile. Telefonare 055/ 4377938 Signor Forti.

• **MERCEDES 380 SE** 1984, km. 60.000, metallizzato, antifurto Med, full optional, radiotelefono Sip, vendesi anche separatamente prezzo da concordare. Telefonare 02/ 4699668.

• **MERCEDES 500 SEC** 1983, nero, pelle, tetto, cerchi, Abs, climatizzatori, altri accessori, vendesi. Telefonare 071/ 34757 abitazione, 36905 ufficio.

• **MERLYN MK4A SPORT** anno 1963, in fase di restauro, vendesi pronta 60.000 o da completare 35.000 Usa. Telefonare 001/ 717 - 236 - 5666.

• **MINI DETOMASO 120** perfetta motore e carrozzeria, più accessori, pronta corsa, vendesi L. 1.200.000. Telefonare 0543/ 922808 ore serali.

• **OPEL CORSA GT TROFEO** preparazione '88 Conrero, cambio e assetti nuovi, vendesi per cambio categoria L. 9.500.000. Telefonare a Bruno 0323/ 837103.

• **OPEL CORSA TROFEO** vincente 4, zona 1987, cerchi, gomme, 2 assetti, vendesi. Telefonare 02/ 206100 ore pasti.

• **OPEL KADETT GSI** Gr. A, Conrero, cerchi, gomme, vendesi. Telefonare ad Andrea 0432/ 601937 ore ufficio, astenersi perditempo.

• **OPEL MANTA GTE** Gr. A, Conrero, vendesi. Telefonare 0184/ 681019.

• **OPEL MANTA GTE** Gr. A, 20 cerchi, gomme, ricambi, competitiva, vendesi. Telefonare 02/ 9797125.

• **PANTHER 1600 - 2800** Hobby Car Sport vende. Telefonare 070/ 664296.

• **PORSCHE 2700 CARRERA COUPÉ** 210 hp, 1974, telaio 9114600483, nero, ricondizionato, collezione, vendesi. Telefonare Quemme srl 0184/ 292308 - 292997.

• **PORSCHE 356 B** cabrio, rosso, in perfette condizioni, vendesi. Telefonare 0423/ 362273 - 0421/ 44218.

• **PORSCHE 356 C** anno 1963, giallo champagne, interni pelle nera, motore ribaltato, restauro 1988, vendesi L. 31.000.000. Telefonare 0471/ 916287 ore pasti.

• **PORSCHE 356** -pre A-, 1959, pul conerale Mille Milia, vendesi. Telefonare 0423/ 362273 - 0421/ 44218.

• **PORSCHE 911 2200 COUPÉ** completamente originale, ottime condizioni generali, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

• **PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA** 1983, piano metallizzato, fucinati, secondo specchio, tergi posteriore, vendesi. Telefonare 02/ 3182950.

• **PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA** 1983, piano metallizzato, fucinati, secondo specchio, tergi posteriore, vendesi. Telefonare 02/ 3182950.

• **PORSCHE 911 SC** blu metallizzato, tettuccio, fucinati, assetto, Koni, antibloccante, antifurto, full optional, 2 specchi, sterzo privato vendesi. Telefonare 011/ 348792 - 0121/ 932198 - 90465.

AUTODEALER

C.so GIOVECCA 21
44100 FERRARA
Tel. (0532) 37.171 - 37.852

- PORSCHE SPEEDSTER ROSSO 56
- PORSCHE SPEEDSTER DA RESTAURARE 56
- PORSCHE CABRIO B NERO 62
- PORSCHE COUPÉ HARD TOP BIANCO 61
- PORSCHE 911 COUPÉ 2.7 GRIGIO 74
- PORSCHE 911 S COUPÉ 2.4 AVORIO 72
- PORSCHE COUPÉ A ROSSO 59
- PORSCHE CABRIO A AVORIO 56
- JAGUAR E TIPE SPIDER 4.2 ROSSO 68
- JAGUAR XJ6 4.2 SOVEREIGN GRIGIO MET. 63
- MERCEDES 220 SE CABRIO AVORIO 64
- RENAULT 5 TURBO BLEU MET. 80
- ALFA ROMEO MONTREAL ROSSO 72
- AUDI 4 COUPÉ TURBO GRIGIO MET. 81
- AUSTIN HEALEY MKIII 3.0 AVORIO 66
- MG TD BIANCO 47
- MG MIDGET BLEU SCURO 71
- MG A BIANCA 61
- ASTON MARTIN LAGONDA 5.3 ROSSO BORDEAUX 86

Totocalcio



MARTIN DEL 18-9-88		1	
squadra 1*	squadra 2*	●	○
1) Bari	Parma	/	X
2) Brescia	Cosenza	/	/
3) Carrara	Padova	/	X
4) Cremonese	Monza	/	X 2
5) Empoli	Licata	/	/
6) Genoa	Reggina	/	/
7) Messina	Piacenza	X	/
8) Sambenedetti	Ancona	/	/
9) Taranto	Barletta	/	X 2
10) Udinese	Avellino	/	X
11) Lucchese	Spal	/	/
12) Cagliari	Salernitana	/	X
13) Ternana	Martina Franca	X	/

• **PORSCHE 911 SC** cabrio, 1983, azzurro metallizzato, interno pelle, autobloccante cerchi da 16, autoradio Alpine, perfetta vendesi L. 53.000.000. Telefonare 0342/ 996642.

• **PORSCHE 911 SC** cabrio, 1983, doppi specchi, autobloccante, interni pelle, azzurro metallizzato, assetto Koni, privato vendesi L. 52.000.000. Telefonare a Lello 0342/ 996642.

• **PORSCHE 911 TURBO 3300** modello 1988, nero metallizzato, interni pelle grigio chiaro, full optional, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

• **PORSCHE 911** Gr. B, preparazione Orlando, freni turbo, iniezione meccanica, autobloccante, vendesi. Telefonare 02/ 4395053 ore pasti.

• **PORSCHE 924** dicembre 1982, metallizzato, aria condizionata, cerchi lega, P6, vendesi. Telefonare 0432/ 857504 ore serali.

• **PORSCHE 928** blu metallizzato, 1979, Porsche 924 bianco, 1982, Porsche 911 Coupé, nero, 1973 2.4, Dima Automobili vende. Telefonare 0471/ 271525 Bolzano.

PORSCHE CARRERA 2700 COUPÉ 210 hp, aria condizionata, meccanica perfetta, full optional, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

PORSCHE CARRERA 3200 TARGA bianco, full optional, fatturabile, vendesi. Telefonare Hobby Car - Agenzia Ferrari - Cuneo - 0171/ 751321.

PORSCHE CARRERA 1986, colore rosso, full optional, km. 23.000, vendesi. Telefonare 0543/ 35138 - 051/ 334466.

PORSCHE CARRERA Targa 3000 Hobby Car Sport vende. Telefonare 070/ 664296.

● **PORSCHE 3.0 Gr. B** rally e salite, treni grossi, supercompetitiva, preparazione Savio, vendesi L. **17.900.000**. Telefonare Libero Savio 0423/ 53663.

● **RENAULT 11 TURBO** Gr. N, cerchi, gomme varie, vendesi. Telefonare 0165/ 57113 - 552484.

● **RENAULT 5 ALPINE** Coppa, Gr. A, 1984, dischi autoventilati, pronta slalom, più trasformazione pista, ricambi, cerchi in lega, inurtata, vendesi. Telefonare 0376/ 329304 - 220458.

● **RENAULT 5 GT TURBO** Gr. N, vincitrice rally Susa, gomme, cerchi, Bilstein, vendesi. Telefonare 0165/ 903034 ore serali.

● **RENAULT 5 GT** Gr. N, perfetta, solo salite, cerchi, gomme, ricambi vari, vendesi. Telefonare 0432/ 26598.

RENAULT ALPINE 310 carburatori, rossa, 1974, Renault 25 Tdx De Luxe, nera metallizzata, pelle, full optional, da immatricolare, forti sconti. Telefonare Dima Automobili 0471/ 271525 Bolzano.

RENAULT MAXI TURBO A 310 Alpine, Hobby Car Sport vende. Telefonare 070/ 664296.

RENAULT GT TURBO 7 mesi, preparazione Gr. N, completa, prezzo interessante. Telefonare 0546/ 620873 ore ufficio.

SUNBEAM TI stradale, km. 30000, più un motore 150 hp, assetto, vendesi. Telefonare a Fabio 055/ 8772255.

TRIUMPH VITESSE 1937 vendesi. Telefonare 0421/ 330277 - 0422/ 362273.

altre

FURGONE VOLKSWAGEN lit. 35, 1977, bianco, gemellato, motore nuovo garantito, gancio, adatto ad assistenza, vendesi L. **8.000.000**. Telefonare 0546/ 620873 ore ufficio.

RANGE ROVER verde metallizzato, 1980, prezzo adeguato, impianto gas, Dima Automobili vende. Telefonare 0471/ 271525 Bolzano.

monoposto

● **DALLARA 386 VW** 2 motori, numerosissimi ricambi, si richiede serietà. Telefonare 0549/ 992918.

● **DALLARA ALFA ROMEO** per Formula 2000, motore e telai revisionati, vendesi. Telefonare 0523/ 50660 Passoli.

● **FORMULA PANDA CRS** completa, cerchi, gomme, ricambi, più motore nuovo, vendesi vera occasione. Telefonare a Mirko 035/ 541137.

TURBO CAR

VIA 1° MAGGIO, 21 - TEL. 051/731393 - 40011 ANZOLA EMILIA (BO)

KITS TURBO PER:

ALFA ROMEO ALFETTA - GIULIETTA
1.3/1.6/GTV 1.6
ALFA ROMEO 164 TWIN SPARK
CHEROKEE CHIEF + 20 CV
BMW 320 CARB/320/323/325/520
BMW 324 DIESEL
DAIHATSU ROCKY
EBRO PATROL
FERRARI SERIE 208/308/MONDIAL
FIAT UNO 70
FIAT RITMO 105/125/130 ABARTH
FIAT DIESEL 131/132
FIAT DIESEL UNO/RITMO/REGATA
FIAT DUCATO/DAILY
FORD DIESEL FIESTA/SIERRA
FORD TRANSIT
ISUZU JEEP CJ7
LAND ROVER 90/110
MERCEDES 190E/300E/280SE/300CE
MERCEDES 190 2.3 16V
MERCEDES 280 GE/240GD/300GD
MERCEDES DIESEL TUTTI

NISSAN KING CAB
PEUGEOT
205/309/105/115/130 CV
PEUGEOT DIESEL 205
SEAT DIESEL IBIZA
SUZUKI 410/413
TOYOTA LAND CRUISER 6CIL
VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.6/1.8/16V
VOLKSWAGEN SCIROCCO
VOLVO DIESEL 240/244/245/740

KITS INTERCOOLER PER:

MASERATI BITURBO - BMW 524 -
VOLKSWAGEN GOLF GTD
VOLVO 740/760 TD - NISSAN PATROL TD 6
CIL - MAGNUM 4x4 TD
MITSUBISHI PAJERO TD - DAIHATSU ROCKY
TD - TOYOTA 2.4/3.5 TD - ISUZU TROOPER TD

PUNTI VENDITA:
CARBONI SERVIZIO GARRETT KKK - Roma
06/3390268
TURBOCENTER s.r.l. - Roma 06/3382608



OFF ROAD Centro fuoristrada Roma 06/6224064
SISTEM TURBO Autocina Roma 06/2598776
OFFICINA BONNICI S. - Catania 095/533453
OFFICINA BARCALI D. - Firenze 055/6810442
OFFICINA FRATELLI BENICCHI - Prato
0574/591853
OFFICINA PEZZOLLA D. - Fasano (Br)
080/791581
AUTOELITE s.n.c. - Maranello (Mo) 0536/945288
AUTOGARDEN s.r.l. - Cento (Fe) 051/901805-06
ELABCAR - Milano 02/316246
OFFICINA FONTANA PIETRO - Casapesenna
(Ce) 081/8926203
OFFICINA AUTO LUCA - Napoli 081/7553340
TURBO POWER - Marino (Roma) 06/9386000
DAVIDE PAVIA OFF. - Asti 011/9876459
GAETA E MORRA SERVICE CAR - Salerno
089/336340

RADAR DETECTORS

RADAR ALERT RD SCANNER 5

- Avverte la Vs. auto che state entrando in zona di controllo velocità radar
- Massima sicurezza di avvertimento
- Alimentazione 12 Volt auto
- Nessuna installazione

L. 380.000 + IVA

Spedizione contrassegno



SIDAR
elettronica

Via Mendozza, 2/B - 16166 GENOVA
Telefono (010) 33.58.67 - 37.70.052 p



CONCESSIONARIA AUTO LA ROTONDA



FERRARI 512 1 BB grigio chiaro met. fine 83
FERRARI TESTA ROSSA km. 6000 1988
MERCEDES BENZ 190 E 2.3 16 V full optionals 85
MERCEDES BENZ 500 SE blu met. full optionals 85

VEICOLO FUORISTRADA:

TOYOTA LAND CRUISER LX 2.5TD fine 87
JEEP CHEROKEE DS LAREDO TURBO full optionals 86

AUTO LA ROTONDA S.p.a. - VIA IL PRATO 6/R - FIRENZE
TEL. 055/214020 - 216510 - TELEFAX 213969 - TELEX 575592 - ROTAUT I

● **FORMULA PANDA TATUUS** motore Fadini, due treni gomme slick e bagnato, vendesi. Telefonare 0332/ 471423 - 471425.

accessori

COPRIAUTO per tutti i modelli Ferrari azienda modenese confeziona in cannetto puro cotone. Telefonare 0535/ 3171.

PER PORSCHE 356 E 912 vendesi: ricambi motore, carrozzeria, parti speciali per competizione. Telefonare 030/ 304279 Riccardi, pomeriggio.

PER PORSCHE 911 (tutti i modelli) vendesi ricambi seminuovi di meccanica e carrozzeria, vetri, fucinati, ecc., prezzi modici. Telefonare 0523/ 54475.

PEZZI RICAMBI per Topolino A-B-C, 124 Spider, Abarth 1200, 1500, Dino Alfa Romao Giulietta e Duetto, capote in stoffa, tappetini in moquette, stemmi, scritte per auto italiana. Telefonare ad Arcangelo 0464/ 461326.

PORSCHE 356/ 911/ 914 OLDTIME SERVICE materiale originale per restauro, anche modelli recenti, scambiatori di calore 2000/ 2200/ 2400 vendesi L. **1.150.000** la coppia. Telefonare 059/ 237331 ore pasti.



TURBOJONIC per tutti i tipi di auto a benzina; più coppia in basso, accelerazione, minori consumi, elasticità nel traffico. Generatore di ioni, ozono, azoto. Il F.1 Honda Turbo è dotato di ionizzazione. Istruzioni e kit di facile.

SI COMPRA auto

FERRARI 246/ 208/ 308 incidentate e/o con motore guasto, vendesi. Telefonare 0385/ 49659.

SI CAMBIA O SI VENDE

auto

● **A 112 Gr.** Speciale slalom vendesi o permutati con Fiat 126 Gr. 5 o Speciale. Telefonare 045/ 7080388.

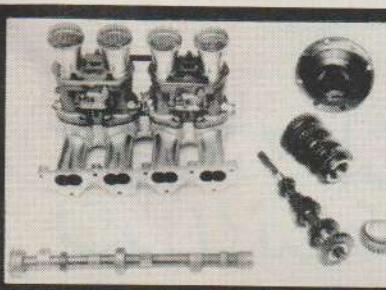
ALFA ROMEO GIULIETTA TI 1963, pronta rally storici, accetto parziale permuta con Alfetta Gtv Gr. A. Telefonare 0422/ 362273.

● **FIAT 130 ABARTH** Gr. A, completa, competitiva, 20 cerchi, fatturabile, vendesi o permutati con stradale sportiva. Telefonare 0422/ 951106 - 382749.

● **FIAT UNO TROFEO** più ricambi, massima preparazione, cambio tipo nuovo, poche gare, vendesi o permutati. Telefonare a Roberto Nale 0165/ 40866 ore pasti.

FIAT 850 SPIDER documenti e bolli in regola, da restaurare, vendesi. Accettati permuta. Telefonare 0571/ 478882.

segue



CAMILLO ALQUATI APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

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

Collettori d'aspirazione e scarico, gruppi aspirazione completi di carburatori, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, differenziali autobloccanti, coppe olio in alluminio, valvole maggiorate, pistoni stampati, guarnizioni testa ed altro materiale per vetture da competizione.
Novità materiale per Lancia Delta 4WD e integrale.



ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 92.000, semestrale L. 48.000. ESTERO via terra o mare L. 160.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 200.000, Africa L. 260.000, Americhe L. 280.000, Asia L. 280.000, Oceania L. 360.000.

MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati, L. 4.000.

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 7,00 - Austria Sc. 70 - Belgio Bfr. 95 - Canada C. Doll. 5,50 - Danimarca Dkr. 34 - Francia Fr. 25 - Germania Dm. 9 - Grecia Dk. 550 - Inghilterra Lgs. 2,50 - Jugoslavia Din. --- - Lussemburgo Lfrs. 95 - Malta --- - Olanda Hfl. 9 - Monaco P.to Fr. 25 - Spagna Pts. 430 - Svizzera Sfr. 6 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 5 - Sud Africa Rand 7,95 - USA Doll. 5,25.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Libreria Hachette S.A. Rivadavia, 739, 1002 Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; Brasile: Livreria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse European Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2K2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaur, 75002 Paris; Germania: We Saarbach G.m.b.h. - Postfach 900-128, Welsersstrasse 10, 5000 Koeln 90 (Porz); Grecia: Hellenic distribution, Agency Ltd - 1 Digeni Street - Ano Kalamaki, Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA, Rua Rodrigo de Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdeleppara s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A., Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melissa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera y Obes 1826-28-30, Montevideo, Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Edital S.A. Calle Negrin, Edificio Davolca, Planta Baja, Apartado de Correos 50683, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI - Via Manzoni 37 - 20121 Milano - Tel. (02) 63 131
SUCCURSALI: 20121 Milano - Via Manzoni, 37 - Tel. (02) 63 131; 10121 Torino - Via S. Teresa, 7 (C.P. 429) - Tel. (011) 532 103; 30170 Mestre - Via della Stazione, 10 - Tel. (041) 931.922; 40121 Bologna - Piazza dei Martiri, 1 (C.P. AD-1685) - Tel. (051) 248.102 - 248.202 - 249.173 - 248.217 - 247.150; 50129 Firenze - Via Martelli, 2 - Tel. (055) 211.449 - 287.171 - 218.559; 00186 Roma - Piazza S. Lorenzo in Lucina, 26 - Tel. (06) 672.031; 70124 Bari - Via De Vitofrancesco, 29/A - Tel. (080) 365.233; 95131 Catania - Corso Sicilia, 37-43 - Tel. (095) 327.122 - 310.000; 90133 Palermo - Via G. Bonomo, 12 - Tel. (091) 588.316 - 587.069; 09100 Cagliari - Piazza Repubblica, 10 - Tel. (070) 494.244 - 494.245 - 492.821 - 493.808 - 494.539.
Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright "Autosprint" 1987. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.

segue

PORSCHE 911 CARRERA anno 1988, vendesi. Si esaminano permuta. Telefonare 0773/ 99300.

varie

ACQUISTATI VOLUMI Storia F.1 editi da Autosprint, anche fascicoli da rilegare, solo se completa. Scrivere a: Alfredo Tadini - Viale Montello, 12 - 20154 Milano.

● **AFFITTASI** Fiat Uno Turbo per gare di Trofeo e Coppa Italia. Telefonare 019/ 511820 ore ufficio.

● **AFFITTASI** Lancia Delta Integrale Gr. N, massima preparazione per rally e salite. Telefonare a Brixia Motor 030/ 310597.

● **AFFITTASI** Ralt Rt 30 con assistenza qualificata ultime tre corse campionato formula 2000 L. 10.000.000. Telefonare 041/ 614630.

● **AUTORALLY NOLEGGIA** 3 Ford Sierra Cosworth Gr. N, Delta Integrale Gr. N, Ritmo Gr. A, Toyota Corolla 16 V. Gr. N, condizioni particolari per più gare, Casco gara. Telefonare 041/ 935037 - 908790.



● **CORSO PILOTAGGIO** Formula 3, Formula Fiat a Monza 2 - 3 - 4 novembre. Inoltre ingresso in ottima scuderia al miglior allievo. Scuola Piloti - Via Brunelleschi - Cerro Maggiore (Milano) - Tel. 0331/ 592395.



● **CORSO RALLY** 16 - 18 novembre, ingresso in ottima scuderia al miglior allievo. Inoltre corso guida sicura ed antiscandalo. Scuola Piloti - Via Brunelleschi - Cerro Maggiore (Milano) - Tel. 0331/ 592395.

● **HAWK RACING CLUB** Bassano dispone per gare singole o programmi Lancia Delta Integrale, Delta 4 Wd, R5 Turbo, Ritmo 130 Gr. N, Escort Xr3i Gr. A. Telefonare 0424/ 25218.

● **ISELLA RALLY SPORT** noleggia Renault 5 Gt Turbo Gr. N, Samba Rally Gr. A, Opel Manta Gr. A, assistenza e assicurazione. Telefonare 0362/ 949941 ore ufficio.

● **MUNARETTO NOLEGGIA** n 4 Renault 5 Gt Turbo Gr. N, con assistenza e Kasko. Telefonare 0445/ 24347.

● **NOLEGGIASI** Citroen Ax Sport Gr. N, Corsa Gr. N per 2. e 3. zona, con casco, ecc. Telefonare 0383/ 214662.

OFFICINA CENTRO DIAGNOSI ELETTRONICA: specializzata Renault 5 Gt Turbo elaborazioni, assetti competizione, ricambi, anche stradali. Telefonare 0736/ 814224.

● **PROMOCAR NOLEGGIA** n 2 Peugeot 205 Rally Gr. N, pronte gara, gomme, Kasko, agevolazioni per più gare. Telefonare 0426/ 51301 Cavarzere (Ve).

● **SEMA AUTO** noleggia Fiat Ritmo 130 Gr. N, A 112 Gr. N, pista, salita, rally, Kasko, gestione sponsor. Telefonare 031/ 211766.

● **SPORT CAR** noleggia Peugeot 205 1900 Gr. N con assistenza e casco per gare internazionali. Telefonare 031/ 641128 ore ufficio; 031/ 640520 ore pasti.

● **SPRINTAUTO SALERNO** noleggia Renault 5 Gt Turbo Gr. N e Peugeot 205 1900 Gr. N, gare Civt e salita con assistenza e casco. Telefonare 089/ 759662.

● **VETURE SPORTIVE**

STILAUTO

- PORSCHE CARRERA 3.2 TARGA 1986
- PORSCHE CARRERA 3.2 ROSSO 1986
- PORSCHE CARRERA 3.2 GIALLO 1985
- PORSCHE 911 SC CABRIO 1987

- MERCEDES 190 2.3 16 V. NERA
- PORSCHE 911 CHAMPAGNE 1983
- PORSCHE 911 SC 3000 79
- PORSCHE 356 SC BLU 1963

TELEFONARE PER INFORMAZIONI O PRENOTAZIONI DI QUALSIASI ALTRO MODELLO DI PORS

PADO
VIA GOITO, 102
TEL. 049/68.51

**L'ECO
DELLA
STAMPA**

dal 1901 legge e ritaglia giornali e riviste
per tenerVi al corrente di ciò che si scrive sul Vostro cor

Per informazioni: Tel. (02) 710181 74233

Fiera dell'AUTO

Roma - Via XX Settembre 2
Tel. 4751945 - 4751482

- Ferrari Testarossa nuova
 - Ferrari 328 GTS rosso 87
 - Ferrari Mondial 3.2 82/83/84
 - Ferrari 308 GTS 4V 82/83/84
 - Ferrari 308 GTB 80-79
 - Ferrari 208 GTS GTB 83/85
 - Ferrari 308 GT 4 80
 - Mercedes 560 SEL 86
 - Mercedes 500 SE 86
 - Mercedes 300 SEC 84
 - Mercedes 300 CE ufficiale
 - Porsche 911 Cabriolet 86
 - Porsche 911 Carrera 83/84/85
 - Porsche Targa 87
 - Rolls Corniche Cabriolet
 - Rolls Silver Spirit 83
 - Excalibur 4 posti 79
 - Lancia Thema 8.32 87
- ...e tante altre occasioni



ROMA
VIA S. ANTONIA
33 90 268
P1 0279730563



**PER NON ESSERE
COME GLI ALTRI
PERSONALIZZAZIONE
IL TUO CASO**

Si eseguono elaborazioni
grafiche di qualsiasi tipo

Telefonare a:
PEZZOLI U. - Tel. 051.

LEGGETE

**GUERIN
SPORTIVO**

Bitter **CAMPARI**[®]

On the rocks: ghiaccio,
Bitter Campari
e una fetta d'arancia.

Tradizionale: Bitter Campari
con seltz o soda freschissimi.

Shakerato: Bitter Campari
e ghiaccio.

Campari orange: ghiaccio,
succo d'arancia
e Bitter Campari.

Gli abiti di Kelly Le Brock
sono di Valentino.



It's fantasy

944 TURBO. PORSCHE PORSCHE PORSCHE SISTEMA ABS, ARI
CONDIZIONATA, DIFFERENZIALE AUTOBLOCCANTE, REGOLAZIONE ELETTRICA DEI SEDILI, UN SOFISTICATO ANTIFURTO
TUTTE DOTAZIONI DI SERIE DELLA 944 TURBO CHE COMPLETANO IN MODO MAGNIFICO IL TRADIZIONAL
VALORE DELLA FILOSOFIA TECNOLOGICA PORSCHE. DAL SUO PRESTIGIOSO MOTORE SONO STATI OTTENU
ALTRI 30 CV DI ENERGIA PURA CHE PORTANO COSÌ LA POTENZA DI QUESTA ECCEZIONALE SPORTIV
A 250 CV, CONSENTENDOLE DI TOCCARE UNA VELOCITÀ DI 260 KM/H E DI ACCELERARE DA 0 A 100 KM
IN 5,9 SECONDI NELLA CONSUETA SICUREZZA DI MARCIA DELLA COSTRUZIONE TRANSAXLE. LE GARANZ
PORSCHE SONO DI DUE ANNI PER L'INTERA VETTURA, TRE PER LA VERNICE E DIECI PER LA RUGGINE PASSANT
PER PORSCHE OGNI RISULTATO OTTENUTO È SOLO IL NUOVO LIMITE DA SUPERAR
LA RICERCA PORSCHE È COSTANTE, PUNTUALE, CONTINUAMENTE TESA AI RISULTATI TECNOLOGICAMENT
PIÙ AVANZATI, QUELLI CHE DA SEMPRE SONO LA FORZA DEL SUO NOME. IL VOSTRO BIGLIETTO D
VISITA INVIATO ALLA PORSCHE-ITALIA CI CONSENTIRÀ DI METTERCI IN CONTATTO CON VOI. SAPP
UN VERO PIACERE FARVI SCOPRIRE DAL VIVO CHE COSA VUOL DIRE LASCIARSI SEDURRE DA UN MITO
PORSCHE-ITALIA, VIA CA' STIMABILE, 1 - 35129 PADOVA **PORSCHE**
I CONCESSIONARI ESCLUSIVI PORSCHE SI TROVANO SULLE PAGINE GIALLE. EMOZIONI TECNOLOGICHE

