

AUTO SPORT

SETTIMANALE **47**
Anno XXXIII - 23-29 novembre 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500



FOTO: M. ADUZZI

UN
DOSSIER
ESCLUSIVO

BENZINA!

CON IL RIFORNIMENTO IN CORSA

ECCO COME CAMBIERANNO I GRAN PREMI

Con quanti litri vorrà partire la Williams?
La McLaren farà una sosta o due?
E la Ferrari sarà davvero avvantaggiata?

**REGALO IL POSTER DI FASSINA
IRIDATO RALLY Gr.N SU MAZDA**



AUTO SPRI NT

REDAZIONE

40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7, telefono 051/62.27.111,
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna,
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
telex: 051/625.83.10.

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFOGLI

INVIATI SPECIALI

**DIEGO FORTI - CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
ANGELO ORSI (Fotoreporter)
MAURIZIO RAVAGLIA**

REDATTORI

**ALBERTO ANTONINI - PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGNO - ETTORE MINGARDI
MARCO RAGAZZONI - SERGIO REMONDINO
ARTURO RIZZOLI**

SERVIZI SPECIALI

**PAOLO BOMBARA - GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA - FABIO RAVAIOLI
ALESSANDRO STEFANINI**

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

**GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA BOLLA - ALBERTO RONDELLI**

SEGRETARIA

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

DISEGNI

**MARCO MAESTRINI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE**

COLLABORATORI

René Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli,
Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De
Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Hol-
mes, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Mon-
sehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni
Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Tho-
mas Voigt, Grahame Ward.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo
PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma -
tel. 06/684.06.97 - Telefax 06/684.06.97 - Telex Dipari
626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l.,
20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9,
telex 312597 Mexint-I.

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI S.p.A.
Viale Milanofiori - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl,
via San Pier Tommaso 18/G - 40139 Bologna
tel. 051/492250 - fax 051/541182.

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE
ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchinetti** - Ufficio Pubblicità:
Loredana Malagutti - Ufficio concorsi: **Serenia Santoni** - Ufficio
diffusione: **Ulmerio Comparato** - Ufficio abbonamenti: **Roberto
Gallieri**

AMADUZZI



VELOCITÀ

FORMULA UNO

18 Pieno di battaglia

Con i cambiamenti regolamentari che riportano in auge pit stop e rifornimenti mutano le tattiche di gara nei Gp. Scopriamole...

FORMULA UNO

28 La più desiderata

Siamo andati a chiedere ai piloti del Circus quale monoposto sceglierebbero nel '94. E non è stato un plebiscito Williams...

FORMULA TRE

72 Gp di Macao

La gara asiatica, tradizionale appuntamento di fine stagione per le monoposte della terza serie, è stata combattuta. Ha vinto...



PHOTO4

RALLY

SPECIALE

82 Rally di Monza

TROFEO TERRA

84 Aviano Rally

CINQUECENTO

86 Pronte le finali

PRODUZIONE

LA NOVITÀ

84 Alfa 164 Q4

LA PROVA

94 Safrane Biturbo

OPINIONI

4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

27 Domenica notte

di Carlo Cavicchi

114 Bastian contrario

punto di vista controcorrente



88

Scopriamo
la Fiat
Coupé

PHOTO4



74

Turismo
6 Ore
a Vallelunga

L'ALTRA DOMENICA

98 Le gare in Italia

RUBRICHE

8 lettere

10 news estero

12 news karting

14 news modelli

68 news velocità

76 notiziario csai

77 domenica sprint

78 news rally

96 news on the road

106 portobello

107 crucisprint

110 dove si corre

113 teleschermo

io, canaglia



Miss «K» detto

GIORGIO FALETTI

Juha Kankkunen, il taciturno pilota finlandese, dopo la certezza matematica del quarto titolo mondiale, ottenuta al Rally di Spagna, ci ha concesso un'intervista in cui, insolitamente loquace, ha accettato di parlare a cuore aperto confidandoci gioie, timori, ansie e soddisfazioni del suo trionfale campionato.

D: Juha, sei riuscito a centrare un risultato che ti proietta al vertice della storia del rallyismo. Con quattro titoli mondiali al tuo attivo sei il pilota di tutti i tempi che ha vinto di più. Ciò ti rende orgoglioso?

R: Sì.

D: Il problema occorso a Piironen, il navigatore con cui hai sempre gareggiato, ti ha costretto a cambiare compagno durante la stagione. Questo ti ha creato qualche problema?

R: Sì.

D: In ogni caso, il risultato ottenuto dimostra che i problemi sono stati superati in modo più che soddisfacente: c'è stato però un momento in cui hai temuto di non farcela?

R: Sì.

D: I tuoi titoli mondiali li hai vinti con macchine differenti, rivelandoti un pilota affidabile e veloce con ogni tipo di vettura. Questo significa che non hai difficoltà di adattamento?

R: Sì.

D: Si diceva di te che eri un pilota veloce soprattutto sulla terra e sulla neve, ma hai dimostrato di essere a tuo agio anche sull'asfalto. Questo dipende dal fatto che ti sei allenato molto su questa superficie?

R: Sì.

D: Contano molto, per un pilota, l'affiatamento con la vettura e la preparazione atletica?

R: Sì.

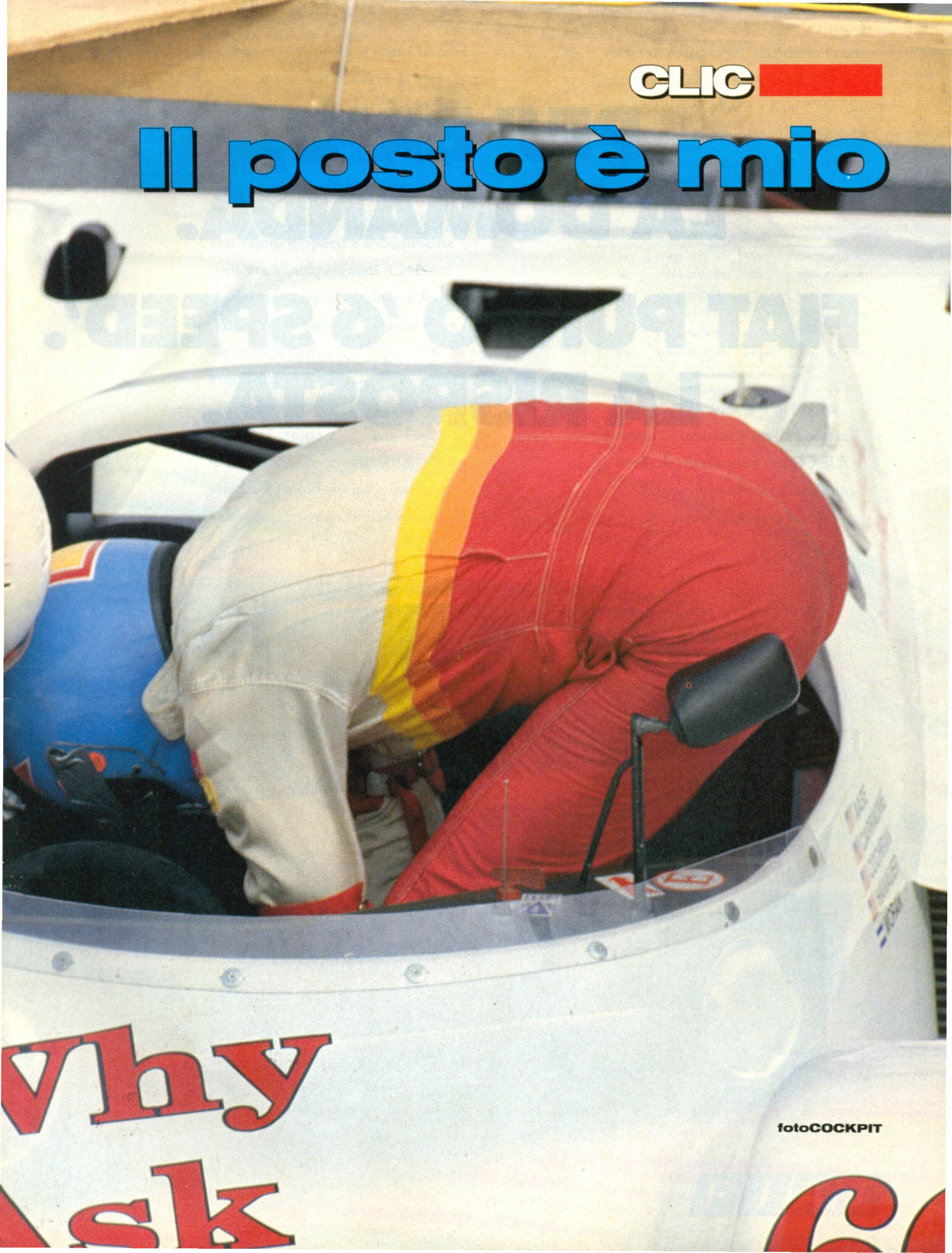
D: Grazie, Juha, per queste tue esaurienti risposte. Per finire, potresti dare qualche consiglio ai nostri giovani lettori che volessero intraprendere la carriera di pilota?

R: Sì.



CLIC 

Il posto è mio



fotoCOCKPIT

FERMO POSTA

ANGELO FEOLA - S. Stefano del Sole (Avellino) — Non facciamo spedizioni in contrassegno, ma può richiedere le nostre raccolte annuali indirizzando un vaglia postale alla redazione.

FERDINANDO BALESTRERO - Mignanego (Genova) — Grazie per il suo punto di vista, e per gli auguri. In queste pagine troverà altre voci sull'argomento che le sta a cuore.

LUCA PONI - Garessio (Cuneo) — Non sappiamo come alla Fiat prenderebbero i suoi suggerimenti per modificare la Fiat Punto; ma in ogni caso noi non potremmo mai pubblicare un disegno ricavato da una fotocopia...

MARIO DEVOTI - Pavia — I biglietti di Indianapolis, purtroppo, sono già quasi tutti venduti da un anno per l'altro. Le suggeriamo comunque di contattare Peggy Swalls al telefono 001 - 317 - 248 - 6700 o meglio ancora di inviare un fax allo 001 - 317 - 248 - 6759; se invece preferisce scrivere l'indirizzo dello speedway di Indianapolis è: Indianapolis Motor Speedway, P.O. Box 24152, Speedway, Indiana 46224, Usa.

GLAUCO TARGA - Borgosesia (Vercelli) — La contravvenzione è certamente troppo salata, ma purtroppo le possibilità di un ricorso sono minime; se non altro, le costerebbe quasi di più.

MARCO GIOVANI - Verona — L'idea è buona, ma guardi che non ha proprio inventato niente: il sistema descritto fu provato sulla prima Ferrari di Barnard, la 639 e sulla successiva 640; ma dopo le prime gare del mondiale '89 venne adottato un aircoop tradizionale, vista l'impossibilità di convogliare un adeguato flusso d'aria al motore.

GIORGIO AROSIO - Muggiò (Milano) — Non è vero — e ne abbiamo già parlato — che su tutti gli ovali si giri solo a sinistra; in Australia, a Calder, c'è uno speedway che si percorre in senso orario... I giri di ricognizione servono per accertarsi di tutte le eventuali insidie su una pista che si percorre così in fretta. La Bmw che corre nel campionato tedesco Gt è accreditata ufficialmente di 325 cavalli, ma ci risulta che la potenza possa arrivare a 400. La questione dell'Abs è controversa: nel Dtm si volevano evitare «fughe in avanti» sul piano della tecnologia, ma la Casa obiettava che non era giusto proibire una soluzione impiegata sull'auto di serie.

VINCENZO LANZA - Regalbuto (Enna) — Che altro possiamo aggiungere noi? Tanti auguri per i suoi studi... corsaioli.

GIOVANNI RIVA - Vigevano (Pavia) — La poca disponibilità di fondi è purtroppo un grave handicap per chi vuole avvicinarsi al mondo delle corse. Karting a parte, ci sono possibilità abbastanza buone sia con l'autocross che, ad esempio, con le cronoscalate per quando concerne il Gruppo N. In bocca al lupo per il futuro.

Caro Briatore questa proprio non ci va giù!

Vorrei esprimere la mia opinione riguardo ai comportamenti che da un po' di tempo a questa parte il team manager della Benetton, Flavio Briatore, sta tenendo. Le sue epiche cadute di stile, vedi il licenziamento di Moreno nell'agosto del 1991, erano tristemente note, ma ora questo signore sta superando ogni limite. Mi riferisco alle sue frecciate nei confronti di Riccardo Patrese; è vero che il pilota italiano non ha disputato un grande campionato quest'anno, ma non penso solo per colpa sua. Non è casuale infatti che negli ultimi due anni tutti i compagni di squadra di Schumacher non abbiano brillato (Brundle); ma anche se la cattiva stagione di Patrese fosse da imputare all'inizio della sua parabola discendente, Briatore ha tutto il diritto di essere scontento del suo pilota, ma non ha il diritto di offenderlo con frasi del tipo: «Corriamo con una sola macchina»... «L'anno prossimo voglio due piloti» ed altre amenità del genere. Penso che dopo 17 anni di Formula Uno Patrese possa almeno meritarsi il rispetto da parte di questo signor team manager dell'ultima ora. Tra l'altro non mi sembra che ci sia molta differenza tra il comportamento di Briatore e quello di Ron Dennis con il licenziamento di Andretti. Eppure mentre uno è stato aspramente criticato, l'altro viene considerato il futuro salvatore della Formula Uno. Certo bisogna ammettere che il fiuto per trovare nuovi piloti c'è, ma per quanto riguarda lo stile... Ah dimenticavo, fate da parte mia i complimenti a Briatore per le sue profezie: «Senna non avrà mai alle spalle un motore Renault» (luglio '93) «La differenza tra la McLaren e la Benetton è nel pilota» (giugno '93). Forse prima di parlare dovrebbe aspettare la fine dei campionati. Infatti il suo Schumacher il motore



Renault forse lo vedrà nel 1995, mentre quest'anno, la differenza tra le due monoposto, l'ha fatta veramente il pilota, ma non il suo pupillo, bensì Ayrton Senna. Concludo dicendo che è vero che il motto Benetton è quello di stupire, vedi i famosi slogan pubblicitari di Oliviero Toscani, ma per fare colpo in Formula Uno, il sen. Benetton doveva proprio propinarci la faccia di Briatore?

Massimiliano Menozzi
Brescia

Per dovere di cronaca dobbiamo far rilevare che questa non era l'unica lettera concernente il manager della Benetton; in particolare, l'accantonamento di Patrese già prima della fine di stagione non è andato giù ai tanti tifosi che il padovano conta in Italia. Di Flavio Briatore si può dire senz'altro che introducendo in F.1 criteri di gestione fino ad allora riservati ad altri campi ha attirato su di sé molta attenzione, non sempre in senso positivo. Non sarà lui, da solo, il «salvatore della F.1» ma certamente non è l'unico nell'ambiente a comportarsi in un modo che qualcuno giudica troppo disinvolto. Quanto alle dichiarazioni di

inizio stagione... beh, mai sentito parlare di pretattica? Nessuno si dà per battuto in partenza, specialmente in F.1 dove le dichiarazioni troppo remissive possono essere male interpretate. Poi, tanto, ci pensano i fatti a ristabilire la verità.

Nel regno del metanolo

Vorrei conoscere alcuni particolari tecnici delle vetture di F.Indy: il serbatoio (quanto metanolo può contenere e quali caratteristiche di resistenza agli urti deve possedere); i materiali impiegati nella realizzazione della scocca e quali prove si eseguono per verificarne la resistenza. Vorrei inoltre sapere se la riduzione della larghezza delle gomme in F.1 ha provocato variazioni di tenuta e trazione (nonostante l'attrito sia indipendente dalla superficie di contatto).

Ruggero Celva
Martignano (Trento)

La capacità massima dei serbatoi sulle monoposto della Indy è fissata in 40 galloni

(un gallone americano equivale a 3,785 litri). I serbatoi di sicurezza sono stati resi obbligatori nel 1967; il carburante — attualmente metanolo — deve essere posto alle spalle del pilota e davanti al motore. Un tempo si usavano cellule singole, interconnesse fra loro, tutto intorno alla scocca. Oggi i serbatoi sono sviluppati dalla Goodyear e suddivisi in otto paratie. Il materiale impiegato (gomma ad alta resistenza) è fabbricato su specifiche militari e definito «a prova di urto», essendo in pratica immune da forature. Questo tipo di contenitore è lo stesso per tutte le gare; ma rispetto alle gare stradali, per gli ovali viene impiegato un diverso sistema di pescaggio del carburante. Questo perché l'elevata forza centrifuga che si sviluppa sugli speedway renderebbe impossibile far affluire il carburante al motore con un sistema di pescaggio convenzionale. Le paratie, ovviamente, servono a evitare la «centrifugazione» del metanolo. Le scocche delle Indy sono realizzate, da qualche anno, interamente in compositi. Il primo telaio tutto-carbonio ad essere approvato fu quello della Truesport-Judd di Scott Pruett, nel '91. Il regolamento prevede ancora la possibilità di realizzare le scocche anche l'honeycomb di alluminio. Gli standard di sicurezza (prove di crash) sono abbastanza buoni, come dimostrano i fatti. Quanto alle gomme, la legge di Coulomb sugli attriti non è applicabile, con i materiali di oggi; e una riduzione della sezione si è fatta sentire nel comportamento in pista.

fotografieORSI





AMADUZZI

L'influenza di fine stagione

Sono un ventiduenne che segue la Formula 1 in tv e il vostro giornale dal 1984. Vorrei fare alcune considerazioni sull'addio amichevole tra Senna e Prost. Non so se sia sincero, poiché tale gesto era ventilato già prima della partenza del Gp di Australia. Ma trovo che non sia giusto affermare, come dice il Sig. Cavicchi a pag. 27 del n. 45 di As, che Prost e Senna continueranno a detestarsi per tutta la vita. Avete mai pensato che il rancore di Senna nei confronti di Prost non sia per Prost pilota (ma c'è mai stata competizione, lotta in pista tra i due? Non di certo per stabilire chi dei due fosse più veloce poiché i risultati in prova parlano da soli: 28 volte su 32 Senna è partito davanti a Prost quando i

due correvano in McLaren con macchine identiche); penso che Senna detesti piuttosto il Prost «politico» e più precisamente l'influenza che Prost aveva o meglio ha avuto sull'autorità sportiva (o meglio Balestre): esempio classico la squalifica a Suzuka dell'89. Senna in tutti questi anni ha odiato Balestre; ma Balestre era un'entità astratta, molto meglio quindi identificarlo con una persona tangibile, una persona che tra l'altro ha beneficiato dei suoi sbagli: Prost. Ma adesso che Prost si è ritirato ha lasciato e per sempre l'ombra protettrice di Balestre e non potrà mai più trarne vantaggio, quindi per quale motivo adesso Senna dovrebbe continuare ad odiarlo? Senna, a freddo, è molto più intelligente del solito: ora capirà che Prost non ha colpe, né poteva andare a dire in passato

che era stato un errore sia squalificare Senna nell'89 e sia ad esempio fermare la gara di Monaco 84 proprio in quel momento: nessuno è così masochista. Riguardo a Prost penso che sia sempre stato un pilota molto intelligente. Ebbene, ci sono quindi ora tutte le condizioni affinché i due possano finalmente vivere in pace ed armonia, constatato che entrambi sanno essere intelligenti.

Andrea Levy
Torino

L'intelligenza, si sa, è un dono di natura che va però coltivato; il che, negli ultimi anni, non sempre è accaduto fra Senna e Prost. L'odio, invece, è un sentimento molto personale che non sempre si esprime attraverso le dichiarazioni ufficiali. Nel numero scorso avete letto un'intervista a cuore aperto di Senna, dove il brasiliano dichiarava che avrebbe anche accettato di lavorare di nuovo in team con Alain: ma, fa notare Ayrton, per necessità professionale, non per il tipo di rapporto umano. Da quest'ultimo punto di vista, è il caso di ristabilire la verità: la stretta di mano fra Alain e Ayrton sul podio di Adelaide (e prima ancora nei garage) è stata una conclusione logica; un po' — azzardiamo il paragone? — come l'accordo Israele-Palestina. Ma la pace è una cosa, la vera amicizia un'altra.

L'ANGOLO DELLA TECNICA

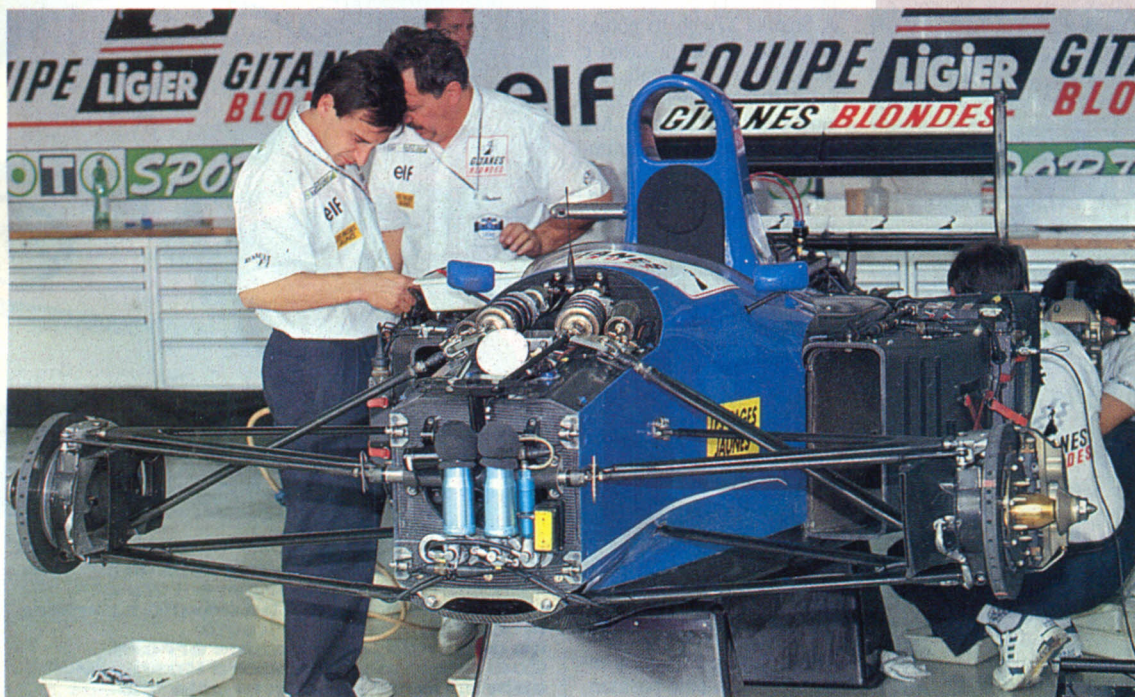
Sono un ventenne iscritto al secondo anno di Ingegneria Meccanica. Scrivo perché vorrei alcune spiegazioni circa la barra di torsione e la anti-rollo; in particolare a cosa servono, come si montano specificatamente, come funzionano, i vantaggi e gli svantaggi dovuti al loro impiego.

Alberto Siroli - Modena

Partiamo dalle definizioni generali, augurandoci che il lettore voglia riferirsi in particolare al mondo delle corse, visto che lo spazio è quello che è. La barra di torsione è in sostanza una molla, cioè un elemento elastico. Generalmente a sezione circolare, è utilizzata largamente nelle sospensioni della auto di serie, ricordando la scocca all'estremità del braccio oscillante: in questo modo lavora appunto torcendosi sul proprio asse. Il principio è il medesimo anche per quanto riguarda l'anti-rollo, che ha trovato ampia applicazione nelle F.1 a sospensione «passiva». Ma la funzione di questa barra è quella di ricordare fra loro le due so-

sensioni, sul lato destro e sinistro della vettura. Prendiamo una comune push-rod come quella della foto: i due puntini, cioè le grosse barre oblique che raccordano i portamozi delle ruote agli ammortizzatori, trasmettono sotto forma di «spinta» le sollecitazioni dovute alle variazioni di carico. Se la vettura ad esempio affronta una curva a destra, il rollo (oscillazione laterale) «carica» la sospensione sinistra. Il puntone quindi, tramite opportuni rinvii, spinge sul gruppo molla-ammortizzatore. Se non ci fosse l'antirollo le due sospensioni lavorerebbero indipendentemente: in parole più che povere, la sinistra farebbe... tutta la fatica. Ed ecco la funzione della barra: questa è montata parallelamente all'asse delle ruote (parliamo sempre di F.1) e raccordata a ciascuna estremità a una bielletta di rinvio che fa capo all'ammortizzatore. Quando si registra una variazione di carico, la barra torce e in questo modo ripartisce il lavoro fra le sospensioni destra e sinistra, opponendosi al coricamento laterale, o rollo che dir si voglia. Esiste in genere anche la possibilità di variare la «durezza» della barra, almeno all'anteriore, dall'abitacolo, agendo su un'apposita leva graduata. La leva è collegata alle piastre fissate all'estremità della barra: portandola nelle diverse posizioni — si parla proprio di «tacche di barra» — si fanno ruotare le piastre, che garantiscono un po' di elasticità supplementare quando sono orizzontali mentre risultano praticamente rigide in verticale. Questo è, in estrema sintesi, il funzionamento, spiegato sull'esempio della F.1 ma applicabile anche alle altre categorie: cambia qualche caratteristica ma il principio è lo stesso. Fra i vantaggi, la necessità di un carico minore sui gruppi molla-ammortizzatore, proprio per via della ripartizione. Le antirollo erano superflue, in F.1, solo su monoposto totalmente attive come la Williams, dove ogni sospensione era «informata» delle sollecitazioni. E quando c'è il monoammortizzatore? In questo caso non esiste la barra, ma si possono fissare pacchetti di molle a disco (le famose Belleville) fra l'attacco superiore del puntone e l'ammortizzatore, assicurando un minimo di elasticità.

La barra antirollo delle sospensioni: vediamo come funzionano e vantaggi



F.3 □ ANCHE A SUZUKA...

La Dallara vince con Reid

SUZUKA — Terzo successo consecutivo di Reid, seppur con l'assenza in questo ultimo appuntamento del già campione Kristensen, e anche il campionato giapponese di F.3 si è concluso aprendo al tempo stesso una nuova strada: quella per la Dallara. Dopo la vittoria del titolo da parte del pilota danese con la Tom's Toyota 03F, è il costruttore italiano che ora sta infatti scoprendo anche a oriente la via del successo; e le ultime tre affermazioni di Reid con la Dallara F393-Opel, tra l'altro un semplice «muletto» per l'occasione, ne sono appunto la conferma. Come mai questa realtà è emersa solo a fine stagione? Reid in effetti aveva cominciato la stagione con la monoposto tedesca Knapp Jk26: quando poi aveva capito che con questa non c'era nulla da fare ed era passato alla Dallara aveva dovuto impiegare del tempo per trovare prima l'assetto per lui più redditizio e poi l'ottimale messa a punto del motore Opel e della rispettiva centralina elettronica in funzione delle specifiche della benzina giapponese. Solo allora aveva così potuto cominciare a vincere cogliendo a partire da quel momento un totale di quattro successi, compreso quello nella gara concomitante con il Gp di Suzuka non valida per il campionato. Per Kristensen, già campione tedesco della categoria nel '91, tutto invece era stato più facile sin dall'inizio e anche un pizzico di intuito lo aveva aiutato. Il danese infatti aveva capito subito i limiti del suo team Navi Connection e lo aveva così già scambiato du-

rante l'inverno con quello ufficiale Tom's barattando il seggiolino con quello di Rydell: decisione rivelatasi molto saggia perché quest'ultimo aveva infatti ben presto pagato lo scotto di una squadra non perfettamente efficiente ed era per di più successivamente rimasto vittima anche della rottura di una costola giocando a squash, riuscendo così a cogliere una sola vittoria in tutta la stagione. Cosa c'è così ora nel futuro della F.3 giapponese? Con davanti tutto un inverno per lavorare è difficile dirlo sin da ora; ma è indubbio che in questo campionato la Dallara abbia rappresentato la maggiore novità ed abbia più che mantenuto fede alle aspettative del suo costruttore italiano: quelle del traguardo di almeno una vittoria entro l'anno.

(a.c.)

FORMULA 3

Suzuka (J), 14 novembre

10. prova del campionato giapponese

Le classifica: 1. Reid (Dallara-Opel F393), 17 giri in 35'26"25, media 168,78 kmh; 2. Nakano (Dallara-Mugen F393), 35'27"46; 3. Takamura (Reynard-Mugen 933), 35'39"86; 4. Takagi (Tom's-Toyota 032F), 35'48"633; 5. Mitsusada (Tom's-Toyota 032F), 35'58"72; 6. Tanaka (Tom's-Toyota 033F), 35'58"91; 7. Shibahara (Tom's-Toyota 033F), 35'59"67; 8. Yamamoto (Dallara-Mugen F393) 36'01"26; 9. Sohada (Dallara-Mugen F393), 36'03"69; 10. Spence (Bowman-Mugen Bc4), 36'17"01.

□ **Giro più veloce:** Nakano, 2'04"48, media 169,58 kmh.

La classifica del campionato: 1. Kristensen, punti 57; 2. Rydell, 39; 3. Reid, 36; 4. Mitsusada, 33; 5. Nakano, 26; 6. Dean, 12.

PHOTO4



Terzo successo consecutivo per Reid con la Dallara 393-Opel in Giappone



F.3000 GIAPPONESE □ HOSHINO SORPRENDE IRVINE E CHEEVER

Finale con rabbia

COOPER

SUZUKA — Che finale sconcertante, non c'è dubbio, e che rabbia sia per Irvine che per Cheever. A Suzuka avrebbero potuto entrambi vincere il titolo e mantenerlo a occidente, dopo il successo dello scorso anno di Mauro Martini. Ma la sorte li ha beffati entrambi, paradossalmente il primo, banalmente il secondo, e ha così consegnato per la terza volta il titolo della F.3000 nelle mani del veterano idolo locale Hoshino con la longeva Lola T92/50, a questo bicampione in carica. Cosa è accaduto? L'incredibile. E cioè che, essendo validi solo i sei migliori risultati sul totale delle nove gare disputate, Irvine ha dovuto scartare un 6. posto, è sceso di 1 punto a 32, alla pari con Hoshino e ha perso al tie-break! il giapponese aveva infatti due vittorie mentre l'irlandese una sola. Grande favorito a Suzuka con la Reynard e partito infatti già dalla pole position,



Sia Irvine che Cheever a Suzuka avrebbero potuto vincere il titolo. Ma l'inglese, in alto, ha dovuto scartare un risultato e l'americano ha commesso un banale errore. Così si è imposto ancora Hoshino, sopra, per di più con la Lola '92

STOCK CAR □ IL CRASH NON LO FERMA E...

Earnhardt è campione

ATLANTA — Che finale thrilling ad Atlanta. Earnhardt ce l'ha fatta: dopo un'esaltante e furibonda lotta in 30 puntate con un superavversario come Wallace, si è aggiudicato il suo sesto titolo. Ma l'imprevedibile, il ribaltamento di una situazione che alla vigilia sembrava insovertibile, l'incidente spettacolare... insomma tutto ciò che agli americani piace, li manda in visibilibio e li fa accorrere in massa sugli spalti in un colpo solo stava per accadere. A Earnhardt sarebbe bastato arrivare ad Atlanta in una delle prime 34 posizioni per battere matematicamente Wallace e diventare campione per la 6. volta; ed infatti era partito con la circuspezione di chi non vuole commettere un errore. Poi, durante una sosta ai box per il rifornimento, uno dei ragazzi della sua squadra gli ha gridato nel finestrino che ormai era praticamente fatta, visto che era dentro le prime 10 posizioni. E lui è ripartito come una furia, a tal punto caricato da non poter dimenticare la sua estrazione di irriducibile combattente, quella per la quale in tutti gli stati d'America è conosciuto come The Man in Black o, in alternativa, The Intimidator. «Ho provato dentro un brivido di emozione» ha spiegato lui stesso a fine gara «e ha quel punto non ho saputo re-

sistere e mi sono detto: ora devi andare fuori e mettercela tutta per vincere anche la gara». Ha cominciato a dare il tutto per tutto e a mettersi in caccia dei leaders della corsa, per primo il suo rivale Wallace. Poi a un certo punto, quando gli era ormai a ridosso, è però entrato troppo forte nella Curva 3: spinta dalla forza centrifuga la sua Chevrolet ha allargato la traiettoria più del dovuto finendo con la fiancata duramente contro quella della Ford di Greg Sacks. Un brivido di tensione ha fatto saltare la folla sugli spalti e per un attimo tutto è sembrato ribaltarsi nelle mani di Wallace, che aveva intanto guadagnato il comando della corsa. Ma Earnhardt ancora una volta ha dimostrato la sua classe, quella che lo distingue da ogni altro. Ha mantenuto con grande freddezza il controllo della vettura, con una fiancata ammassata e una convergenza ormai a pallino ha preferito a quel punto non rischiare oltre e rimanersene in 10. posizione ed alla fine ha vinto il titolo, il sesto, appunto. Ma l'onore delle armi va concesso anche a Wallace comunque, che non è stato da meno, anzi. «Quest'anno in totale ho vinto dieci gare, mentre lui solo sei, nelle ultime undici gare l'ho battuto nove volte e non so dire nemmeno dire per quanti giri in

più sono stato complessivamente in testa nelle trenta gare di questa stagione... che altro avrei potuto fare» ha tenuto a ribadire Wallace, spiagando ancora «ho pagato le conseguenze di un incidente in cui mi sono rotto un polso e di alcune noie meccaniche a metà stagione. Ma certo le giustificazioni non mi consolano. Per me è stato frustrante dare il massimo, vincere quanto più ho potuto e perdere allo stesso tempo il titolo». Il valore di Wallace lo ha riconosciuto lo stesso Earnhardt. «Io e lui? siamo uguali» ha affermato il pluricampione «determinati e indimidatori entrambi». E così anche la 44. stagione della Winston Cup è andata in archivio.

Jeremy Shaw

STOCK CAR

Atlanta (USA), 14 novembre
30. prova della Winston Cup

Le classifica: 1. Wallace (Pontiac Grand Prix), 328 giri in 3.59'02"00, media 201,523 kmh; 2. Rudd (Chevrolet Lumina) a 2"62; 3. D. Waltrip (Chevrolet Lumina); 4. Elliott (Ford Thunderbird); 5. Trickle (Chevrolet Lumina); 6. M. Waltrip (Pontiac Grand Prix); 7. Jarrett (Chevrolet Lumina); 8. Musgrave (Ford Thunderbird); 9. Parsons (Ford Thunderbird); 10. Earnhardt (Chevrolet Lumina) a 1 giro.

Le classifiche del campionato.

Piloti: 1. Earnhardt, 4526; 2. Wallace, 4446; 3. Martin, 4150; 4. Jarrett, 4000; 5. Petty, 3860; 6. Irvin, 3834; 7. Shepherd, 3807; 8. Elliot, 3774; 9. Schrader, 3715; 10. Rudd, 3644.
Costruttori: 1. Chevrolet, 191; 2. Ford, 190; 3. Pontiac, 189.

Cheever si è invece giocato tutto al secondo giro, quando era in testa, per... una cambiata sbagliata che ha consentito a Danielsson, anche lui con la Lola T92/50, di superarlo, di andare a vincere e di soffiare così all'americano e alla Reynard i tre punti che sarebbero loro bastati per aggiudicarsi il titolo. Tutto questo mentre Hoshino già al 10. giro usciva invece di scena per un incidente. Insomma una degna conclusione per un campionato nato all'insegna delle beffe. Se non bastassero le vicende di Irvine e Cheever, Martini non ha infatti mai potuto difendere il titolo '92 per una Lola T93/50 che, per questioni di bilanciamento dei pesi e di nuovo cambio trasversale duro e poco affidabile, non è mai stata competitiva. E anche Apicella in quanto a sfortuna non è stato da meno. A detta di tutti i suoi avversari il pilota bolognese è stato senza dubbio il migliore, il più regolare ed efficace, ed altrettanto valida si è rivelata la sua vettura giapponese Dome, grazie soprattutto al suo ottimo bilanciamento che consente di lavorare molto bene anche alle gomme Dunlop. Ma la beffa di Apicella si era consumata già il 5 settembre al Fuji, quando l'italiano, largamente al comando della corsa, aveva dovuto ritirarsi e cedere la vittoria a Toshio Suzuki per un banalissimo distacco del cofano motore e per le conseguenze che tale inconveniente aveva poi comportato. Così che dire ancora? Che tutto questo in un certo senso ha fatto comunque il gioco del campionato, creando divertimento,

spettacolo, suspense e... vittoria ancora di un giapponese, Hoshino per di più, che da quelle parti è come da noi la Ferrari: quando non vince crolla il numero di spettatori alle gare, tanto che a metà stagione, quando solo gli occidentali sembravano in lotta per il titolo, gli organizzatori delle gare avevano cominciato a preoccuparsi. Per concludere, insomma, un incubo a lieto fine per i giapponesi.

Adam Cooper

FORMULA 3000

Suzuka (J), 14 novembre

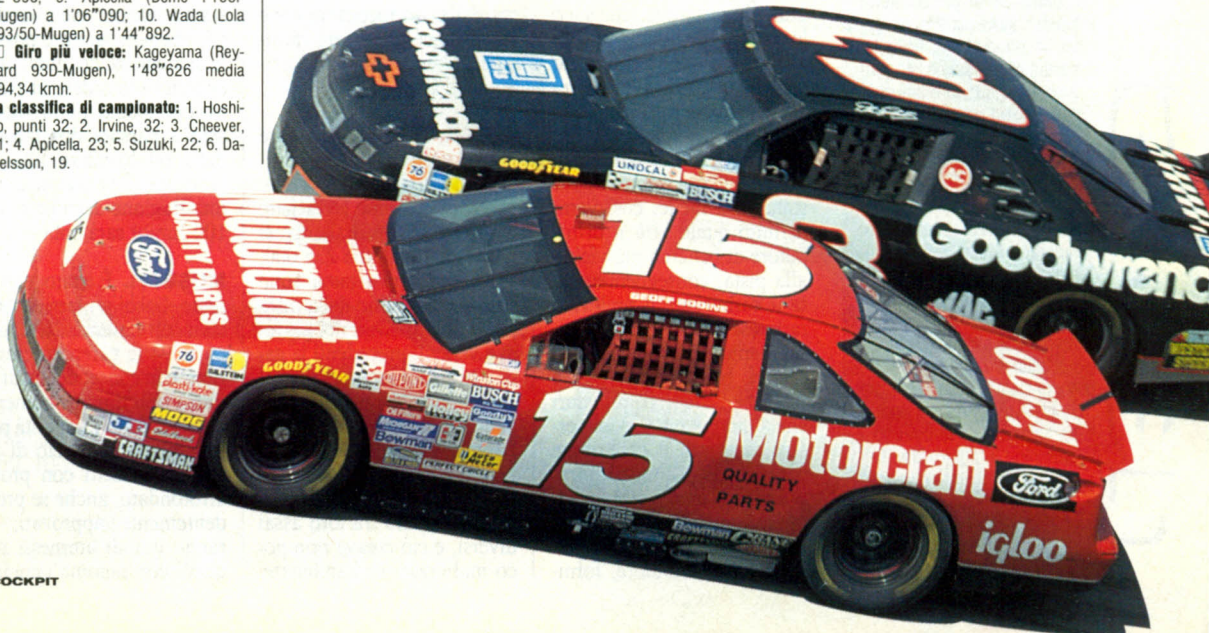
9. prova del campionato giapponese

La classifica: 1. Danielsson (Lola T92/50-Dfv), 35 giri in 1. 04'40"839, media 190,38 kmh; 2. Cheever (Reynard 93D-Mugen) a 3"133 sec. zur; 3. Gilbert-Scott (Lola T92/50-Mugen) a 3"864; 4. Irvine (Lola T92/50-Mugen) a 12"427; 5. Frenzen (Lola T93/50-Mugen) a 48"400; 6. Kaneishi (Lola T92/50-Dfv a 50"653; 7. Ratsenberger (Lola T93/50b-Mugen) a 51"825; 8. Hattori (Lola T92/ 50-Mugen) a 52"390; 9. Apicella (Dome F103i-Mugen) a 1'06"090; 10. Wada (Lola T93/50-Mugen) a 1'44"892.

□ **Giro più veloce:** Kageyama (Reynard 93D-Mugen), 1'48"626 media 194,34 kmh.

La classifica di campionato: 1. Hoshino, punti 32; 2. Irvine, 32; 3. Cheever, 31; 4. Apicella, 23; 5. Suzuki, 22; 6. Danielsson, 19.

COCKPIT



COOPER

LE GARE

PISTA DUEMILA

Ampugnano (Si),
14 novembre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Corsetti (Dap) 10 giri in 7'48"15; 2. Valletta (Dap) 7'48"35; 3. Marconi (Birel) 7'48"62; 4. Detti (Dap) 7'58"18; 5. Barone (Dap) 7'58"37. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Marra (Mike1-Parilla) 25 giri in 15'26"03; 2. Scassellati (Birel-Parilla) 25 giri in 15'29"09; 3. Berti (Birel-Parilla) 15'45"51; 4. Sabbatini (Birel-Parilla) 16'14"95; 5. Paolo Papi (Birel-Parilla) a 1 giro.

Classe 100 Nazionale: 1. Picchini (Dap-Italsistem) 25 giri in 14'59"57; 2. Cardinali (Birel-Parilla) 15'05"11; 3. Tonti (Npk-Sirio) 15'23"42; 4. Berettini (Tony-Sirio) 15'28"72; 5. Benvenuti (Tony-Sirio) 15'28"78.

Classe 100 Internazionale: 1. Fabrizi (Birel-Parilla) 25 giri in 15'20"02; 2. Bernardini (Kall-Pr) 15'28"25; 3. Romani (Birel-Sirio) 15'46"75; 4. Melani (Birel-Italsistem) a 1 giro; 5. Montagnoli (Birel-Parilla) a 1 giro.

Classe 125 Nazionale: 1. Castellari (Tony-Tm) 25 giri in 14'46"70; 2. Moroni (Tony-Tm) 14'51"18; 3. Nocentini (Kall-Pavesi) 14'55"05; 4. Angelini (Mari-Marben) 14'55"58; 5. Lungani (Tibikart-Pavesi) 14'58"90.

Classe 125 Internazionale: 1. Muzzi (Tony-Tm) 25 giri in 14'36"66; 2. Tempesti F. (Tony-Tm) 14'36"76; 3. Stivè (Kall-Tm) 15'04"35; 4. Neri (Tony-Tm) a 1 giro; 5. Tempesti C. (Tony-Tm) a 1 giro.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Scapigliati (Kall-Tm) 25 giri in 15'11"35; 2. Piu (Tony-Tm) 15'29"03; 3. Sensi (Crg-Tm) 15'32"39; 4. Imperio (Tony-Tm) 15'38"03; 5. Convalle (Tony-Tm) 15'38"73.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Sani (Tony-Pavesi) 15'04"61; 2. Alejandro Pepi (Allkart-Tm) 15'05"94; 3. Bonci (Tony-Tm) 15'08"63; 4. Tatini (Kall-Tm) 15'15"53; 5. Benedetti (Crg-Tm) 15'26"11.

■ **CORSO.** Il kartodromo Volturino inizierà anche l'attività di scuola di pilotaggio. Il primo corso per aspiranti kartisti sulla pista di Caiazzo, in provincia di Caserta, partirà il prossimo 4 gennaio. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta a Renzo Mastroianni al numero telefonico 0823-868672.

■ **DELEGATO.** Il consigliere federale Michelangelo Cristaldi, delegato regionale della Sicilia, a seguito dell'introduzione della nuova norma che sancisce l'incompatibilità tra le due cariche, ha deciso di dare le dimissioni rinunciando alla seconda. Candidato numero uno a prendere il posto che Cristaldi è in procinto di lasciare è attualmente il trapanese Gaspare Anastasi.



ECCO COME SARANNO LE NUOVE NORME

E nel '94 benzina unica

La novità di maggior rilievo delle norme che entreranno in vigore nella prossima stagione riguarda l'obbligo di impiegare un unico tipo di benzina. In pratica dal '94 per le gare di campionato italiano sarà disponibile sui campi di gara un'autobotte che fornirà benzina e olio, a tutti i piloti, al proposito sono già a buon punto le trattative: due sono le compagnie in lizza. Per le altre gare sarebbe però stato difficile gestire la fornitura attraverso la presenza di un'autobotte, infatti coprire duecentosessanta corse nell'arco dell'anno non sarebbe stata cosa facile, così verrà definito quale sarà il distributore di benzina più vicino alla pista, conseguentemente il carburante lì prelevato rappresenterà il punto di riferimento per i controlli successivi. Inoltre è previsto, a discrezione dei commissari che a cinque piloti possa essere sostituito il carburante del serbatoio, prima di entrare in pista, con quello consegnato dai commissari stessi e acquistato sempre presso lo stesso distributore, fornir-

tore per la gara. In questo modo la federazione ha voluto porre un argine, indispensabile per la sopravvivenza del kart, evitando che continuasse a proliferare l'uso di carburanti speciali da 12.000 e passa lire al litro. Questa è solo una delle norme che il consiglio ristretto della Fik ha elaborato la scorsa settimana su mandato della sottocommissione karting per poi essere ratificate dal successivo Esecutivo della Csaì.

TASSE. Iscrivere alle gare nel '94 costerà di più. Occorre però fare alcune distinzioni su questo tema. Nelle gare di campionato italiano si passa da 120.000 a 235.000, ma nella nuova tassa sono inclusi il noleggio della pista per le prove libere del giovedì e venerdì precedenti la gara e la disponibilità di un posto di 36 metri quadrati nel paddock. A questa decisione l'autorità sportiva è arrivata perché i prezzi praticati dalle varie piste per queste ultime voci erano tra loro assai diversi, e ciò creava non poco malumore nell'ambiente.

Per i Trofei nazionali e coppe Csaì si sale da 80.000 a 100.000 lire, mentre nelle altre gare nazionali non titolate si passa da 50.000 a 70.000. In questi due casi la giustificazione data dalla federazione è legata all'aumento dei costi assicurativi.

LICENZE. Il meccanismo di rilascio delle licenze ha subito alcuni cambiamenti tali che non sarà più possibile in alcun modo, come invece poteva accadere in passato, che alcuni piloti riuscissero a passare direttamente dalla 60 Minikart alla 100 Nazionale. D'ora in avanti una stagione di milizia nella 100 Junior sarà obbligatoria.

MUSETTI. È stato confermato l'obbligo per tutte le classi di montare dal 1. gennaio '94 le carenature anteriori, e in conseguenza di ciò tutti i pesi minimi aumenteranno di 5 kg. Le novità però riguardano il divieto di impiegare musetti con profilo arrotondato, anche se precedentemente approvati; saranno quindi ammessi solo quelli con sagoma cuneiforme.

Per risolvere poi le questioni sollevate dai fori d'arazione dei freni praticati dai piloti della 125, i buchi sono stati ammessi a patto che siano stati realizzati dal costruttore che, inoltre, deve dichiararne, con un'estensione della scheda, forma e grandezza.

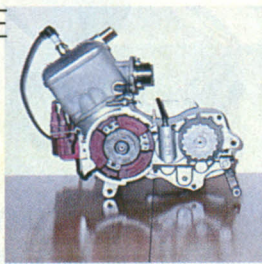
MINIKART. Dopo le molte voci su possibili cambiamenti tecnici, la Fik ha deciso di mantenere la situazione attuale, compresa la facoltà dei commissari di ritirare i motori sospetti.

DISABILI. Viene introdotta l'attività agonistica per i portatori di handicap con il rilascio delle licenze che avverrà attraverso l'associazione di settore, la Fisaps.

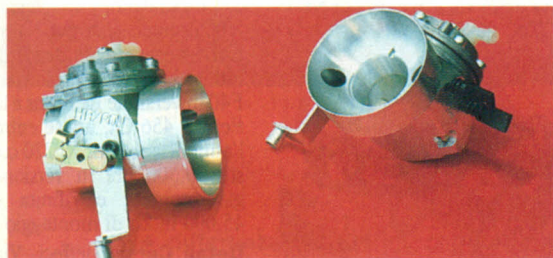
IN ARRIVO. Per l'inizio dei campionati, con ogni probabilità, nella 100 amatori sarà obbligatorio un carburatore monomarca, di costo contenuto e larga diffusione; mentre nella 125 Nazionale si potrà correre solo con marmitte omologate e depositate presso la Fik.

CRK PER L'INTERNAZIONALE

Nuovo motore nella 125



Si chiama Crk l'ultimo arrivato sulla scena della 125 Internazionale. La caratteristica peculiare di questo propulsore sta nel peso assai ridotto: 18 kg contro i 21-22 delle unità attualmente più diffuse. Questo risultato è stato ottenuto realizzando tutte le parti del propulsore in Gi. Al. Si. 9, ovvero una fusione in terra di alluminio con una percentuale di silicio al 9%, inoltre molta attenzione è stata prestata ai calcoli per avere tutte le parti il più sottile possibile, senza però compromettere l'affidabilità. I tecnici della Crk, al proposito, assicurano che nelle lunghe prove finora svolte al banco, l'unico cedimento registrato ha riguardato la filettatura dell'ingranaggio della frizione. Il cilindro per ora ha una forma tradizionale, ma si passerà a una sagoma rotonda di minori dimensioni; ciò permetterà di avere una circolazione del liquido di raffreddamento più rapida con minori vortici. La testa è componibile: la parte che va imbullonata sopra al cilindro può essere cambiata con estrema facilità a seconda delle prestazioni desiderate, sopra a questa vi è un coperchio che va a sigillare l'intercapedine che così si forma tra i due pezzi e all'interno circola il liquido di raffreddamento. La potenza del motore standard per ora è di 38 cv. Attualmente non è ancora stato fissato il prezzo di vendita, ma sono possibili forme di noleggio gestite dalla Sיעי, tel. 0444-898514, che curerà la commercializzazione del motore.



CARBURATORE... DI PRECISIONE Arriva l'Hayron

Arriva in questi giorni sul mercato il nuovo carburatore Hayron con un diametro di 24 mm destinato alla 100 Internazionale. Caratteristiche peculiari di questa componente è la realizzazione mediante lavorazione dal pieno eseguita con macchine a controllo numerico, inoltre a montaggio concluso tutti i carburatori vengono accuratamente testati con apparecchiature di precisione. Tutto ciò, stando alle prime prove fatte in pista, assicura prestazioni uguali per tutti i carburatori, inoltre anche le performance assolute sono risultate molto buone. Tecnicamente il nuovo Hayron ha due getti del massimo e il doppio polverizzatore, mentre il power-jet è applicabile. La Olm, che realizza questo carburatore, verso il prossimo mese di febbraio avrà inoltre già pronta anche la versione con ghigliottina, mentre il modello per la 100 Junior dovrebbe arrivare alla fine del '94. Il prezzo di vendita dell'Hayron da 24 mm attualmente disponibile, e commercializzato in esclusiva da Romagna kart, è di 345.000. Ogni ulteriore informazione può essere richiesta al numero telefonico 0546-620309.

È SOLO ROSSO

Volante antiscivolo Tony

La Tonykart ha messo in produzione recentemente una nuova linea di volanti caratterizzati dalla nuova impugnatura. Infatti la corona del volante è rivestita in un nuovo materiale sintetico antiscivolo di colore rosso, che consente una migliore impugnatura anche grazie all'imbottitura piuttosto morbida. Rispetto ai precedenti volanti rivestiti in alcantara, non vi è stata alcuna variazione di prezzo che è di 132.000 lire, Iva compresa.

VOLTINI



PROSPETTIVE

Il nuovo impianto calabrese di **Nika** è sorto all'interno di un grande centro sportivo per richiamare più pubblico

GIUSEPPE PIPITA

La pista di kart Nika recentemente entrata in funzione a Crucoli, in provincia di Catanzaro, è solo la punta dell'iceberg di un ampio complesso che sorgerà entro breve tempo attorno al kartodromo. Infatti con un investimento di circa sei miliardi di lire verrà realizzato un complesso che prevede due campi da tennis, due per il calcetto, uno per il mini-golf, un parco divertimenti, un'area destinata all'equitazione e nell'estate del '95 arriveranno anche una piscina, una palestra e una sauna. Ci siamo volutamente soffermati in apertura su questo aspetto per sottolineare come il kart, per crescere ha bisogno di strutture in grado di attrarre pubblici sempre più vasti ampliando la cerchia di chi segue questa disciplina. Il nuovo impianto calabrese è stato realizzato da Fabrizio Clausi su di un'area che ha un'estensione globale di 240.000 metri quadrati, per giunta circondata da ulivi secolari che rendono ancor più gradevole il panorama. Anche la pista è stata pensata in grande: il tracciato misura infatti 1200 metri, la larghezza va da un minimo di 10 fino a un massimo di 12 metri, sul rettilineo d'arrivo (lungo 169 metri), punto nel quale i kart riescono a raggiungere una velocità massima di 164 km/h. Il raggio delle curve va da un minimo di 5,5 a un massimo di 21,5 metri. La portata della pista è di 28 kart per le gare nazionali, mentre per quelle internazionali sale a 32. L'andamento altimetrico, come per la maggioranza dei kartodromi, è piatto, mentre lo sviluppo del tracciato è molto tecnico. I tempi sul giro sono attorno ai 51 secondi per la 100 Internazionale. Il senso di marcia è orario, come previsto per le piste che intendono ospitare gare internazionali; mentre il numero delle curve è di 24.

Tornando alle grandi dimensioni di questo impianto notiamo che la pista si estende su di un'area di 38.000 metri quadrati, i box si sviluppano su 8.000 metri quadri, mentre lo spazio destinato al paddock è di 40.000 metri quadrati. La pista non è stata comunque destinata solo ai kart: infatti all'interno del percorso è stato realizzato anche un tracciato per le minimoto, ancora però in attesa di omologazione. L'attività della pista prevede durante il periodo estivo l'apertura tutti i giorni dalle 10 alle 18 per le prove private, mentre dopo le 18 inizia il

È previsto un investimento di sei miliardi per costruire anche campi da tennis, calcetto e una piscina

noleggio che prosegue in turnata grazie al sistema di illuminazione artificiale. In inverno il kartodromo è agibile, con gli stessi orari e modalità solo sabato e domenica, mentre nel periodo natalizio sarà aperto tutti i giorni. A proposito del noleggio va detto che attualmente sono dieci i mezzi disponibili, ma questo numero salirà a venti all'inizio del prossimo anno. Il numero di telefono della società kartodromo dell'Ulivo, che oltre a gestire la pista si occupa anche delle prenotazioni alberghiere di piloti e accompagnatori, è 0962-34710.

IL CALENDARIO

28 novembre

- Pista Nika Crucoli (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Sagittario Latina 60, 100 125 Amatori

5 dicembre

- Pista San Marco Ruffano (Le) 60, 100, 125 Amatori
- Pista Val Vibrata S. Egidio (Te)

- Pista Valle dei Liri Arce (Fr) 60, 100, 125, Amatori
- Pista 3 P Ottava (Ss) 60, 100, 125, Amatori





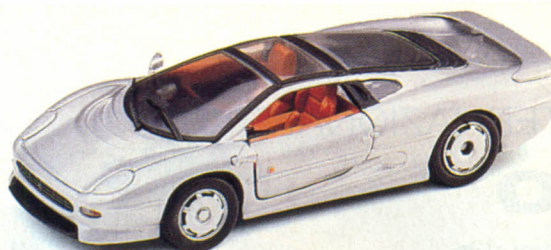
DA LE MANS MINIATURES

Quei piccoli grandi capolavori

Non sempre la scala 1/24 ha incontrato il gradimento del pubblico italiano, ma i modelli di Le Mans Miniatures sono talmente belli che ci sembrava doveroso parlarne, soprattutto adesso che è disponibile il terzo pezzo della serie dedicata alle vetture Sport. Dopo la Mazda 787B e la Jaguar Xjr 14 protagonista a Le Mans (la Jaguar è realizzata anche nella versione Imsa), ecco la Peugeot 905 "1Ter" dominatrice della passata edizione della maratona francese. Si tratta di un bellissimo modello in resina, con parecchi pezzi in fotoincisione e con la pregevole caratteristica di presentare i due cofani sollevabili. In quel modo si può ammirare tutta la meccanica, compresa nel kit di montaggio. Contrariamente a quanto accade per riproduzioni di queste dimensioni, i modelli di Le Mans Miniatures sono abbastanza facili da assemblare, in rapporto ovviamente al numero di pezzi presenti. Anche i meno smaliziati potranno ottenere un buon risultato finale, mentre i più bravi potranno sbizzarrirsi, per ottenere esemplari davvero unici. Tutte le Sport in scala 1/24 di Le Mans Miniatures sono disponibili in kit, in kit con la carrozzeria già verniciata, già montate. A titolo indicativo diciamo che la Jaguar Xjr14 Imsa costa, nelle tre varianti, rispettivamente 172.000, 228.000 e 563.000 lire (cioè 607,806 e 1990 franchi francesi) mentre il prezzo della Peugeot 905 (non ancora comunicato) non dovrebbe

discostarsi molto da questi livelli. La 905, in basso, e la Jaguar, in alto, sono realizzate non solo in scala 1/24 ma anche nelle più piccole 1/43 e 1/87. A tal proposito va detto che Le Mans Miniatures ha in catalogo almeno una trentina di soggetti in scala 1/87, tutti molto ben fatti. Simpatico, ad esempio, il cofanetto contenente tre versioni della 905 o quello con le tre vetture schierate a Le Mans '93. Un'idea regalo... mignon ma non troppo, al prezzo medio di 80.000 lire. Della produzione di Le Mans Miniatures non esiste distribuzione in Italia, ma i modelli si possono ordinare direttamente in Francia secondo una procedura abbastanza snella.

Le Mans Miniatures: «La Fontaine», 72210 Vaires Lés Le Mans (Francia). Tel. 0033-43885030-4342385476.



La Jaguar della Detail Cars

È ormai disponibile uno dei pezzi più attesi della Detail Cars Collection, nuovo marchio produttore di modelli pressofusi, in scala 1/43, di buona qualità. Questa volta arriva la Jaguar Xj220: una prima mondiale, oltretutto molto ben realizzata. Piacevole da vedere nell'insieme, ben proporzionata, la Jaguar Xj220 della Detail Cars Collection (disponibile nei colori argento e verde) appare molto riuscita anche a livello di vetratura, con parabrezza, tettuccio e cofano motore in plastica, in un unico pezzo, che si sposa benissimo con la parte metallica del modello. Belle le ruote, molto belli gli interni. Disponibile, come tutti i prodotti della Detail Cars Collection, anche in kit di montaggio, la Jaguar Xj220 precede di poco altri arrivi decisamente degni di interesse. Come la Ferrari F40 in versione Le Mans e la Ferrari 456 Gt, attese entro l'anno. La Jaguar Xj 220 costa 35.500 lire in versione già montata e rifinita e 45.000 in kit di montaggio.

Detail Cars: Gieffeci, Via Italia 67, 20053 Muggiò (Milano). Tel. 039-793472.

Con le Lancia Fulvia rivive un'epoca

La Progetto K, con il nuovo marchio Pego, continua a commercializzare modelli in metallo pressofuso, scala 1/43, di notevole interesse. Recentemente sono state immesse sul mercato l'Alfa Romeo Giulia 1600 e la Lancia Fulvia Hf. Di quest'ultima ecco le versioni schierate con il numero 1 nel rally del Mediterraneo del 1969 e la mitica numero 14, la vettura che Sandro Munari ha portato a uno storico successo nel rally di Montecarlo del '72. La prima costa 29.500 lire, la seconda 32.500 e, arricchendole di dettagli (soprattutto a livello di interni), possono diventare due ottimi modelli da collezione. La base, le linee della carrozzeria, il livello qualitativo dei pezzi in plastica, le ruote, sono decisamente buone. Ora dalla Pego-Progetto K sono in arrivo due novità davvero da urlare: la Fiat Abarth 1000 in varie versioni e l'Alfa Romeo Gtam 2000, anche questa in diversi livelli di finitura.

Progetto K: Pego Italia, Via della stazione di Tor Sapienza 40b/c, 00155 Roma. Tel. 06-2252762.



Starter: Mustang e altro...

Nella serie più recente di kit in resina, in scala 1/43, che la francese Starter propone per il pubblico degli appassionati la novità più curiosa ci è sembrata questa Ford Mustang Gt schierata a Le Mans nel 1967. Si tratta di un modello decisamente imperdibile, sia per chi raccoglie riproduzioni di vetture turismo che per chi ha scelto la 24 Ore di Le Mans quale tema dominante della propria collezione. Le Stock car non mancano mai nella produzione della Starter, che questa volta ha preparato una Plymouth Satellite del '67, una Buick dell'81, la Pontiac Grand Prix «Dirt Devil» '93 e la Chevrolet Lumina «Kellogg's» '93. Di rilievo, infine, quattro Porsche 911 Rs viste a Le Mans quest'anno, offerte in una confezione a tiratura limitata.

Starter: 164 Chemin St. Jean du Desert, 13005 Marseilles (Francia).



Una folla di
meccanici in tuta
ignifuga per il
rabbocco ai box:
un'immagine del
passato che
torna attuale dal
prossimo
campionato,
in cui i team si
giocheranno
il successo
a... Risiko!

PIEN DI BATTAG



O LIA

FORMULA UNO TATTICHE '94

Il ritorno dei rifornimenti in gara trasformerà i Gp in una guerra di alte strategie introducendo infinite variabili tecniche e umane. Ecco come si dovrà operare e chi avrà più vantaggi...

■ **GIORGIO PIOLA**

T

ornano i rifornimenti in gara per la prossima stagione di F. 1; una mossa varata per aumentare la spettacolarità nelle gare. E la classica pausa invernale, generalmente impiegata per progettare le nuove monoposto, vedrà i team impegnati a tavolino per studiare anche le nuove tattiche di gara.

A tutto vantaggio del pubblico che dovrebbe avere la garanzia di assistere a Gp più combattuti ed avvincenti, in grado di creare una polemica di stampo calcistico fra le varie fazioni di tifosi. Le strategie di corsa, certamente più dei congegni elettronici, sono un argomento di discussione alla portata di tutti... Ci lasciamo coinvolgere anche noi e facciamo un primo bilancio di cosa potrà accadere nel '94. Subito una premessa: la rivoluzione imposta da Max Mosley in un modo o nell'altro ha rimescolato le carte azzerando i vantaggi tecnologici accumulati nel campo della gestione elettronica soprattutto dalla Williams, ma anche da McLaren e dalla Benetton. Una mossa indovinata, avente lo scopo di creare maggiore equivalenza fra le forze in campo e quindi più spettacolo; ma che ha fatto gridare allo scandalo quello che è considerato l'uomo guida fra i progettisti, Patrick Head. Il «cervello» della Williams è chiaro: per lui i rifornimenti sono una aperta mossa tendente a penalizzare il fantastico 10 cilindri Renault, potentissimo ma anche parco nei consumi, a vantaggio del più assetato 12 cilindri Ferrari. «Sarei molto contento se la Ferrari tornasse alla vittoria — sbotta Head — ma preferirei che lo facesse sui campi di gara, non con manovre da corridoio per far imporre un regolamento scritto su misura per lei. Detto questo, noi della Williams e della Renault faremo di tutto per cercare di realizzare la migliore monoposto del mondiale '94 e continuare a vincere». Questioni politiche e di sicurezza a parte, quella dei rifornimenti in gara è vista come una mossa giusta per aumentare la spettacolarità. Dovremmo assistere a gare ancora più tirate, con una somma di variabili a rendere incerto il risultato finale. Saranno, allo stesso tempo, corse più combattute e tattiche. Cerchiamo di scoprire quali sono i cambiamenti che la nuova regola ha imposto. ■



Mai scherzare col fuoco: il rischio esiste e ne sa qualcosa Rosberg, sopra con la Williams al Gp Brasile '83. Patrick Head voleva che restasse in macchina, ma lui aveva paura di bruciarsi i baffi... In Ferrari, a sinistra, hanno invece una buona tradizione per quello che riguarda le soste ai box. Peccato che i fulminei cambi gomme dei meccanici della Rossa non siano più indispensabili, visto che comunque fare il pieno di benzina dovrebbe portar via una manciata di secondi supplementari



ORSI

LE PAGELLE DEI TOP

Per Frank benzina sul fuoco

Quattro squadre, quattro diverse motorizzazioni, uomini e organizzazione diverse. Abbiamo preso i primi team classificati quest'anno nel mondiale Costruttori — che sono anche i più rappresentativi — e cercato di attribuire a ciascuno un potenziale in rapporto alla regola del rifornimento di carburante nel corso della gara. Per inciso, la Benetton è l'unica (considerata come team, cioè dopo l'acquisizione della Toleman) che non ne ha alcuna esperienza. Ma non è detto che sia la più spazziata... (a.a.)

WILLIAMS

Il punteggio più basso alla squadra campione del mondo? Ebbene sì: nessuno dubita sul potenziale in gara della Williams-Renault anche per il '94, con o senza rifornimenti. Ma il team di Didcot è, fra i top, quello maggiormente penalizzato da un cambio delle strategie di gara che attribuiscono maggiore importanza alle soste ai box. E il perché si comprende da solo: la storia della Williams è costellata di bulloni perduti, di pasticci nella pit-lane, di cambi gomme misurabili col calendario. E stranamente sembra che il personale di una squadra così blasonata non riesca a imparare dai propri errori. È vero che nel '94 arriverà un pilota come Senna, capace di tenere tutto sotto controllo; ma anche Prost non era un improvvisatore...

GIUDIZIO



McLAREN

Un motore completamente nuovo e tutto da verificare, un secondo pilota ancora da definire. Fra tante incertezze, l'unico punto fermo dell'immediato futuro McLaren resta l'organizzazione ai box. Al di sotto di Ron Dennis si sono succeduti uomini diversi, ma il team di Woking non è mai venuto meno a un'organizzazione praticamente perfetta. A condizione, naturalmente, che il pilota sappia indicare la giusta direzione. Senna, per esempio, era in grado di pianificare da sé la propria tattica di gara imponendo determinate scelte tecniche (come i famosi dischi freno di Adelaide). Hakkinen, di sicuro, non ha questa esperienza. E anche questo spiega perché il team si sia dato da fare per cercare un «veterano» in grado di portare avanti lo sviluppo.

GIUDIZIO





AMADUZZI

LE STRATEGIE □ CONSUMI... ANCHE DI GOMME

Maratoneti o scattisti?

La parte più spettacolare e interessante sarà quella legata alle tattiche di gara, che faranno impazzire i commentatori televisivi. Il prossimo anno sarà ancora più duro seguire in diretta le gare di F. 1: oltre ai soliti temi tecnici e sportivi avremo la grande incertezza sulle tattiche adottate dai singoli piloti riguardo al rifornimento. Questo perché entrano in gioco diverse variabili.

1 TEMPO DI RIFORNIMENTO

La Fisa ha precisato che la quantità di benzina dovrà essere immagazzinata alle soste in gara con una apparecchiatura regolamentare che permetterà il travaso di 100 litri in 10 secondi. In media un normale cambio gomme si aggira sui 6" con punte record di 4 e mezzo, ripetibili in gara soltanto da team superpreparati come Ferrari e McLaren. Quindi le soste per fare cambio gomme e rabbocco di 100 litri di benzina dovrebbero essere di almeno 4/5 secondi più lunghe delle attuali, perché bisogna anche considerare la maggiore confusione di meccanici attorno alla vettura dato che si passerà dagli attuali 15 a 18 elementi. Sarà curioso vedere se alla Williams avranno finalmente imparato a velocizzare questa operazione, che quest'anno è costata spesso parecchi secondi di ritardo a Prost ed a Hill... Il problema, fra l'altro, sembra sia stato riacutizzato dal sistema di antipatinamento della Fw15C che richiedeva un serraggio molto preciso fra dado ruota e mozzo.

2 INGRESSO AI BOX

Ci sono piste come Hockenheim e Silverstone dove la sosta ai box fa perdere molto tempo: sia per via della configurazione della via di accesso, sia perché la media sul giro è molto alta e quindi fermarsi costa di più, in termini di tempo. C'è poi il caso dei circuiti che hanno una zona box molto ristretta e dove la gran confusione di tutte le vetture che si fermano per fare benzina potrà creare situazioni di pericolo. L'esempio più allarmante è quello di Montecarlo. Il doppio cambio gomme sarà particolarmente vantaggioso su tracciati come Adelaide e soprattutto Donington (sulla pista inglese si guadagna addirittura qualcosa grazie a una bretella che raccorcia il tragitto) dove il rientro ai box non fa quasi perdere nulla ai piloti e quindi viene premiata la maggiore prestazione offerta dalle gomme fresche.

3 TRAFFICO IN PISTA

I piloti dovranno tenere presente il traffico in pista soprattutto sui circuiti dove è difficile sorpassare. A Monaco e a Budapest in particolare modo, sarà determinante ripartire davanti ad un gruppetto di 5/6 vetture in lotta

LA TECNICA □ MENO VINCOLI AI PROGETTISTI

Matite in libertà

La prima, grande differenza con il passato la si ha già nella progettazione. In genere nella primissima fase di determinazione di una monoposto un ingegnere doveva tenere conto delle dimensioni fisiche del motore a disposizione, del cambio, del pilota e del serbatoio di benzina in funzione dei consumi per poter determinare la misura del passo. Ora ci sarà la possibilità di eliminare un parametro e un eventuale handicap per chi ha a disposizione un motore più frazionato con consumi più alti. Con la possibilità di fare rifornimento e il limite minimo di 200 litri per la capacità del serbatoio, la tendenza generale sarà di costruire scoc-

che sulla base di questo limite. A Donington, parlando della McLaren MP4/8, John Barnard si lasciò scappare: «Ron Dennis non deve lamentarsi, era senza motore a fine '92 ed ora ha un V8 potente e leggero che ha permesso al suo staff di realizzare una monoposto molto compatta». Il Mago pensava certo alla fatica di progettare la nuova Ferrari partendo dal pilota più alto della F. 1, Berger, con un 12 cilindri come motore e un serbatoio della benzina di circa 230/240 litri, senza poter più fare come ai tempi della 640 in cui aveva optato per due serbatoi laterali (ora proibiti dal regolamento). Ovvio che chi, come lui, ha scelto la soluzione dei

200 litri pur disponendo di motori assetati di benzina come i vari Honda-Mugen, Lamborghini, Yamaha, Hart, e forse Ilmor -Mercedes dovrà per forza fare rifornimento anche laddove altre squadre avrebbero potuto in teoria completare la distanza senza soste. Ma questo fa parte delle varie tattiche di gara che analizziamo separatamente; resta il fatto importante che nella prossima stagione non vi saranno più handicap in fase di progettazione per realizzare monoposto compatte e con una buona aerodinamica, anche per chi ha motori plurifrazionati e aveva bisogno sinora di fare sacrifici per installare un grosso serbatoio della benzina. ■

BENETTON

La Benetton costituisce un po' l'oggetto misterioso della nostra analisi. Unica, fra i top team, a montare un otto cilindri — che almeno sulla carta è il più penalizzato dalle nuove regole — la squadra anglo-italiana ha però al suo arco una organizzazione di ottimo livello. Le scelte tattiche operate nel corso della stagione, nel caso dei cambi gomme, dagli uomini di Flavio Briatore sono comunque risultate spesso «controcorrente» rispetto a quelle della concorrenza. In molti casi, cioè, si è preferito rischiare sperando nel colpaccio piuttosto che navigare nella mediocrità. Il difficile semmai sarà tenere sotto controllo un pilota arrembante come Schumacher che non sempre, in passato, ha condotto gare all'insegna dell'intelligenza tattica.

GIUDIZIO



FERRARI

Salvo imprevisti, la scuderia del Cavallino è quella che ha più da guadagnare dai rifornimenti in gara. Per un duplice motivo: prima di tutto l'architettura dal motore visto che (come leggete a parte) il V12 è quello che si sposa meglio ai nuovi parametri imposti, sia nella progettazione che nella tattica di corsa. E in secondo luogo perché, anche in tempi di vacche magre, il box Ferrari ha sempre dato prova di grande preparazione per quanto concerne l'assistenza durante il Gp. I cambi pneumatici effettuati a tempo di record (indice di una preparazione specifica) ne sono la dimostrazione. In più Barnard ha già dimostrato (si pensi alle sospensioni della sua 640) una certa attenzione in sede di progetto alla facilità di intervento dei meccanici.

GIUDIZIO



◀ fra di loro piuttosto che dietro e dover rimontare posizione su posizione a fatica. Nel primo caso si ha a disposizione una buona serie di giri puliti prima di ritrovarsi in una analoga situazione mentre nel secondo caso il rallentamento avverrà due volte una subito al rientro in pista ed una al successivo doppiaggio. Di sicuro il risultato di alcune gare potrà dipendere molto dal gioco dei doppiaggi.

4 INCOGNITA GOMME

Molto, quasi tutto, dipenderà dal tipo di gomme che la Goodyear fornirà. Il rifornimento coinciderà praticamente sempre con la sosta per cambiare le gomme. Quest'anno soltanto la Minardi è riuscita ad evitare il cambio gomme (a eccezione del Gp d'Ungheria) grazie alle qualità della vettura ed alla minore potenza del suo 8 cilindri Ford, che permetteva di risparmiare le coperture. Per il prossimo anno la soluzione di fare un Gp senza sosta è quasi sicuramente da scartare: ci sarà almeno un cambio pneumatici ovunque e per tutti. Anche l'ipotesi di effettuare soltanto la veloce sostituzione delle gomme è valida soltanto in teoria. Il pilota si ritroverebbe nelle fasi iniziali con le stesse coperture di tutti ma con doppio peso in termini di carburante e un maggior consumo di organi importanti, come i freni. Tuttavia, ripetiamo, molto dipenderà dalla politica Goodyear. Saranno molto importanti i test invernali che la Casa americana effettuerà per stabilire quali mescole portare ai vari Gp. Ovviamente a priori si può ipotizzare che alcune squadre come la Ferrari spingeranno per avere gomme molto performanti da cambiare due volte in un Gp in modo da ridurre l'handicap carburante in 3 diverse sezioni. Altri come forse la Williams potrebbero invece preferire la soluzione di un solo cambio, forti anche del fatto che senza antispin sarà di nuovo determinante la sensibilità del pilota per preservare i pneumatici. Molto probabilmente le piccole squadre saranno sacrificate a seguire le tattiche imposte dalle grandi, visto che incaricati dei test di valutazione e sviluppo sono i quattro top team. La tendenza più diffusa sarà quella di effettuare la sosta, come adesso, un po' prima della metà gara, rabboccare 100 litri con una sosta di circa 10" e ripartire, ma non per tutte le gare.

5 INCOGNITA SOSTE AI BOX

Le tattiche di gara infatti potranno essere svariate e dipenderanno dai consumi dei motori, dallo stile dei piloti, dalle caratteristiche delle vetture, dalle piste e dalle strategie adottate dai team. Potrà infatti esservi un'unica sosta «ordinaria» ma di sicuro vi sarà anche l'altra possibilità: quella di effettuare due cambi e caricare ogni volta 60/70 litri di benzina per fare gare sprint. L'handicap dei con-

sumi in più (facciamo un esempio massimo di 230 litri su piste come Imola, Montréal, Australia e Giappone) contro 190 sarà diviso in 3 parti; per cui si ridurrà a soli 13 litri per volta. C'è anche la possibilità di differenziare le tattiche fra i piloti della stessa squadra tenendo conto anche che non tutti consumano le gomme nella stessa maniera, specie con l'abolizione dell'antipattinamento. In questo, un pilota come Prost era un vero maestro, capace di risparmiare le coperture in modo da non far decadere le prestazioni; anche se l'antispin «livellava» appunto questa capacità. Potrà quindi succedere che un pilota decida di forzare molto l'andatura nei primi giri perché ha a bordo soltanto 70 litri di carburante e si ritrovi a lottare con altri che hanno 100 litri, o addirittura il pieno. Un esempio analogo di strategia di gara, anche se su un parametro diverso, lo ha fornito Senna ad Adelaide, circuito molto duro per i freni. Il brasiliano ha scelto una soluzione di dischi più rischiosa se avesse dovuto lottare per tutta la gara con un avversario diretto, ma più performante sin dalla prima staccata. La sua McLaren si è quindi potuta infilare alla chicane per prima e, dopo, Ayrton non ha più avuto bisogno di sollecitare i freni oltremisura. Lo stesso potrebbe accadere partendo con poca benzina: imporre subito un ritmo di gara impressionante e poi amministrare il vantaggio nelle altre due sezioni di gara. La solita classifica giro per giro verrà quindi stravolta completamente e sarà molto importante per i team manager riuscire a scoprire il gioco degli avversari, con possibilità di clamorosi errori. Bisogna infatti evitare, da parte di chi parte più carico di cadere nella trappola di chi, più leggero, imporrà un ritmo forsennato nelle fasi iniziali: chi prova a stare al passo rischia di compromettere i pneumatici alterando quindi la propria tattica di gara.

6 MOTORI PIÙ POTENTI

In una cosa di sicuro la Fisa ha fallito: nella riduzione dei costi. L'idea di limitare il numero di propulsori, accettata da tutti a Hockenheim, è clamorosamente naufragata. Invece di avere quindi motori più affidabili avremo propulsori più spinti, perché non più vincolati dal problema del consumo. Uno smacco per la Renault, il cui 10 cilindri si è rivelato in alcuni casi persino più parco della evoluzione dell'8 cilindri Ford. Un vantaggio invece per la diretta rivale Ferrari. Ovvio che alla Renault si stanno preparando le contromosse per incrementare la potenza dell'Rs6 a scapito anche del consumo, visto che questo parametro diventerà meno determinante. Dopo avere studiato le possibilità di rendere ancora più affidabile l'attuale Rs5 se fosse passata la contingentazione dei propulsori, ora la ricerca è spinta all'innalzamento dei valori di potenza; una strada già percorsa dalla Ferrari nelle ultime evoluzioni del suo 12 cilindri. ■





Problema numero uno: per chi imposta la propria tattica di gara sul vantaggio iniziale, «tirando» prima del pit-stop, un circuito come Montecarlo è una vera maledizione. Uscendo con le gomme fresche e magari con poca benzina per tenere un ritmo elevato si rischia, a lato, di veder vanificata la propria scelta strategica dalla impossibilità di sorpassare. Problema numero due, in basso: questa è la folla nella pit-lane di Hockenheim. Immaginate un po' come sarà con diciotto meccanici per vettura invece di quindici; e questa è una corsa abbastanza spaziosa, ma non tutte sono così...

SOLDANO-DPPI

ORSI



MOTORI: ILLIEN DA' UN... 10

Non sono solo benzina e gomme i campi sui quali si giocherà la battaglia dei box. A differenziare tra loro le varie squadre sono anche i motori adottati. Più cilindri significano più potenza, ma anche maggiore consumo. Abbiamo interpellato Mario Illien della Ilmor, il cui propulsore V10 equipaggia da un paio d'anni le Sauber in attesa di trasformarsi in Mercedes. Ecco il punto di vista del motorista svizzero in relazione al frazionamento dei vari motori impiegati dalle squadre del Circus.

V8

Teoricamente i motori otto cilindri sono quelli che più risentiranno, in negativo, del cambio di regolamento. Questo perché, pur essendo più leggeri e consumando meno, si vedono annullare parte dei vantaggi a favore dei plurifrazionati che possono ricorrere al rabbocco risparmiando peso alla partenza. Non credo però che sia impossibile pianificare, per chi dispone di un otto cilindri come il Ford Hb, tutta una gara senza neppure una sosta. Partendo carichi di benzina si perderebbe nelle fasi iniziali, ma su un tracciato come Montecarlo un rivale che ti esce alle spalle dai box avrà la vita dura.

V10

Il dieci cilindri rimane ancora, a mio avviso, il propulsore favorito. E non perché lo usiamo noi della Ilmor, ma perché lo giudico il «pacchetto» migliore, il compromesso più azzeccato fra prestazioni, consumi e ingombri. La potenza è superiore a quella di un V8 e il dieci cilindri è più compatto e meno assetato del dodici. Hanno detto che l'annullamento della proposta di contingentamento dei motori imporrà di rivedere, come per la Renault, parametri fondamentali come alesaggio e corsa; ma secondo me la differenza fra un motore da «durata» e uno da 500 km è più che altro di componenti.

V12

Non c'è dubbio che chi ha in cantiere un dodici cilindri, come Ferrari e Lamborghini, sia il più avvantaggiato dal rifornimento di carburante in gara. Il maggior frazionamento permette di ottenere regimi di rotazione più alti, cosa che fino a oggi si pagava con un consumo maggiore. Ma ora questo handicap non esisterà più visto che in fase di rabbocco del serbatoio qualche litro in più non crea una differenza fondamentale. Per il progettista, inoltre, poter lavorare sul V12 senza l'assillo dei serbatoi grandi permette di abbassare il centro di gravità dell'intera monoposto, «appiattendolo» la zona dietro al pilota.



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

E adesso anche Aghini è a piedi. Doveva correre con la Subaru calzata Pirelli nel mondiale rally '94, ma sul più bello gli ha levato il volante già nelle mani il suo compagno di quest'anno, lo spagnolo ex campione del mondo, Carlos Sainz. Una settimana fa, su questa stessa pagina, c'era il grido di dolore per il rischio, grossissimo e incumbente, di non avere più piloti italiani in F. 1 dopo la grande scorpacciata delle ultime stagioni. Adesso l'attenzione cade sui rally riproponendo qui una piaga gravissima e quasi congenita. Resterà, questo è vero, il solito bravo Biasion a rappresentare i nostri piloti, ma è il minimo visto che il pilota bassanese ha pur vinto due titoli iridati e con le sue 17 vittorie in gare mondiali è dietro d'un soffio solo al trio Alen-Kankkunen-Mikkola. Per il resto virgola, oggi come ieri e verrebbe da dire come sempre visto che se ci sono stati due piloti tricolori di grande prestigio internazionale, cioè Biasion e Munari (Bettega purtroppo è tragicamente sparito troppo presto), lo si deve solo al Gruppo Fiat, cioè a chi unico nel mondo, ha voluto offrire seriamente una chance ai nostri portacolori perché potessero mettersi in luce. Per gli altri nulla, eppure in giro c'è e c'è stato anche basso talento mescolato a indiscutibile qualità. Tanto di cappello ai grandissimi di sempre, i vari Waldegaard, Rohrl, Blomqvist, Salonen, Mikkola, Vatanen e Toivonen per non citare gli assi ancora in attività, Kankkunen, Alen, Auriol, Sainz, Delecour. Lasciamo stare anche i mostri sacri di un passato, gli anni '60

per intenderci, che vedeva i nostri ancora all'Abc e pertanto fuori quota nei confronti dei più smalizati scandinavi. Ma da vent'anni a questa parte abbiamo visto gli italiani sempre fuori dal giro mentre trovavano volanti ufficiali carneadi al limite del ridicolo se valutati nel grande contesto internazionale. I nostri piloti vincevano tutto quello che a loro era consentito, e cioè titoli europei a catena con i vari Pinto, Verini, Carello, Vudafieri, «Tony», Capone, Cerrato, Tabaton, Liatti o prestigiose vittorie con Pregliasco, con Cunico, con Bacchelli, ciò nonostante venivano chiamati a fare i professionisti con marce straniere dei magnifici signor nessuno. Wilson, Lewellin, Grundel, ma anche i troppo blasonati Eklund, Kullang, Airikkala, pochi nomi presi qua e in là in una lista tanto lunga quanto indecente. Certo, ad Aghini hanno preferito Sainz che non si può discutere, però guarda caso ai nostri hanno sempre preferito un campionissimo, poi però si incontrano sulle strade dei manovratori che chissà come, che chissà perché, valgono molto di meno ma sono là dove i nostri (pochissime eccezioni a parte) non sono mai arrivati. Non posso non ricordare un incontro a cui fui testimone al Salone dell'Auto di Torino dell'84. Peter Aschroft, team manager della Ford incontrò Attilio Bettega per programmare la stagione mondiale '85 con la loro nascente vettura 4x4. Bettega era pilota ufficiale Lancia e pur correndo con la poco competitiva 037 a due sole ruote motrici era arrivato quinto nel mondiale dietro a Blomqvist, Mikkola, Alen e Vatanen, ma precedendo in classifica, oltre alla stella nascente Biasion, gente come Waldegaard, Rohrl, Salonen, la Mouton e Ragnotti per citare solo i principali. C'era riuscito piazzandosi quinto a Montecarlo, terzo in Portogallo, ottavo in Corsica, quarto all'Acropoli e secondo al Sanremo. Era un Bettega che ritrovava la forma dopo aver gettato le stampelle e la paura, eppure il nostro campione si sentì offrire di lasciare la Lancia per correre il... rally di Sanremo. Punto e basta. E per il resto? Beh, alla Ford gli preferivano il finlandese Lasse Lampi (risultati di prestigio: zero) solo perché da privato aveva guidato una Audi Quattro a trazione integrale e quindi avrebbe dovuto avere più esperienza! Fu una proposta vergognosa, e il nostro rifiutò. Ma quello era il metro in uso ed ha continuato ad esserlo anche negli anni a venire. Per Cerrato e compagnia solo rally in Italia e tutt'al più nell'europeo, per Schwarz e i suoi fratelli le platee più prestigiose. Già, e Aghini? Che corra nell'Italiano, magari con i suoi carissimi amici della Peugeot che una vettura non gliela negheranno mai...

LA FRASE PIÙ
DIFFICILE
DI ITALIANO
DA IMPARARE
È...

... "IL PROSSIMO
SARÀ ANCORA
UN ANNO
DI TRANSIZIONE"



—M. Fallesse

INCHIESTA
F1





Specchio delle mie brame

Abbiamo chiesto ai piloti di F. 1 quale monoposto sceglierebbero per correre il prossimo anno. A dispetto delle previsioni non c'è stato un plebiscito Williams ma McLaren, Ferrari e Benetton...

DIEGO FORTI ■

qual'è
la più
sognata
del reame?

Q

uesto è il momento dell'anno in cui i piloti, quantomeno un buon numero di loro, probabilmente lottano di più. E non lo fanno in pista bensì nelle serrate trattative necessarie per aggiudicarsi un volante. C'è, ovviamente, chi ha già firmato e che essendo accasato non deve industriarsi per trovare una vettura. In pochi in ogni caso riescono ad avere la monoposto dei loro desideri; le vetture top sono, diciamo così, numericamente limitate e solo in pochi possono aspirare a guidarle. Senna da due anni voleva la Williams e pur sotto contratto con la McLaren, pur gratificato da una consistente serie di vittorie (5 solo nell'ultima stagione, a cui si devono aggiungere i 3 successi del 1992), non ha mai nascosto di essere pronto a tutto pur di cambiare squadra. E alla fine c'è riuscito: Ayrton è sicuramente un pilota che ha ottenuto la vettura dei suoi sogni, quella che fortissimamente voleva. Anche lui comunque, pur dall'alto del suo enorme prestigio, ha dovuto lottare per soddisfare i propri desideri. Ma come detto non è sempre così: il compromesso spesso è una esigenza irrinunciabile. Dando per scontato che Ayrton Senna sia appagato dalla sua Williams e che con lui anche Hill sia più che soddisfatto della sua sistemazione, abbiamo sondato il mondo dei piloti di F1 per vedere qual è la vettura più sognata.

SMENTITA. Sembrava scontato che la stragrande maggioranza avrebbe indicato, analogamente al brasiliano tre volte iridato, la Williams quale vettura dei sogni. E invece le cose sono andate in maniera sensibilmente diversa. Infatti, a fianco di 7 piloti che hanno indicato di avere la Williams al primo posto delle loro preferenze, ben 6 mettono al vertice dei desideri le Rosse di Maranello! La Ferrari, nonostante questi lunghi anni di vacche magre, continua insomma a vantare un grande fascino. Ma sono soprattutto i sintomi di ripresa mostrati nel finale di stagione e le grandi speranze nella vettura del prossimo anno a motivare il «popolo ferrarista» dei piloti. Ma un grande credito supporta anche la McLaren. Il fatto che dovrà portare avanti lo sviluppo di un motore inedito di una Casa, la Peugeot, al debutto in F1, non preoccupa più di tanto i supporter della squadra di Ron Dennis. La capacità di reazione e l'altissimo livello tecnico organizzativo del team sono alla base della grande credibilità meritata dalla



Jean Alesi

Ferrari. Non si discute. Se sono rimasto quando era difficile è perché io credo nella Ferrari e il sogno della mia vita è stato sempre di guidare una vettura del Cavallino. Adesso che stiamo per raccogliere i frutti del lavoro di questi tre anni non ci penso proprio a cambiare. Anche perché il prossimo anno torneremo a vincere.

Gerhard Berger

Non ho alcun dubbio: per il 1994 vorrei guidare la mia Ferrari. La ragione è molto semplice: penso che il team sia sulla strada giusta, finalmente il lavoro e gli sforzi di tutti stanno andando nella stessa direzione. Già nell'ultima parte di questa stagione abbiamo mostrato un aumento di competitività e ora, con tutta l'esperienza che abbiamo accumulato, possiamo guardare positivamente al prossimo mondiale. Senza ambizioni di lotta per il titolo. Ma nel '94 saremo sicuramente in condizione di vincere delle gare.



Pierluigi Martini

Ferrari, perché ho fiducia nei prodotti italiani, e in un momento come questo così difficile per lo sport nazionale mi piacerebbe «combattere» su una vettura di Maranello. Credo nel rilancio della squadra e penso che avrei tutte le motivazioni necessarie per tenere alto il tricolore. Troppo facile scegliere la pappa migliore e già pronta come potrebbe essere la Williams. Sono abituato a lavorare per ottenere dei risultati e mi piacerebbe continuare in questo modo. Sarebbe davvero una grande soddisfazione partecipare al rilancio della Ferrari, sia come pilota che come tifoso.

McLaren. Tuttavia ci sono anche, come leggerete, piloti che puntano sulla Benetton dimostrando di non essere preoccupati della presunta inferiorità dei motori Ford V8 rispetto ai più potenti 10 e 12 cilindri.

ALTERNATIVE. Va detto che ci sono stati anche voci «fuori dal coro» e che praticamente tutti i piloti accasati hanno votato per la propria vettura. Quanto sia stato politico e prudente il loro voto è facile intuirlo, anche se nel caso dei due ferraristi è difficile immaginare un Alesi e un Berger pronti a scommettere su una vettura diver-

sa dalle loro Ferrari, una monoposto che hanno voluto quando la crisi a Maranello era profonda e che non avrebbe senso rinnegare oggi che le cose tendono al miglioramento. Wendlinger e il neo arrivato nel Circus Frenzen hanno fatto professione di fede dichiarando di aver sempre desiderato la Sauber, ovvero la monoposto che piloteranno nel 1994... Impeccabili pierre, i due ci perdoneranno se sospettiamo un po' della loro incrollabile fede nel prodotto di Casa. Leggermente diverso il caso di Barbazza: Minardi lo ha appiedato a metà stagione e non certo perché avesse demeritato,

DO IL RILANCIO E' DIETRO L'ANGOLO



Rubens Barrichello

Se mi chiedete quale vettura preferirei guidare la mia risposta è la Ferrari, per il semplice fatto che è quella dei miei sogni sin dai primi tempi in cui correvo in kart. Ma non crediate che mi dispiaccia l'idea di fare il n.2 alla Williams: sono il più giovane dei piloti del Circus, e avere un compagno come Ayrton sarebbe solo un onore.



Eddie Irvine

La mia scelta, sempre, sarebbe la Ferrari. Ma meglio se a progettare la monoposto è John Barnard.

Nicola Larini

Ferrari. Chi sceglie la Williams deve solo preoccuparsi di vincere: è scontato che debba essere così perché negli ultimi anni è stata la dominatrice. Io, invece, punterei sulla Ferrari perché per tutti è un'incognita. Riportare al vertice il Cavallino Rampante dà sicuramente molta più soddisfazione. So che c'è un grande potenziale a Maranello e sono sicuro che non sbaglierei la scelta...



ma per necessità di carattere economico. Ebbene: Barbazza vorrebbe lo stesso avere una Minardi! In quella squadra si è trovato bene, la sente vicina e pensa che i tecnici siano di prim'ordine. Il suo obiettivo? Maturare definitivamente come pilota. E per riuscirci Barbazza crede che la cosa più importante sia quella di sentirsi bene dal punto di vista umano.

IL CAMPIONE. A proposito di italiani, oltre a Barbazza abbiamo sentito gli altri che hanno corso in F.1 e fra loro i gusti sono vari, a conferma che non esiste un'unica

vettura da sogno per tutti. In mezzo ad alcune risposte «politiche», Patrese ha preferito non pronunciarsi. Prudenza eccessiva quella del padovano o frutto dell'esperienza di tanti anni in F.1? Manca, come noterete, De Cesaris. Il romano era in vacanza, a fare wind surf in una località sconosciuta... C'è una categoria, al contrario, che potremmo definire dei sognatori, che pur avendo un contratto in tasca con un team non disdegna di dichiarare che la monoposto dei suoi desideri è un'altra. Ad esempio Rubens Barrichello ed Erik Comas: il brasiliano della Jordan dice di amare le Rosse,

il francese della Larrousse sarebbe lieto di pilotare una Benetton. E, per finire, ecco il gruppo degli scontati, di coloro i quali dichiarano di essere innamorati della propria vettura e di non desiderarne un'altra... Il loro è un parere, come detto, un po' scontato, che in ogni caso li mette al riparo da eventuali contestazioni da parte del team. Spesso i contratti, oltre a stipendi miliardari, prevedono clausole ben precise circa le dichiarazioni da rilasciare e l'atteggiamento da tenere... Per loro fortuna molti di questi driver hanno a disposizione una monoposto davvero desiderabile. ■

Luca Badoer

Benetton. È la squadra che mi ha dato fiducia e mostrato interesse nei miei confronti e a me piace sognare quello che potrei avere, non le cose «impossibili». Credo sia giusto credere nella squadra che ha creduto in te anche se la Williams, pur in versione passiva, continua a godere di un credito maggiore.



Gianni Morbidelli

Credo nella Benetton. Del resto mi piacerebbe tornare in F.1 con una squadra in grado di mettermi in evidenza. Lo staff tecnico della squadra italo-inglese sta crescendo e penso che il prossimo anno verrà fuori prepotentemente. La Williams è sempre da considerare come favorita ma bisogna tenere conto dei cicli che governano la F.1 e non è escluso che questa super squadra che ha dominato nelle ultime stagioni possa improvvisamente trovarsi ad affrontare il suo momento negativo.



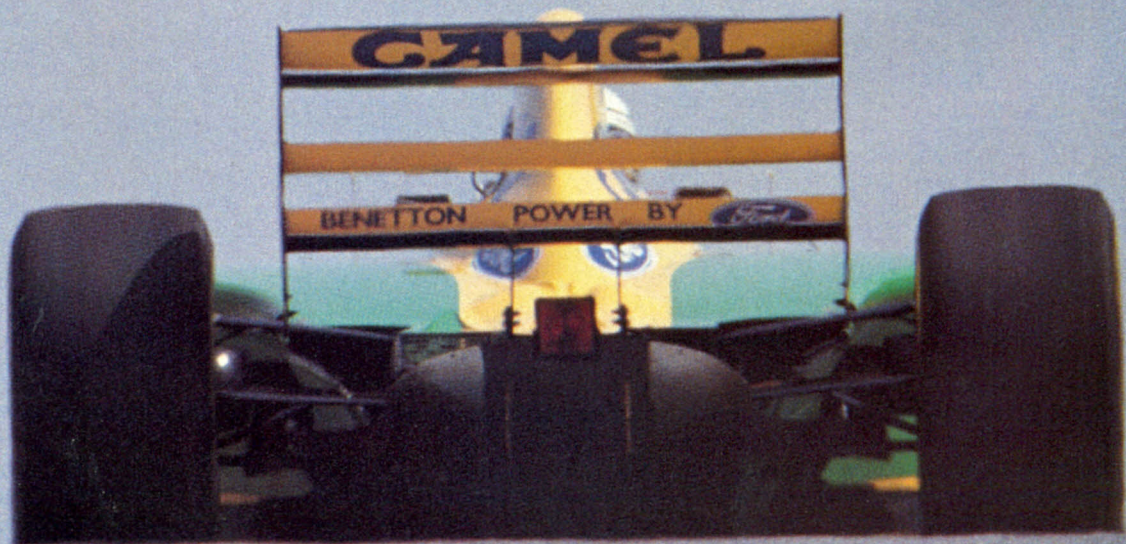
Michael Schumacher

Dico Benetton. Non solo per attaccamento alla mia squadra, ma perché più passa il tempo e più ho fiducia nel potenziale tecnico e umano del team. Quest'anno, quando ho finito le gare, ho sempre centrato il podio e senza alcuni colpi di sfortuna la mia posizione finale sarebbe stata facilmente fra i primi tre. E poi so che nel futuro della Benetton ci sono il motore Renault e una certa tranquillità economica: il tutto senza la pressione psicologica che forse avrei in altre squadre...



Erik Comas

Se proprio dovessi fare una scelta fra Williams, McLaren e Benetton punterei probabilmente su quest'ultima, perché si tratta, già oggi, di una vettura molto competitiva e probabilmente sarà meno penalizzata dalle avversarie dall'abolizione delle sospensioni attive. La Benetton B193B non differisce infatti sostanzialmente dalla Benetton passiva. Inoltre i motori V8 saranno i meno penalizzati dall'assenza del sistema di antipattinamento. Credo che sarà la monoposto sorpresa del 1994.



McLAREN ● PROSPETTIVE A PROVA DI BOMBA

Christian Fittipaldi

McLaren è una vettura con grandi prospettive e io firmerei volentieri con loro anche per più anni. Quest'anno hanno mostrato una capacità di recupero molto grande e con l'abolizione delle attive scomparirà anche l'ultimo piccolo vantaggio che aveva la Williams. In più sono pronto a scommettere che la Peugeot farà di tutto per vincere e subito, potendo contare su una grande squadra che non perde tempo e che sa come muoversi. Basta vedere come Dennis mentre usava i Ford, per i quali aveva un accordo biennale, trattava i Lamborghini e alla fine è riuscito ad ottenere i Peugeot.



Johnny Herbert

La miglior scommessa per il '94 è la McLaren. La macchina non era male neppure quest'anno. Aveva bisogno di un po' di potenza in più, quella potenza che può derivare dal motore Peugeot. Adesso hanno la possibilità di battere la Williams. Anzi, l'unica incertezza riguarda i piloti. Se avessero ancora Senna, sarebbero i migliori senz'altro...



Mika Hakkinen

Lo so che la mia potrà sembrare una risposta troppo «politica», ma la monoposto dei miei sogni in questo momento è la McLaren. Ci ho lavorato a lungo, ho visto lo sviluppo e i progressi fatti, conosco l'ambiente e sono sicuro che con il V10 Peugeot il potenziale sarà ancora maggiore. Perché desiderare altro?



Philippe Alliot

Sceglierei la McLaren-Peugeot perché il telaio della Mp4/8 ha dimostrato a fine stagione d'essere molto competitivo, forse il migliore, e perché dal '94 avrà un motore francese. Credo che sarà la vettura vincente nei prossimi tre anni. È vero che il motore Peugeot costituisce un po' un'incognita, però le capacità tecniche e la volontà non mancano e sono certo che nell'arco di poco tempo saranno più che competitivi. Sarei dispostissimo a sacrificare la prima parte (e anche l'intera) prossima stagione per avere una McLaren-Peugeot a punto nel '95.



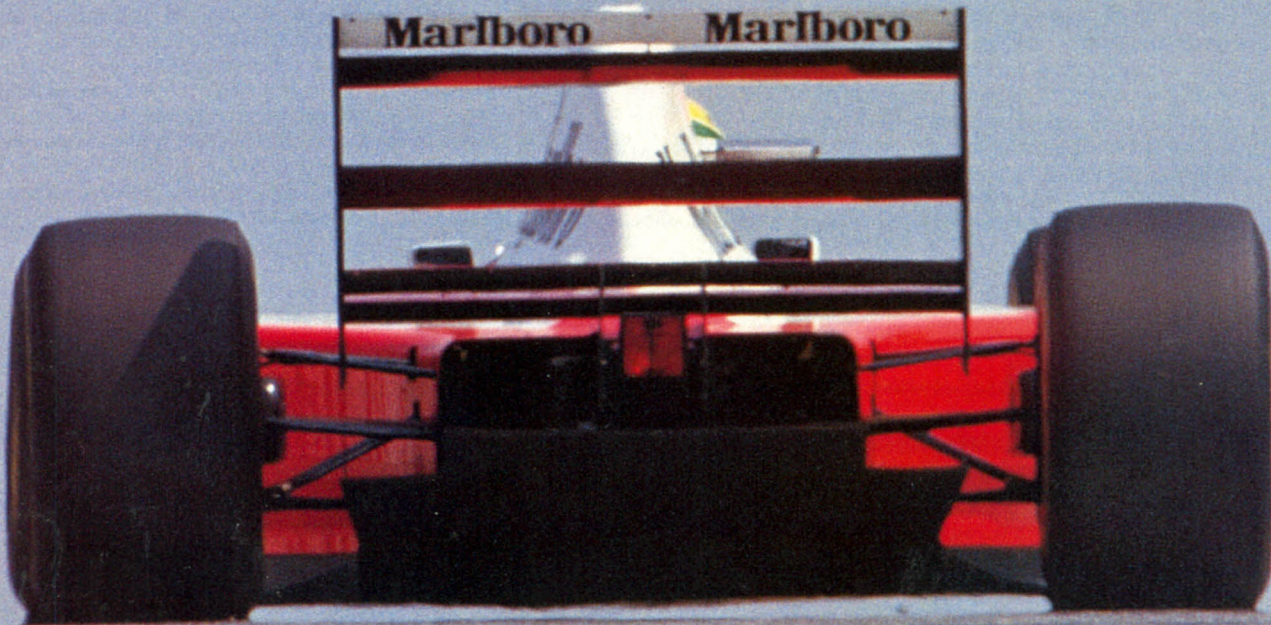
Mark Blundell

Se potessi scegliere, direi McLaren. Perché? Perché è una squadra forte. Per il '94, poi, si apre per loro una nuova era. Si presentano rinnovati in tutto, nella tecnologia come negli uomini, e il legame con Peugeot è destinato a farli crescere ancora. La Williams? Beh, a dire il vero non invidio proprio la posizione di Damon Hill. Non mi piacerebbe essere al suo posto avendo in squadra uno come Senna. In Inghilterra diciamo che due tipi così sono come «chalk and cheese», il gesso e il formaggio: hanno poco a che spartire...



Marco Apicella

McLaren, che mi sembra essere la miglior squadra, con una incredibile capacità di reazione. Il motore Peugeot potrebbe rallentarla nella prossima stagione, ma in prospettiva ci sono delle grandissime possibilità. Basta vedere come sono andate le cose con la Benetton quest'anno, doveva esserci grande lotta e invece gli uomini di Ron Dennis hanno dominato quelli di Briatore.



Ivan Capelli



La Williams rimane il pacchetto tecnico più convincente, che per di più ha alle spalle una Renault che vuole confermare la sua superiorità motoristica. A questo si deve aggiungere un equilibrio tecnico all'interno della squadra decisamente positivo grazie alle capacità di Patrick Head e Adrian Newey, senza dimenticare che uno come Frank Williams ha sicuramente tutte le caratteristiche del vero leader. Per quello che riguarda i rischi connessi alla presenza di un fenomeno come Senna in squadra, meglio secondo dietro di lui sulla monoposto migliore che leader in una squadra comunque alle spalle della Williams.



Stefano Modena

Punterei sulla Williams perché è la vettura più competitiva e senza ombra di dubbio anche nel 1994 sarà al vertice. In più l'idea di correre in squadra con Senna mi darebbe grinta e stimolo: avere in squadra il pilota più stimato del Circus sarebbe un incentivo e risulterebbe estremamente eccitante. Un anno vicino a Senna può valere più di 10 con altri piloti. È la garanzia di potere accumulare una enorme esperienza.



Michele Alboreto

Dico Williams. È la squadra che vanta il maggior supporto da parte dei motoristi e dispone di una vettura ultracollaudata. La coabitazione con uno come Senna non rappresenta un problema. Il pilota numero 1 o 2 lo determinano le prestazioni in pista, non credo che una squadra di vertice inizi la stagione con un primo pilota e un secondo. In ogni caso il confronto con Ayrton non mi fa certo paura: non mi ha dato preoccupazioni in passato, non vedo perché dovrebbe darmene ora che tutti e due abbiamo una certa età.

Alessandro Zanardi

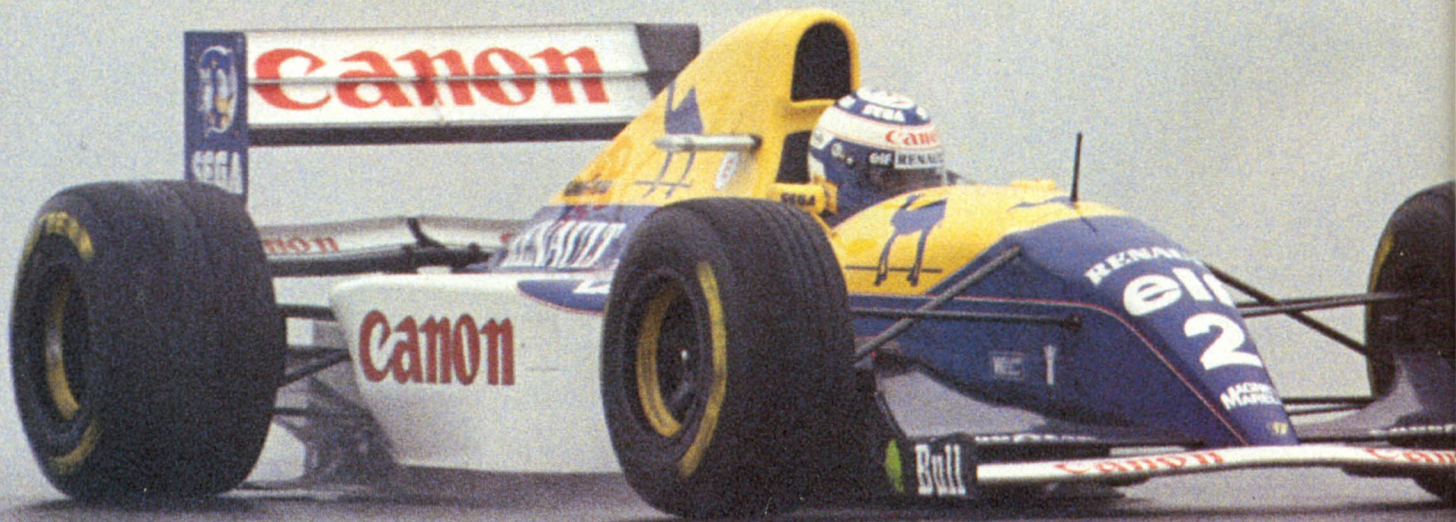
L'ideale, la vettura del sogno, è la Williams semplicemente perché è la monoposto migliore. Avere di fianco un compagno come Senna può anche essere comodo: se vai più piano di lui è normale e se invece ti riesce di essere più veloce allora hai fatto il colpo della vita. In ogni caso il confronto sarebbe con un tre volte campione del mondo. Nel nostro mestiere non si deve temere alcun tipo di confronto tutti abbiamo due braccia e due gambe. Quindi bisogna sempre pensare che anche un Senna è un uomo e che lui come tutti può essere battuto.



Gabriele Tarquini



Williams, senza ombra di dubbio. Vanta un affiatamento motore-telaio superiore a quello delle altre squadre. Anche in presenza delle modifiche regolamentari ha una conoscenza tecnica e una esperienza tale che le consentono di guardare al futuro senza particolari ansie. Quanto meno sa a quale livello era arrivata con le attuali regole e ha i mezzi per tornare a raggiungerli. La convivenza con Senna non sarebbe un particolare problema. Se dovessi favorirlo in talune occasioni accetterei anche di dargli strada nel caso le esigenze di squadra lo chiedessero, accettando il ruolo di secondo pilota. Ma di certo non mi sentirei battuto in partenza: anche lui è un uomo come tutti, quindi soprattutto su una Williams sarei prontissimo a misurarmi. In ogni caso è meglio avere in squadra un compagno come Senna che non un pilota di secondo piano. Se stai a qualche decimo da Ayrton fai comunque una bella figura, ma se ti batte uno sconosciuto allora si che veramente sei bruciato. Con Senna, insomma, non avrei niente da perdere, mentre con la Williams avrei sicuramente buone carte da giocare. Basta vedere la stagione appena conclusa di Hill...



ITALIANI

Martin Brundle

Non ci sono dubbi: la migliore vettura del lotto è la Williams-Renault e quella sarebbe la mia scelta, assolutamente. So che a qualcuno potrebbe dare fastidio l'idea di essere in squadra con Senna. Ma per me non sarebbe di certo un problema.



Emanuele Naspetti

Williams-Renault, perché anche se il prossimo anno ci saranno dei cambiamenti, è la monoposto che parte dalla base migliore e di questo si deve tener conto. Anche la McLaren vanta una eccellente squadra e vanta una buona vettura ma il prossimo anno utilizzerà un motore che debutta in F.1. In più non può contare su un pilota di

indiscutibili capacità ed esperienza come Senna. Certo potrà avere dei piloti molto veloci come ad esempio Hakkinen, ma la capacità e la competenza di Ayrton nella messa a punto di una monoposto penso che possa essere considerata al di sopra di ogni sospetto. Per quello che riguarda il fatto che andando in Williams mi troverò in squadra con un fenomeno come Senna, credo che in realtà potrei solo riuscire a rivalutarmi: nessuno

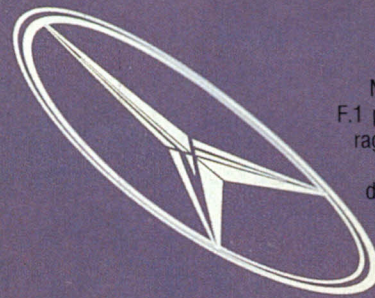
avrebbe da ridire se andassi più piano mentre ogni buon risultato acquisterebbe maggior valore, senza dimenticare che da uno come lui avrei tanto da imparare. Del resto anche in McLaren o in Benetton avrei dei piloti fortissimi con cui misurarmi, vedi Hakkinen e Schumacher, ma con lo svantaggio che sono meno famosi di Senna. Insomma un conto è prenderle da Senna e un conto è prenderle da Mikka.

hanno collaborato
ALBERTO ANTONINI
PAOLO BOMBARA

SAUBER ● ATTO DI... FEDE

Karl Wendlinger

Non ho bisogno di pensarci tanto: la mia vettura è la Sauber-Mercedes. La nuova C13 sarà un ulteriore, logico sviluppo della monoposto che ha corso quest'anno e, ne sono convinto, andrà fortissimo. E in più mi sento a mio agio in squadra.



Nemmeno tanto tempo fa la F.1 per me era un traguardo da raggiungere, non una realtà; e ho lavorato sodo perché lo diventasse. Eppure, se fosse venuta da me una fata dicendomi: scegli la vettura che vuoi, avrei preso la Sauber-Mercedes. Davvero.



Heinz Harald Frentzen

MINARDI ● BARBAZZA INSISTE



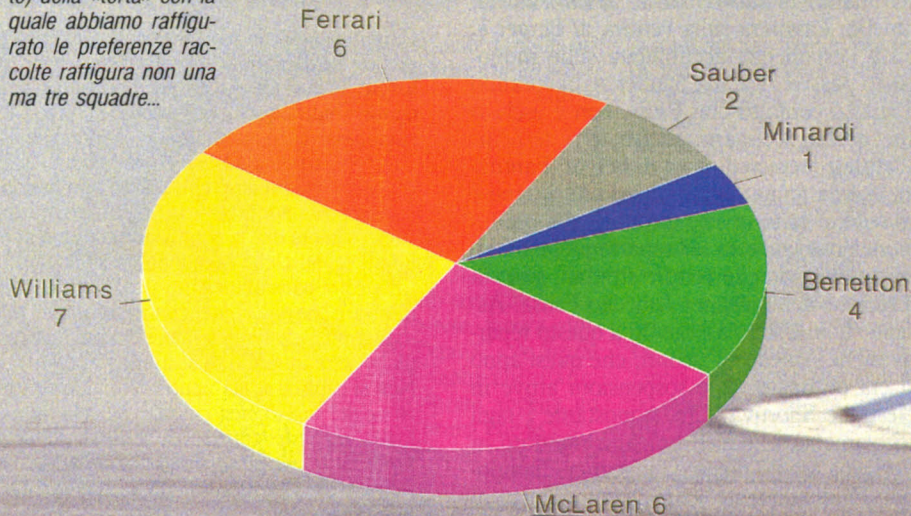
Fabrizio Barbazza

Le 8 gare di quest'anno non mi sono state sufficienti per una esperienza tale da aspirare a una vettura di vertice e quindi vorrei lavorare ancora un anno con la Minardi. Quello di Faenza è un gruppo con il quale mi sono trovato molto bene e che dal punto di vista tecnico mi è sembrato molto valido. È una squadra in cui credo e che penso potrebbe fare bene e consentirmi anche di migliorare molto. Dico Minardi perché amo essere realista e mi piace prendermi le soddisfazioni partendo da una base possibile.



QUATTRO QUARTI PER SEI TEAM

Una torta divisa in quattro fette quasi equivalenti. Pochissimo meno di un quarto per il monte-voti Ferrari e per quello McLaren, leggermente più di un quarto per la Williams. Ma l'ultimo quarto (abbondante) della «torta» con la quale abbiamo raffigurato le preferenze raccolte raffigura non una ma tre squadre...



Maranello si rinforza

Ufficializzato il rientro di Mazzola che lavorerà sulla vettura di Berger. Ingaggiati anche due motoristi della Peugeot, che ha protestato...

DIEGO FORTI

MARANELLO — In Ferrari proseguono i test. Dopo quelli effettuati la scorsa settimana al Mugello, ne sono previsti altri, in questi giorni, a Imola: programmate, tempo permettendo, prove di resistenza di alcuni nuovi particolari destinati ai motori '94. Nel contempo va completandosi l'organico che porterà in pista la vettura il prossimo campionato. Jean Todt, del resto, ha promesso che entro dicembre la squadra sarà definita in tutte le sue componenti. È infatti rientrato ufficialmente l'ingegner Luigi Mazzola. Già responsabile di pista della vettura di Alain Prost, il tecnico ferrarese aveva lasciato la squadra di Maranello alla fine della stagione '91 per passare alla Sauber e diventare nel giro di pochi mesi, responsabile di pista del team. Lasciata la squadra svizzera, per una serie di incomprensioni con il titolare Peter Sauber, Mazzola è rimasto inattivo per alcuni mesi, in attesa che il suo contratto con la Sauber si esaurisse; ma dalla scorsa settimana è di nuovo in forza al team di Maranello. Lavorerà sulla vettura di Berger e, vista l'esperienza accumulata sulle monoposto passive, sia alla Sauber sia lavorando a stretto contatto con Prost, non è escluso che debba occuparsi anche della test-car. L'attuale tecnico di pista di Berger, Fantuzzi, che da tempo aveva chiesto di rimanere in sede, è stato invece dirottato alla produzione dove lavorerà nel reparto progettazione e sviluppo delle vetture stradali, sotto la direzione dell'ingegner Amedeo Felisa. Assieme a lui è stato assegnato a questo reparto anche Amedeo Visconti, che quest'anno si era occupato delle sospensioni attive in Gestione Sportiva. Chi, nonostante i tagli regolamentari all'elettronica, è rientrato in Ferrari a tempo pieno è l'ingegner Ciampolini. Evidentemente «chip» e computer continuano a rappresentare un settore impor-

tante della F.1. Non solo nell'ottica di rendere «attive» alcune componenti dell'auto-telaio, come ad esempio gli ammortizzatori, ma anche per l'aiuto che l'elettronica può fornire nelle definizioni dell'assetto. Per non dire dei vantaggi nella gestione sia del cambio che delle varie funzioni di controllo motore. Inoltre, non è ancora chiaro se l'acceleratore elettronico (il così detto fly-by-wire) sarà o meno consentito. Sempre in un quadro di potenziamento degli organici sono stati ingaggiati due motoristi francesi provenienti dalla Peugeot. E Jabouille ha protestato in maniera vibrata con Todt, ritenendo l'operazione una vera e propria cannibalizzazione di tecnici... ■

A fianco, Nicola Larini: dopo le prove del Mugello è previsto che effettui anche quelle a Imola, questa settimana. Mazzola, in basso a destra, ancora con la divisa Sauber parla con il Ds Ferrari Ghedini: sta trattando il ritorno?

GIOVANELLI

LE SQUADRE SI SCRIVONO...

Un regolamento a chiare lettere

Continua a esserci tensione fra le squadre a proposito delle interpretazioni da dare al regolamento. I team stanno scambiandosi lettere, sollecitate da Bernie Ecclestone in persona, nelle quali ognuno indica quella che ritiene la corretta definizione di sospensioni passive. In questo modo, stando al gran capo della Foca, si dovrebbe arrivare ad una codificazione, accettata da tutti quegli articoli regolamentari che ancora non hanno una interpretazione univoca. Ma nonostante la volontà costruttiva espressa da Ecclestone, sembra che la confusione continui a imperversare. Ci sono infatti squadre che ritengono possibile l'utilizzazione di ammortizzatori a controllo elettronico, a patto di essere in grado di dimostrare che non contengono parti mobili tali da influenzare l'aerodinamica. E l'acceleratore a comando elettronico, il famoso fly-by-wire in grado di sostituirsi ai comandi meccanici del gas. Non si capisce se sia rientrato in gioco o meno. Una liberalizzazione del suo impiego modificherebbe in maniera piuttosto profonda anche le strategie di gestione del gruppo cambio-motore. Fonti molto vicine al presidente della Fia continuano però ad assicurare che l'elettronica, già messa fuori dalla porta, non rientrerà in alcun modo dalla finestra. ■





ORSI

AL MUGELLO LA FERRARI SOFFRE IL FREDDO

E le gomme congelano Larini

La Ferrari ha effettuato due giornate di test al Mugello con Nicola Larini. Il collaudatore del Cavallino ha girato giovedì e venerdì con la F93A passiva. Il lavoro non era tanto finalizzato alla messa a punto delle sospensioni tradizionali (Nicola si è limitato alla regolazione delle barre), quanto al confronto di diverse soluzioni elettroniche nella gestione del gruppo motore-cambio-frizione. L'equipe diretta dall'ingegner Lunetta ha sostituito un gran numero di centraline con mapature diverse: stando a indiscrezioni si è lavorato sui tempi di reazione della frizione e

sull'apertura delle farfalle del V12. In sostanza i ferraristi vogliono capire qual è la differenza prestazionale se si usa il «Fly by wire» (ma in Ferrari preferiscono dire «Drive by wire») o l'acceleratore tradizionale. I tecnici non sono riusciti a capire molto in quanto le condizioni ambientali sono risultate decisamente avverse: faceva molto freddo, c'erano, solo 2 gradi venerdì, tanto che Larini poteva percorrere appena un paio di giri prima che le gomme (riscaldate ai box con le termocoperte) si raffreddassero, perdendo completamente «grip». In simili condizioni

assolutamente inutile parlare di tempi (il miglior crono è stato intorno all'1'26"). Nella sessione di prove sono state sperimentate anche diverse soluzioni di freni dopo i problemi che hanno attardato Berger ad Adelaide: oltre alla versione con due pastiglie della Brembo è stata usata anche quella a quattro, più adatta a un tracciato come il Mugello. Le prove di Imola, invece, saranno finalizzate allo sviluppo dei motori. Nicola Agostini, responsabile della sala prova a Maranello, lascia la Ferrari per tornare alla Pistoia Asso che è l'azienda di famiglia. ■



La Formula 1 del ritorno al futuro ricomincia da due camion carichi di gomme. Mentre questo numero di Autosprint arriva nelle edicole, sul circuito portoghese dell'Estoril sono in corso le prove programmate dalla Goodyear cui partecipano solo due team: Williams e Benetton. Quattrocentocinquanta pneumatici inviati in Portogallo dove la Goodyear, come annuncia il suo responsabile Barry Griffin, «svolgerà test sulle mescole e sulle tecniche costruttive». È l'avanguardia della rivoluzione annunciata nel Circus con il ritorno, dopo oltre dieci anni, dei rifornimenti di carburante in corsa. E quindi uno sconvolgimento delle tattiche di gara, nel quale anche il «gommista» della F.1 avrà un ruolo non indifferente. Come leggete nel servizio pubblicato in altra parte del giornale, correre a serbatoi pieni non sarà praticamente redditizio per nessuno. Neppure per le squadre dotate di motori otto cilindri, i

C'è movimento nel mercato piloti, e si vede. All'Estoril Luca Badoer ritrova la Benetton che aveva già provato, a destra, all'inizio di ottobre a Silverstone. Gli altri «convocati» sono Andrea Montermini, Eric Bernard e JJ Lehto, in basso, che può contare su un buon supporto di sponsor personali. Chi sarà l'erede di Patrese? Intanto Jos Verstappen, in basso nell'altra pagina, sceglie altri... tabaccai



FORMULA UNO TEST A ESTORIL

Un vuoto... pneumatico

Goodyear chiama all'appello i top team per lavorare sulle gomme '94, ma Benetton si presenta con quattro piloti da provare. Chi risponde è la Williams...

ALBERTO ANTONINI

meno assetati di carburante. E allora ecco che diventa impossibile lo sviluppo di mescole più tenere, capaci di garantire la prestazione ad alti livelli ma per non più di qualche decina di giri: dopo, tanto, andranno cambiate mentre si fa il pieno. Ma c'è di più: la Goodyear sta per perdere il monopolio che detiene nel Circus dal '92. Con la Michelin dietro l'angolo ci sarebbe da aspettarsi di tutto; compreso magari che, in regime di concorrenza, rispuntino le famose su-



AMADUZZI

pergomme da qualifica. E invece...

BENETTON. E invece i team, apparentemente, stanno snobbando le prime prove del... quasi '94. Ferrari e McLaren sono impegnate sui rispettivi fronti, l'una per forzare i tempi di sviluppo, l'altra per mettere alla prova le giovani promesse. E la Benetton, che si presenta alle prove, lo fa con quattro piloti diversi: Badoer, Lehto, Montermini e — udite, udite — Eric Ber-

PASSO AVANTI VERSO IL CIRCUS

Verstappen ha provato la McLaren

Jos, Jos, urrà: dopo la Footwork, la McLaren. Giovedì e venerdì della settimana scorsa l'astro nascente dell'automobilismo olandese (ma forse sarebbe il caso di dire europeo) si è messo al volante della Mp4/8 girando, insieme a Mika Hakkinen, sulla pista britannica di Silverstone. Se da noi faceva freddo, anche in Inghilterra non si scherzava e l'asfalto, in alcuni punti, presentava chiazze di umidità pericolosamente inclini a trasformarsi in ghiaccio. Nonostante Silverstone sia uno di quei circuiti dove il freddo non incide in maniera rilevante sui tempi, il 21enne olandese non ha certo sfidato il cronometro: ma del resto non era questa l'intenzione. Comunque, dopo un 1'24"3 ottenuto nel corso del primo giorno, in cui non era riuscito a compiere più di una decina di giri buoni, Jos è riuscito a scendere il venerdì a 1'23"8 con una buona progressione che ha lasciato soddisfatto il team manager McLaren, Dave Ryan, presente ai test. Qualche problema Verstappen l'ha avuto con il posto di guida. Il sedile, fatto qualche settimana fa, non era perfettamente adatto alle sue misure ed essendo troppo basso non gli garantiva una buona visuale. Anche il pedale del gas gli ha dato qualche noia, al punto che ha dovuto tagliare la scarpa.

TUTTO FUMO... Il nome di Verstappen fa parte di una rosa di giovani piloti che si sono messi particolarmente in luce nelle categorie minori: Coulthard (che però è collaudatore Williams...), Burt, Gavin, Rees e i francesi Bouchut ed Hélarly. Di Jos si dice che abbia rifiutato una stagione in F. 3000 pagata da Ron Dennis; su lui e sugli altri la squadra minimizza: «*Macché prove di piloti; sono accordi presi in precedenza in base ai quali facciamo provare la nostra monoposto a chi si è distinto in altre formule*». Sia come sia, quello di Verstappen è già un nome «pesante». Ad appoggiarlo, oltretutto, è anche la filiale olandese della Marlboro e il suo nuovo manager, il connazionale ed ex pilota F. 1 Huub Rothengatter, può garantirgli altri sponsor importanti. Corre voce che Jos possa ripetere l'esperienza con la Mp4/8 già a metà del prossimo mese di dicembre, nei test che si svolgeranno a Barcellona. Ma soprattutto sta accumulando credenziali per garantirsi un passaporto nel Circus '94. A sfidare il gelo di Silverstone c'era anche Eddie Jordan, che ha la sede del team nei paraggi e, da quel grande scopritore di talenti che è, non si lascia sfuggire l'occasione di dare un'occhiata alle nuove leve. Se poi queste sono anche dotate di «valigia», tanto meglio... ■

SUTTON

nard, l'ex Larrousse gravemente infortunato a Suzuka '91 e nominato quest'anno tester della Ligier. Nel team anglo-veneto manca il pilota di punta, Schumacher, ancora convalescente dopo l'intervento chirurgico subito al ginocchio (vedi As n. 46). Serve una seconda guida e le possibilità non sono poi illimitate. Così, i test portoghesi diventano l'occasione perfetta per mettere alla prova i potenziali candidati. L'interesse c'è, eccome, soprattutto perché a giocarsi il posto ci sono anche due piloti di casa nostra. Ma è un interesse di stampo tutto umano, non tecnico. La squadra ha portato due monoposti, le B193B usate quest'anno e dotate di sospensioni attive. Dei quattro piloti alla prova i due italiani hanno già avuto una presa di contatto con la monoposto anglo-italiana: Montermini l'ha guidata, sempre in Inghilterra, l'estate scorsa, Badoer prima degli ultimi Gp stagionali, quando era ormai libero da impegni con la Scuderia Italia ritiratasi dal campionato. Andrea cerca da tempo uno sbocco alla F.1 e per trovarlo ha lasciato in sospenso opportunità che farebbero felice chiunque; Luca ha bisogno di un'impennata in carriera dopo una prima stagione nel Circus che è andata come è andata ma non certo per

colpa sua. Troveranno sulla loro strada un JJ Lehto uscito sbattendo la porta dalla Sauber ma dotato, stando alle ultime indiscrezioni di mercato, di una valigia di sponsor di quelle pesanti. La convocazione di Barnard, invece, è un'operazione piuttosto misteriosa. Ad ogni modo, a complicare ulteriormente le cose arriva la notizia che anche il neo campione della F.3000, il francese Olivier Panis, dovrebbe provare la Benetton a metà dicembre a Barcellona, dove saranno presenti diversi altri team.

WILLIAMS. Insomma, se la povera Goodyear volesse trarre qualche indicazione dalle prove dell'Estoril a chi dovrebbe rivolgersi? Alla Williams, tanto per cambiare. Il team di Didcot, con i piloti già confermati da tempo, ha tutto il tempo di concentrarsi sullo sviluppo tecnico per il prossimo campionato. E la scorsa settimana annunciava sibillantemente di «*voler provare diverse soluzioni*», anche di sospensioni, sulle due Fw15C inviate in Portogallo e affidate a Damon Hill e al collaudatore David Coulthard. La solita storia, migliaia di chilometri da macinare nei mesi invernali nel tentativo di mantenere il margine di superiorità manifestato quest'anno. Un lavoro oscuro, ma prezioso... ■



FORMULA UNO

NOVITÀ LAMBORGHINI

Il Toro ri...carica

La cessione della Engineering agli indonesiani non ferma il programma corse: Footwork e Larrousse sono candidati a montare il V12 modenese

DIEGO FORTI

Il gruppo a capitale indonesiano Megatech ha rilevato dalla Chrysler la Lamborghini Automobili e, come Autosprint aveva anticipato, ha acquistato anche la Engineering del Toro. Vale a dire che non solo le Diablo continueranno ad essere prodotte, ma anche i motori F.1 non sono destinati alla pensione. Uno dei rappresentanti della Megatech, il vice presidente e direttore esecutivo Indrajit Sardjono, ha infatti rassicurato le maestranze che lavorano ai propulsori di F.1, precisando che i programmi impostati dai responsabili della Chrysler in previsione di un accordo con la McLaren andranno avanti. Anche se non sarà la squadra di Ron Dennis a utilizzare i 12 cilindri modenesi la ricerca e lo sviluppo relativi ai motori di F.1 non subiranno rallentamenti. Sono del resto in avanzata fase di definizione accordi con Larrousse e Footwork. Fonti del team francese parlano di un 70% di possibilità che il contratto di fornitura dei motori Lamborghini venga rinnovato. I tecnici della Footwork, che stanno portando avanti in parallelo un progetto per il V8 Ford e uno per il V12 italiano, a loro volta non hanno nascosto di essere rimasti sorpresi dalle prestazioni del propulsore Lamborghini. I risultati sono stati tanto buoni da superare le loro più rosee previsioni. Gli acquirenti quindi, non mancano anche se per convincerli definitivamente l'engineering modenese dovrà assicurare un piano di sviluppo affidabile e di notevole portata. Anche sotto questo punto di vista però le notizie sembrano essere particolarmente positive. La Chrysler si è infatti impegnata a proseguire nella sua collaborazione tecnica con la Lamborghini. Con ogni probabilità rimarranno in forza alla engineering almeno quattro tecnici americani, con il capo progetto Mike Royce e il responsabile dell'elettronica a coordinare le operazioni. In ogni caso l'attuale staff è stato confermato in blocco a dimostrazione che i nuovi padroni credono nello sport motoristico. Anche per

quello che riguarda i motori destinati al campionato offshore è stato deciso di assicurare la continuità. Dal punto di vista tecnico il responsabile in pista dei motori Lamborghini, Alain Marguet, ha anticipato che la prima innovazione in chiave 1994 sarà rappresentata dalle valvole pneumatiche, a cui faranno da corollario una serie di interventi sulla camera di scoppio, i condotti di aspirazione e il disegno delle camme «Uno

dei nostri principali obiettivi — ha anche precisato Marguet — è garantire l'affidabilità dei propulsori, attraverso una serie di interventi specifici finalizzati a questo scopo». L'ingegnere francese ha poi sottolineato che non ha avuto alcun abboccamento con la Ferrari, come è stato ventilato da più parti, e anzi, viste le intenzioni espresse dagli uomini Megatech, di essere ben lieto di rimanere in Lamborghini. ■

FESTA A PARIGI

Chirac rivuole Prost!

PARIGI — In occasione della presentazione del primo Elf Master karting indoor di Parigi-Bercy, il sindaco della capitale francese ed ex-primo ministro Jacques Chirac ha voluto celebrare venerdì scorso il quarto titolo mondiale e il ritiro dalle corse di Alain Prost con una sontuosa festa a cui ha preso parte tutto il Gotha dell'automobilismo francese. Moltissimi i piloti e la personalità presenti, tra cui ha spiccato anche Guy Ligier, poco propenso a partecipare a qualsiasi tipo di cerimonia. Ligier non ha voluto commentare il futuro della squadra che porta il suo nome ma c'è chi giura di averlo visto a Magny-Cours... Chirac, che ha offerto a Prost la medaglia del bimillenario della città ed una prestigiosa collezione



di bottiglie di vino, ha avuto parole sorprendenti: «... È un uomo eccezionale che ha voltato un'importante pagina della sua vita due settimane or sono in Australia. Ma sono sicuro che la sua carriera non si fermerà qui. Mi dicono del resto che il figlio maggiore di Prost, Nicolas, sia un po' deluso perché voleva vedere suo padre agguantare quel record di cinque titoli mondiali che appartiene a Fangio». Parole di pia speranza o ispirate da qualche confidenza privata, visti i legami che uni-

scono da anni Prost e Chirac, anche per le dichiarate affinità politiche del campione francese con l'Rpr, il partito conservatore a cui appartiene Chirac? Per quest'occasione, un esemplare della Williams-Renault Fw15c è stato esposto per due giorni dinanzi al municipio parigino. E il dieci dicembre prossimo, Prost al volante di questa vettura percorrerà i Campi Elisi, dall'Arco di Trionfo alla Piazza della Concordia, dove si trova la sede della Fia... ■

ORSI



ANCHE LA DAMS PENSA AI GP

Lola ufficiale fra due anni

La Lola ha ufficializzato l'ingresso in F. 1 nel '95 come «indipendente». Dopo la disastrosa annata come fornitore di telai alla Bms-Scuderia Italia, il marchio di Huntingdon, evidentemente desideroso di rifarsi un'immagine, ha annunciato ufficialmente «la ferma intenzione di entrare sulla scena come entità autonoma». Sono parole del presidente e fondatore, Eric Broadley, che aggiunge: «Il prossimo anno ci concentreremo sul lavoro di preparazione per avere basi solide con cui partire nel '95». Questo lavoro comprende le fasi di progettazione, sviluppo e collaudi. Nonostante sia tuttora il più importante costruttore di vetture da competizione (quest'anno ha vinto per la quarta volta consecutiva il titolo Indy) la Lola manca ormai da due decenni di una vera immagine nel mondo dei Gp. Già nel '75 le sue vetture — che avevano debuttato nel '62 — corsero con i colori della scuderia di Graham Hill. Dopo la non felice esperienza come Lola-Haas nell'85 e '86, la Casa lavorò con la Larrousse fino al '91. Sempre in chiave 1995 va segnalata l'intenzione della squadra francese Dams di mettere in piedi entro due anni una struttura adeguata all'ingresso nel Circus. Il suo capo, Driot, starebbe cercando di mettere insieme il budget necessario. ■



FIERA DI FORLÌ
26·27·28
NOVEMBRE 1993



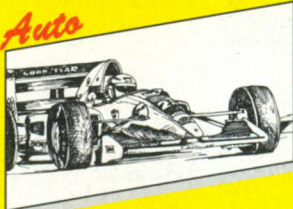
2° SALONE DELLA COMPETIZIONE
AUTO • MOTO • KARTING & GLAMOUR

1° Formula Rally

ORGANIZZATO DA SADURANO MOTORSPORT



Auto



Moto



Karting



Rally e 4x4



Tuning - Racing Market



Glamour



Auto e Moto d'epoca



ORARI DELLA MANIFESTAZIONE

Ven. 26 ore 15 - 24
Sab. 27 ore 9 - 24
Dom. 28 ore 9 - 20

27-28 novembre
Mostra Scambio ricambi e accessori
per Auto e Moto d'epoca
Mostra Scambio modellismo

Segreteria Organizzativa: AD MAIORA Racing Tel. 0545/78804 - Tel. 0543/799950-799955
Fax 0545-78898 - Fax 0543/799909

INVITO RIDUZIONE
PER VENERDI' 26 NOVEMBRE
VALE L. 5.000

DA CAMBIARE ALLE CASSE

DONNE INGRESSO GRATUITO

INGRESSO LIBERO FINO A 12 ANNI DI ETÀ

SPECIALE

F. INDY IN CASSETTA

Un film sul Leone

Volete rivivere sul piccolo schermo le imprese di Mansell nel campionato americano? Vi offriamo una super videocassetta con i momenti più belli, le lotte più appassionanti, gli eroi e le curiosità made in Usa. Davvero un'occasione da non perdere...

Alzi la mano quanti, anche fra i lettori di Autosprint, nel marzo di quest'anno sapevano tutto-ma-proprio-tutto sulla IndyCar americana. D'accordo, Indianapolis la conoscono tutti, personaggi come Emerson Fittipaldi non hanno bisogno di presentazioni e probabilmente parecchi sapevano anche che le monoposto d'oltre Oceano bruciano metanolo invece di benzina nei loro motori turbocompressi. Ma il campionato a stelle e strisce non è solo questo. È un universo a se stante, particolare ma anche divertentissimo, che offre uno spettacolo continuo. E poi è arrivato lui, il Leone. Con Nigel Mansell approdato alla Indy con ancora in tasca il titolo di campione F.1, la popolarità della serie è salita a razzo anche in Europa. Fino all'apoteosi finale, alla conquista della corona americana proprio da parte di Nigel. Che a Nazareth, quando si è assicurato la certezza matematica del titolo, aveva ancora in tasca quella del Circus... Con una «guida» così, si poteva perdere l'occasione per un viaggio negli Usa da corsa? Assolutamente no: ed ecco che arriva questa videocassetta, realizzata in collaborazione con Crono-Tmc, la stessa emittente che durante la stagione ha trasmesso e commentato la cronaca di tutte le gare. È un film che ha Mansell come grande protagonista, ma non solo. Accanto alla sintesi delle gare, contenente i mo-

menti più emozionanti, i duelli a 350 all'ora sugli ovali e le staccate rabbiose sui tracciati stradali, c'è una serie di «flash», di finestre aperte sulla realtà americana. Sì, perché non tutti gli appassionati possono permettersi una trasferta a Indianapolis o a Phoenix; e per capire a fondo una stagione di corse, che cosa c'è di meglio che calarsi nell'ambiente, viverla come se si fosse in tribuna? Specialmente se l'ambiente è quello incredibile e variopinto della Indy? Accanto alle immagini di gara, quindi, troverete le curiosità più stuzzicanti: la folla dei personaggi che riempie immaneabilmente i vari teatri delle gare, i team manager come Paul Newman e Carl Haas, lo scenario della 500 Miglia di Indianapolis, con la gente in coda fin dalle prime ore del mattino; i «truck», camion giganteschi e variopinti che trasportano il materiale delle varie squadre... e tante altre cose. Per rivivere davanti alla televisione le emozioni del campionato appena trascorso aspettando il prossimo, e anche per accostarsi a un mondo e a un sistema di corse troppo spesso, ingiustamente, considerato di secondo piano. Il tutto — e non guasta — a un prezzo incredibilmente basso. Forza allora: Mansell, Fittipaldi, Andretti, Tracy e tutti i protagonisti del Circus americano vi aspettano per raccontarvi in prima persona la trama di un anno mozzafiato! ■



TO RI T

In collaborazione con

CRONO
TELEMONTECARLO



MANSELL IN F. INDY

IMMAGINI PIU' SPETTACOLARI
SCOPRIRE LE GARE AMERICANE



Non solo videocassetta: oltre alla registrazione dei momenti più belli della IndyCar '93, As vi offre un volumetto con fotografie, temi e curiosità della categoria. In più, una serie di tabelle contenente tutti i dati stagionali: dalle vittorie, alle pole, ai punti e ai dollari guadagnati. E sono tanti...



La molla che ci ha spinto a prendere la decisione definitiva è stata senza dubbio la pressione Penske; se non avessimo sentito il suo fiato sul collo, in particolare nei circuiti mistolenti, forse avremmo ritardato ancora un po' il via al progetto di una vettura così nuova...». Con alla base queste considerazioni di John Travis, responsabile insieme a Keith Knott del reparto tecnico che sviluppa le Lola IndyCar, è dunque già in dirittura d'arrivo la T94/00 che il prossimo anno la Casa di Huntingdon schiererà in primis per Mansell e Andretti nel campionato IndyCar americano. Mentre Mario Andretti sta provando proprio in questi giorni a Sebring la versione '93 con alcuni degli aggiornamenti '94, tra i quali il nuovo cambio trasversale sequenziale, siamo così in grado di anticiparvi molte delle novità di questa vettura che la stessa Lola definisce «senza compromessi», in quanto tutto ciò che per la sua realizzazione c'era da spendere, in investimenti e impegno, è stato speso! Vediamola in dettaglio con lo stesso Travis, che molti ricorderanno per aver già disegnato la Lola che nella Indy 500 del '92 consentì a Roberto Guerrero di siglare la pole position a 373,994 kmh di media, record imbattuto. «L'elemento chiave nello sviluppo della T94/00» spiega dunque Travis «è stato il passaggio dal cambio longitudinale della T93/00 a quello trasversale sequenziale: tutto ha ruotato intorno a questo perno per cercare di sfruttare al massimo i vantaggi in aerodi-

namica che questa trasmissione, derivata dalle nostre esperienze in F.1 e F.3000, poteva offrirci. All'inizio del progetto dovevamo scegliere però fra tre differenti soluzioni di cambio trasversale e alla fine ciò che ha determinato la scelta non è stata tanto la resa meccanica quanto, appunto, quella aerodinamica per avere la miglior pulizia del "profilo alare" del fondo vettura. Ora sotto la campana del cambio il flusso d'aria è notevolmente migliorato e non ci sono più ingranaggi che ne disturbano il percorso. È chiaro che di conseguenza tutta l'aerodinamica ha subito un completo rivoluzionamento, in particolare sul posteriore. Il cambio trasversale infatti ha permesso anche di montare il turbo, e dispositivi connessi, in posizione più bassa e più raccolta: per cui abbiamo potuto rivedere anche tutto il flusso d'aria sul posteriore,

accordando l'inclinazione del diffusore estrattore ai nuovi valori di velocità dell'aria sotto la vettura. È chiaro comunque che ai vantaggi aerodinamici con l'adozione del cambio trasversale abbiamo associato anche quelli "strutturali". La soluzione "trasversale", oltre a permet-



ANTEPRIMA FORMULA INDY

La nuova Lola per Mansell

Mentre il primo esemplare è già in fase di costruzione Travis ci ha svelato i segreti del suo progetto '94 per gli ovali americani. Trasmissione, retrotreno, sospensioni e aerodinamica sono stati completamente ridisegnati. Ecco la T94 che dovrà puntare al quinto titolo consecutivo

MARCO RAGAZZONI

terci una struttura-cambio più leggera e più bassa, ci ha consentito infatti di ottenere anche valori sensibilmente inferiori del momento di inerzia, cosa che si traduce in una maggior maneggevolezza della vettura sui circuiti misto-lenti e su quelli stradali dove quest'anno, con la T93/00 "longitudinale", abbiamo avuto appunto i maggiori problemi. Inoltre il posizionamento più in basso di turbo e dispositivi connessi ha consentito anche l'abbassamento del baricentro della vettura, mentre il maggior effetto suolo ci ha permesso contemporaneamente di portarlo in posizione ancora più centrale rispetto al passo della vettura. A questo punto abbiamo avuto così la possibilità di lavorare ancora in due direzioni. Nella prima, per sfruttare al massimo i vantaggi del miglior flusso d'aria sotto la vettura e ottenere dunque maggior effetto suolo e grip, abbiamo puntato alla riduzione del rollio passando da un sistema di sospensioni con due bilancieri per ruota, come sulla T93/00, a uno con bilanciere unico. Nella seconda, sfruttando la maggior compattezza del cambio e la sua posizione sensibilmente più avanzata, abbiamo invece puntato a realizzare una vettura dalla struttura complessivamente più rigida, sviluppata tutta al computer con il sistema Cad Fea, Finite Element Analysis. Questa sarà dunque la vettura base per il '94. Abbiamo comunque pensato anche ai team che vorranno proseguire in proprio nel suo sviluppo. Abbiamo infatti siglato un accordo in esclusiva con la C&B Consultants di Mike

Clark e Mike Bowron, che dispone di una galleria del vento dove effettuiamo i nostri test di aerodinamica. In base a tale accordo anche le squadre private potranno svolgere presso la C&B test di aerodinamica per proprio conto, avvalendosi degli stessi modelli in scala e della stessa attrezzatura che utilizziamo noi. In qualsiasi caso abbiamo già provveduto a sviluppare la vettura anche in funzione dei diversi tipi di tracciati americani. Stiamo infatti preparando dei kit per i Super Speedway e per gli ovali corti e degli alettoni posteriori specifici per Long Beach e Surfers Paradise». Insomma tutto previsto... «Sì, tutto previsto; perché in questi giorni dalla stampa ho sentito parlare molto di nuovi pretendenti al trono della IndyCar, ma ritengo che non ci sarà spazio per nessuno». Neppure dunque per una Penske che avrà come partner la Mercedes e che sembra per di più che stia mettendo a punto anche un sistema inedito per la F.1 dalla Minardi? «Sospensioni idrauliche? Vedremo innanzi tutto cosa deciderà in proposito a metà dicembre il nuovo direttivo della IndyCar; perché, con le rapidissime variazioni di carico aerodinamico che si verificano a velocità elevatissime sugli ovali americani, non so se verranno considerate sicure...».

SCHEDA TECNICA

Il cambio è trasversale

Telaio: monoscocca in fibra di carbonio con incorporate centine interne in alluminio lavorato al tornio

Carrozzeria: in materiale composito di carbonio

Sospensioni: anteriori e posteriori pushrod con mozzi «a vista»

Ammortizzatori: Penske con serbatoio separato, montati internamente

Cambio: Lola trasversale con scatola in lega di alluminio; disponibile in due versioni: la T94/00 a 5 rapporti + Rm con differenziale Salisbury a slittamento limitato, la T94/01 a 6 rapporti senza Rm con trasmissione ad accoppiamento rigido (specifica per Indianapolis)

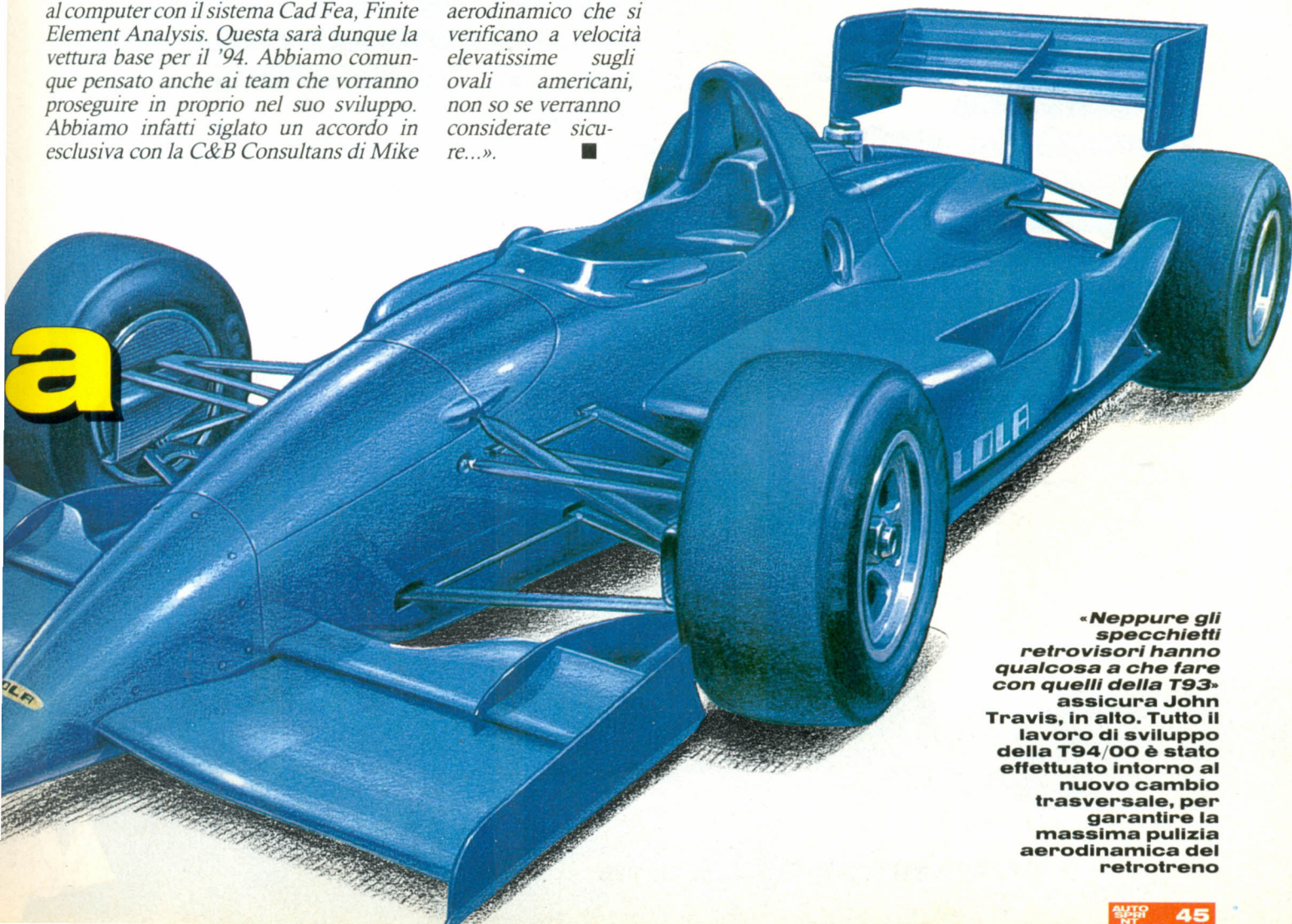
Sterzo: a cremagliera con pignone a 6,7 o 8 denti

Freni: pinze Ap a 6 pistoncini, dischi in ghisa da 12,9" x 1,1"

Ruote: cerchi in lega di magnesio e alluminio, anteriori da 10 x 15" e posteriori da 14 x 15"

Sistema di raffreddamento: radiatori in alluminio interni alle pance e condotti in lega di derivazione aeronautica

Serbatoio: in kevlar



«Neppure gli specchietti retrovisori hanno qualcosa a che fare con quelli della T93», assicura John Travis, in alto. Tutto il lavoro di sviluppo della T94/00 è stato effettuato intorno al nuovo cambio trasversale, per garantire la massima pulizia aerodinamica del retrotreno

vota il pilota p

TOP TEN

1. Alesi	346
2. Senna	183
3. Nannini	180
4. Biasion	134
5. Medeghini	85
6. Prost	76
7. Kankkunen	66
8. Tarquini	61
9. Larini	56
10. Cunico	52

FORMULA UNO



Alesi	346
Senna	183
Prost	76
Patrese	37
Berger	20
Badoer	19
Hill	15
Zanardi	14
Alboreto	14
Schumacher	12
Villeneuve	8
Mansell	8
De Cesaris	7
Martini 6; Irvine 5; Hakkinen 5; Modena 2; Barbazza 2; Herbert 2; Lehto 2; Warwick 2; Lauda 1; Gounon 1; Fittipaldi 1; Aliot 1; Barrichello 1; Pirro 1; Peterson 1.	

FORMULA 3000



Sospiri	21
Panis	13
Lamy	12
Zoboli	7
Papis	6
Knycz	4
De Ferran	3
Coulthard	3
Zampedri	3
Simoni	2
Dalle Piane	1
Tamburini	1
Gilardi	1
Apicella	1
Irvine	1

FORMULA 3



Rossi	30
Pescatori	24
Coloni	16
Fisichella	13
Ventre	7
Riccitelli	6
Pacchioni	5
Antonelli	4
Verstappen	3
Gasparini	3
Belluzzi	3
De Simone	3
Pedemonte	3
Boldrini	2
Mediani	2
Gasbarri	2
Gemmo	2
Paglicci	1
Corsini	1
Stefani 1; Gulinelli 1.	

FORMULA 2000



Amaduzzi	31
Merendino	6
Saleri	4
Baldazzi	3
Piombanti	3
Scilla	2
Dubbini	2
Famà	1
Mastronardi	1
Lusuardi	1
Stremmenos	1

SUPER TURISMO



Nannini	180
Tarquini	61
Larini	56
Giovanardi	51
Ravaglia	51
Vidali	21
Ferrari	9
Modena	5
Morbidelli	4
Pigoli	2
Giudici	1
Gabbiani	1
Capello	1
Cecotto	1
Capelli	1

CIVT



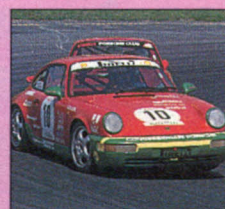
Pulle'	15
Mignani	8
Ambrosi	7
Vicarelli	6
Capanna	5
Pezzi	5
Grassetto 4; Faletti 4; Russo 4; Burlotti 4; Cappellini 4; Marchiol 3; Gromeneda 2; Ruggi 2; Destro 2; Galvagno 2; Porrello 2; Moroni 2; Gennari 2; Garavini 1; Sigala 1; Colombo 1; Mozzi 1; Riva 1; Bertuzzi 1; Fassitelli 1; Celentano 1; Loffredo 1; Crinelli 1; Rebai 1; Albertini 1; Guerra 1; Renzetti 1; Meloni 1; Toby 1; Bellini 1.	

GRAN TURISMO



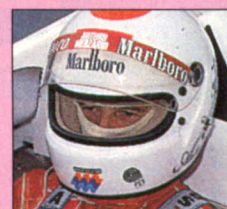
Brand	17
Cutrerà	6
Sartori	4
Larrauri	4
Spatafora	2
Bucci	2
Della Noce	1
Amatucci	1
Dazzan	1
Rebai B.	1
Colombo	1
Trione	1
Nurminen	1

SERIE PORSCHE



Marsiaj	16
Monforte	8
Amati	6
Borella	5
Angelastri	4
Bottini	2
Schenetti	2
Saldana	1
Appenzeller	1
Hakkinen	1
Grassi	1
Martini	1
Michelotti	1
Mastropietro	1
Giudice	1
Spada	1

PROTOTIPI



Merzario	15
Martinello	3
Canni Ferrari	3
Mancini	3
Sanesi	2
Corradi	1
Gianfranco	1
Sospiri	1
Burgio	1

più amato

CLASSIFICA PARZIALE

aggiornata a domenica 21 novembre

F. EUROPA BOXER



Gollin	5
Malandrucco	4
Tomassini	3
Baldrighi	2
Rebai	2
Biagi	2
Pirri	1
Anapoli	1
Giacomini	1
Ruberti	1
Milanese	1

FORMULA FIRE



Vaser	16
De Luca	5
Giulini	4
Bardini	3
Rizzoli	3
Maestri	3
Barbieri	2
Faiola	2
Ferri	2
Bontempelli	2
Buzzi	2
Pittaluga	2
Magromalosso	2
Delfanti	1
Spagna	1
Streparava	1
Sabadini	1
Pessina	1
Martini	1
Marelli	1

RALLY INT.



Biasion	134
Kankkunen	66
Aghini	50
Sainz	48
Delecour	33
Auriol	25
McRae	19
Fiorio	9
Fassina	6
Alen	4
Menem	4
Thiry	3
Vatanen	3
Trelles	2
Cunico	2
Simoncini	1
Toivonen	1
Haider	1
Snijers	1

RALLY ITAL.



Medeghini	85
Cunico	52
Galleni	37
Cerrato	33
Longhi	28
Pianezzola	15;
Liatti	8;
Fiora	8;
Battaglin	6;
Sottile	5;
Navarra	5;
Savini	3;
Pasquali	3;
Dallavilla	3;
Pozzi	2;
Tabaton	2;
Deila	2;
Ravaglioli	2;
Cilento	1;
Velcano	1;
Orioli	1;
Viale	1;
Ferrara	1;
Longhi	1;
Travaglia	1;
Colbrelli	1;
Russo	1;
Vegna-	duzzo
Gaetti	1;
Bentivogli	1;
Casali	1;
Ercolani	1;
Calabrini	1;
Gregis	1;
Moro	1;
Simoncini	1;
Giudes	1.

RALLY COPPA IT.



Mecarelli	9
Zamparini	7
De Cecco	5
Borghi	4
Zonca	4
Bardini	3
Di Benedetto	3
Saracco	3
Rosati	3
Basso	3
Vedelago	2
Borsa	2
Renda	2
Bissoli	2
D'Abramo	2;
Ameglio	2;
Chiappero	2;
Pineschi	2;
Leoni	2;
Stival	2;
Gazzo	2;
Silva	2;
Errani	2;
Thue-	gazz
2.	
Seguono altri 26 piloti con punti 1.	

SALITE



Nesti	47
Baribbi	46
Santini	16
Sanetti	13
«Susy»	8
Botti	6;
Livolsi	6;
Scola	5;
Irlando	5;
Amadio	4;
Po-	poni
4;	
Pedrotti	3;
Ma-	donna
3;	
Santuz	3;
Filiag-	gi
2;	
Visconti	2;
Napione	2;
Ritacca	2;
Capucci	2;
Crucitti	2;
Kabibo	2;
Gri-	maldi
2;	
Cappellari	2;
Guaggenti	2;
Iaquinta	1;
Colacino	1;
Stenger	1;
Martinelli	1;
Muyà	1;
Zecca	1;
Bacci	1;
Mer-	1;
1;	
Scellini	1;
Tommas	
Prossliner	1;
Sposet	
Fattorini	1;
Stival	1.

COPPA CLIO



Scieggi	42
Campani	10
Drudi	10
Pirro	6
De Lorenzi	5
Gabellini	3
Camaleo	3
Cardullo	2
Castellucci	2
Dalpaos	2
Caruso	2
Vivarelli	2
Leoni	1
Arienti	1
Conti	1
Pedrini	1
Bourdais	1

SLALOM



Cesari	14
Cinini	10
Castiglione	7
Rossi	7
Baldi	5
Procopi	4
Piombanti	3
Piacevole	3
Zandonà	3;
Corigliano	2;
Catapano	2;
Agosti	2;
Gonsani	2;
Felicioni	2;
Buora	2;
Trombatore	1;
Rossi A.	1;
Germano	1;
Lasia	1;
Guarino	1;
Mel-	luzzo
1;	
Magliona	1;
Pa-	gliari
1;	
Dezza	1;
Gianca-	ni
1;	
Franzoni	1;
Giovan-	nini
1;	
Loddo	1;
Margare-	cci
1;	
Lauricella	1;
Pucci	1.

VST AUTOCROSS



Tamburini	44
Caldarola	6
Monti	4
Licheni	3
Zanella	3
Errani	2
Chiesura	2
Stoppa	2
Marcato	2
Marchetti	2
Moratelli	1
Spadoni	1
Manso	1
Giacomini	1
Cabirri	1
Forte	1
Castelli	1

KARTING



Beggio	20
Delfanti	17
Prati	13
Montanari	11
Piccini	9;
Goldoni	8;
Simonini	7;
Musti	6;
Bozzo-	ni
6;	
Causio	6;
Salvi	5;
Pasquinuzzi	4;
Ingra-	sciotta
4;	
Perini	4;
Degli-	Esposti
3;	
Pazzaglia	3;
Sapere	3;
Belicchi	2;
Ghidoni	2;
Ingolfo	M. 2;
Pantano	2;
Palmieri	2;
Greco	2;
Lancieri	2;
Gian-	niberti
2;	
Di Bella	2;
Gan-	dolfi
2;	
Mason	2;
Ranieri	2;
Signorotto	2;
Parilli	2;
Lamberti	2;
Zerbini	2.
Seguono altri 38 piloti con punti 1.	

SPECIALE
ESECUTIVO CSAI

Salerno Corse continua

Grazie all'accordo con l'Aica
il Civt non cambia promoter
Piccinini in difficoltà con la Fkg

Fino all'arrivo di Marco Piccinini alla presidenza della Csaì, i Comitati non erano altro che riunioni in cui si ratificavano decisioni già prese nelle sottocommissioni. Sabato scorso, invece, si è avuto un segno tangibile del cambiamento, con una discussione vivacissima che è arrivata quasi a sconfessare lo stesso Presidente. Cosa è successo? In ballo c'era la scelta del promoter per il campionato SuperTurismo. Due le candidature: la Salerno Corse che gestisce la serie tricolore dal 1988, anno in cui ha reinventato una categoria che era caduta nel dimenticatoio, e l'agenzia tedesca Fkg, la stessa che ha portato gli sponsor al Dtm. Nei mesi scorsi, durante il suo insediamento, Piccinini aveva raccolto una serie di lamentele sulla Salerno Corse. Segnatamente l'Aica (associazione degli autodromi) e costruttori auspicavano

un cambiamento riconoscendo grandi capacità organizzative all'attuale promoter, ma evidenziando una carenza nel reperimento di sponsor che permettessero l'ulteriore salto di qualità al SuperTurismo. In funzione di tutto questo, il Presidente Csaì si è messo in contatto con i tedeschi della Fkg (conosceva Hulda, uno dei tre soci, che è stato manager di Berger quando era la prima volta alla Ferrari) che si sono manifestati interessati a venire anche in Italia. La Salerno Corse avrebbe dovuto accettare una joint venture con Neerpasch e soci diventato il braccio logistico dei tedeschi. La calata degli stranieri ha messo in allarme tutto il mondo automobilistico italiano. Tanto che l'Aica ha allacciato una trattativa con la Salerno Corse per presentare una proposta congiunta che potesse contrastare quella della Fkg anche in materia prettamente fi-

nanziaria. Piccinini è arrivato all'esecutivo nella convinzione di portare avanti la candidatura tedesca, ma ha trovato la forte opposizione dei membri con diritto di voto: otto su dodici si sono schierati a favore della Salerno Corse, ritenendo giusto dare una continuità alla serie tricolore. Prevedibile il risentimento di Piccinini che si è trovato di fronte a una posizione di imbarazzo nei confronti della Fkg. Il Presidente avrebbe detto che non avrebbe cercato un'alternativa se ci fosse stato un consenso pressoché unanime per la Salerno Corse. Alla fine, comunque, ha prevalso il buon senso: i tedeschi, infatti, avevano fatto ponti d'oro per il SuperTurismo soltanto, lasciando allo sbando un Civt che raccoglie 200 piloti a gara. Un patrimonio che la Salerno Corse ha costruito con fatica in sei anni...

Franco Nugnes

**ECCO
LA DECIMA
DISPENSA
SUL MONDIALE
F.1 1993**

**In tutto
saranno 14 di
cui 12 dedicate
ai Gp, 1 a tutte
le cifre
e 1 al pilota
campione del
mondo. Alla
fine si otterrà
un volume di
224 pagine
da rilegare
con la copertina
che è stata
distribuita con
il n. 38 di**

**AUTO
SPORT
NT**



Collezionate i 14
bollini e spediteli
al nostro indirizzo
Vi assicurerete una
esclusivissima T-shirt
del Marlboro
Championship Team
e potrete vincere
un giorno di sogno
alla Ferrari Corse!

**questo è il
10. bollino!**
GONO LE FOTOCOPIE



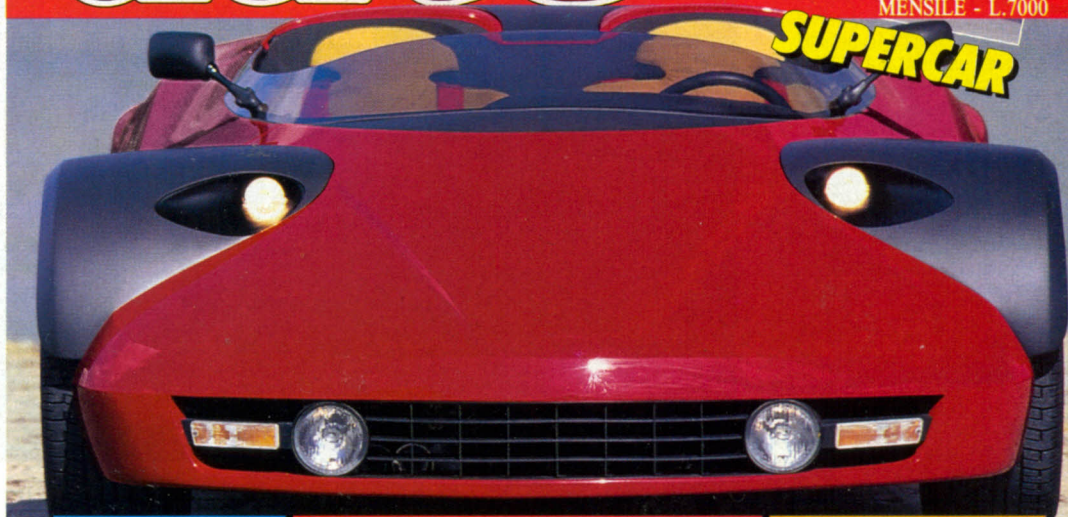
IN
EDICOLA
IL
NUMERO
DI
DICEMBRE

auto



DICEMBRE
MENSILE - L.7000

SUPERCAR



MICHALAK CONCISO LEONE MOTORI FIAT CINQUECENTO TURBO HKS MITSUBISHI 3000 GT
HOLZER LANCIA DELTA 2.0 HKS TOYOTA MR2 TURBO DESIGN 3000 RENAULT TWINGO
WIESMANN ROADSTER HOLZER FIAT TIPO 2.0 16V TECHART PORSCHE 911 SPEEDSTER



NOVITA'
ARRIVA LA FIAT COUPÉ

PROVE VERITA'

BMW 316i COUPE' TOYOTA CARINA E 2.0 GTI
LAND ROVER DISCOVERY 2.0 16V



1600 CONTRO

FIAT TIPO
ROVER 216
PEUGEOT 306
VW GOLF
FORD ESCORT
LANCIA DELTA
SEAT IBIZA

TOP SECRET
I FUTURI MODELLI RENAULT
SALONE DI TOKYO
LA RASSEGNA COMPLETA
DELLE NOVITA' GIAPPONESI

Una F. Indy nazionale in Giappone

È stato lo stesso Adrian Reynard a lanciare il classico sasso. Il mondo motoristico giapponese è intenzionato a lasciare la F. 3000, che dà vita a un campionato seguitissimo, per utilizzare invece le F. Indy. Il proprietario della Casa di Bicester ha però anche spiegato che la sua convinzione è che ciò possa accadere nel giro di cinque anni, ma comunque non prima del 1996. Molti sono gli elementi che rendono verosimile l'ipotesi. Da quest'anno sia la Lola che la Reynard, dominatrici della scena della F. 3000 giapponese, sono entrambe in F. Indy e il Giappone potrebbe aprire un nuovo mercato per le vetture vecchie e anche nuove. A ciò bisogna aggiungere che un'importante spinta verso una simile strada potrebbe venire da colossi come Honda, Toyota, e Firestone (di proprietà della nipponica Bridgestone) che, con tempi e modi diversi, stanno entrando in F. Indy.

■ **VOLANTE ELF.** Alla scuola di pilotaggio dalla quale sono usciti conduttori come Prost, Tambay, Pironi, o Panis, risultato migliore allievo nel 1988 e oggi in procinto di entrare in F. 1 dopo avere vinto il titolo di F. 3000, tutti guardano sempre con interesse. La scorsa settimana sul tracciato del Castellet la scuola Winfield ha appunto assegnato il volante Elf al migliore allievo tra i 325 avuti quest'anno. Il riconoscimento è andato al 18enne francese Sébastien Albert, che ha battuto Laurent Redon. Il vincitore, nel '94 si cimenterà nella F. Renault con il totale supporto della Elf.

Jeff Gordon rookie delle Stock

Il debuttante nelle Stock-car di quest'anno, Jeff Gordon, è stato paragonato ad altri due grandi rookie dell'anno: Dale Earnhardt, vincitore di quel premio nel 1979 e sei volte campione della serie, e al compianto Davey Allison, morto in un incidente in elicottero e deb nel 1987. Gordon in questa stagione è riuscito a conquistare due secondi posti, mentre per sette volte è arrivato nei primi cinque. Il riconoscimento, che sarà consegnato il prossimo 3 dicembre a New York, gli frutterà un assegno di 25.000 dollari, circa 40 milioni di lire.



ACTION

TARQUINI MEGLIO DELLA 405 VERSIONE '94

Alfa in pole a Nogaro

Tutto lo staff dell'Alfa è tornato dai tre giorni di test con la 155 D2 a Nogaro con un sorriso a trentadenti. Tutto è filato liscio: il lavoro con Tarquini (nella foto, sopra) è stato svolto completamente, le indicazioni emerse sono state positive, non c'è stata nemmeno l'ombra di un benché minimo problema tecnico. La Casa di Arese sul tracciato transalpino aveva portato una sola vettura che con Tarquini alla guida ha coperto complessivamente 1200 km. La miglior tornata è stata cronometrata in 1'33"92, un tempo di quasi due secondi migliore rispetto alla pole position qui ottenuta nella gara di SuperTurismo francese da Dalmas con la Peugeot 405. La casa milanese a questa seduta si era presentata con una 155 Ts ancora del '93, ma in versione evoluta rispetto a quella che aveva corso il Challenge europeo di Monza. Gli interventi apportati alla vettura hanno riguardato l'aerodinamica e le sospensioni, di queste ultime c'è comunque da dire che la nuova componente arriverà

comunque soltanto nel '94. Inoltre Tarquini ha anche dovuto sperimentare una nuova posizione di guida, molto più bassa, che ha mostrato di avere sensibilmente migliorato la collocazione del baricentro della vettura. Ad ogni modo il tema centrale delle prove era quello

delle gomme, che comunque andavano provate con una vettura il più possibile vicina a quella che correrà il prossimo anno. I tecnici della Michelin a Nogaro avevano in ogni caso portato del materiale da sgrossare: si sono provate solo carcasse e profili. Una definizione più esatta

del materiale avverrà infatti verso gennaio, allora si proverà, con ogni probabilità a Jerez, per decidere anche circa le mescole. Quanto a programmi di gomme, va anche aggiunto che, sempre a Nogaro il 9 e 10 dicembre, verranno provate coperture da pioggia con la pista bagnata artificialmente. Nel confronto con gli altri team l'Alfa è uscita molto bene: la Peugeot 405 versione '94, già con la guida centrale, affidata a Dalmas è stata di due decimi più lenta della 155 di Tarquini; mentre la Bmw 318i dell'Oreca, ancora in versione '93, con alla guida Gounon ha girato a due secondi dall'Alfa. A questo test era assente Aiello, che si è infortunato in un allenamento in kart che faceva per preparare la sfida di Parigi di dicembre, così è stato sostituito da Gounon che correrà nel '94 con la Bmw in Francia. A Nogaro si sono viste anche l'Alfa 155 D1 con Danner e la Mercedes 190 di Thiim, il primo ha segnato il miglior passaggio in 1'30"27, mentre lo scandinavo non è riuscito ad andare sotto all'1'31".

DEFINITE LE SQUADRE

Così il Biscione nel Tricolore

Mentre sulle piste si mettono a punto gli aspetti tecnici, nelle «stanze dei bottoni» si sistemano gli aspetti operativi dell'attività agonistica della Casa del Biscione. Nei giorni scorsi sono stati definiti i piani per il SuperTurismo tricolore: squadre ufficiali saranno l'Euroteam e la Nordauto, a queste due si andranno ad aggiungere la Tecnica Racing di Drovandi e la Top Run, nel ruolo di squadre appoggiate; mentre è in fase di definizione il programma per la Scuderia Italia. Per il team bresciano reduce dalla F.1 il coinvolgimento nel SuperTurismo è tuttora da mettere a punto, ma comunque molto probabile. Per quel che riguarda invece la sfida in Gran Bretagna, il confermato Tarquini, molto verosimilmente dovrebbe essere affiancato dal francese Philippe Gache. L'ex pilota di F.3000, che ha corso quest'anno in Francia, ha un contratto che va fino al '94 così potrebbe venire dirottato Oltremarica.

NELLA GARA DEI PILOTI DI F.1 E F.3

Zanardi a segno a Pordenone

Grande protagonista della gara di kart dei piloti di F.1, F.3000 e F.3, svolta domenica scorsa a Pordenone, è stata la neve. Le condizioni climatiche, a dir poco avverse, hanno peraltro indotto gli organizzatori a sospendere la corsa con due giri d'anticipo. La gara è stata comunque interessante e ricca di colpi di scena. Subito dopo il via c'è un grosso incidente, gli unici a non rimanere coinvolti sono Zanardi, Papis e De Simone, mentre senza nessun danno tutti gli altri che sono rimasti coinvolti ripartono ben aiutati dal personale di servizio in pista. Tutta la gara vive poi sul duello tra Zanardi e Papis (nella foto, a lato) che lo segue come un'ombra. Alle spalle del duo di testa Martini e De Simone danno vita a un serrato duello con il romano che



AMADUZZI

riesce a superare il romagnolo. Papis nel finale tenta anche di attaccare Zanardi, ma la pista dove cade la neve con i piloti girano con le slick tradisce il comasco che perde il secondo posto a favore di De Simone, anche lui nel finale vittima di un te-

stacoda che non gli fa perdere la posizione. Sotto la bandiera a scacchi, e la neve, transitano quindi Zanardi, De Simone, Papis, Tarquini, Martini, Naspetti e Barbazza. Per ironia della sorte i primi tre hanno avuto in premio un paio di sci ciascuno.

STESSI PILOTI DEL '93

Conferme all'Italracing

In un mercato-piloti del Tricolore di F. 3 che si trova in una situazione sostanzialmente di stallo, l'Italracing ha già praticamente definito la formazione per il '94. La squadra di Coperchini e Guareschi ha infatti riconfermato Luca Riccitelli, (nella foto, a lato) mentre a giorni è attesa la firma sul contratto che sancirà il prolungamento della permanenza nella squadra parmigiana dell'altro pilota della stagione '93, Federico Gemmo.



A FORLÌ

Pro Racing non solo...mostra

Chi definisce il Pro Racing Festival di Forlì una semplice mostra motoristica si sbaglia di grosso, la conferma arriva dalle oltre ottanta vetture che daranno vita alle varie gare in programma all'interno del quartiere fieristico. Ma altre sono le attrattive proposte: nello stand Lancia vi sarà l'esposizione «Delta Story» che propone tutte le versioni sportive della vettura torinese. Per ricordare Ferruccio Lamborghini, scomparso lo scorso febbraio, saranno esposte le più significative vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese. Poi vi sarà anche il mercato dei mezzi da corsa. Il Pro Racing resterà aperto dal 26 al 28 novembre.

SOLO PER LE GRAN TURISMO

Parigi ritrova la sua 1000 km

Scomparsa nel 1972, ritorna il prossimo 29 maggio una grande classica della gare di durata, la 1000 km di Parigi. Teatro della battaglia sarà ovviamente la pista di Montlhéry, la pista situata a una trentina di km dalla capitale francese raggiungibile seguendo la stessa autostrada che porta a Le Mans. Come accaduto per le edizioni svolte dal 1960 al 1962, protagonisti saranno le vetture Gran Turismo. La corsa francese ammetterà al via quattro classi, si tratta delle due da poco varate, con la nuova regolamentazione, dalla Fia, ovvero Gt 1 e Gt 2; a queste si andranno ad aggiungere le due divisioni delle Gran Tu-

risimo rispondenti alle regole imposte per la 24 ore di Le Mans, queste vetture potranno correre la 1000 km di Parigi senza dover subire alcun adattamento. Per dare alla manifestazione un sapore ancora più particolare e che faccia tornare alla mente le origini, che risalgono al 1956, è prevista a contorno anche una gara riservata alle Cobra. Tornando alla 1000 km, va detto che la gara si disputerà su 294 giri del tracciato che misura 3405 metri, per un totale appunto di 1001 km. Il montepremi infine sarà interessante: 400.000 franchi, che al cambio attuale corrispondono a circa 110 milioni di lire.

ALLA RIBALTA

Il campione di Kart **Daniele Parrilla** debutta e vince subito nella F. Ford tedesca. Ecco cosa sta preparando...

ARTURO RIZZOLI

Sull'onda del primo posto ottenuto nel recente debutto in F. Ford a Hockenheim, Daniele Parrilla sta ora pianificando il suo futuro in monoposto con obiettivi ben precisi. Il punto fondamentale per il campione europeo '92 della F. A, grande quanto sfortunato protagonista del mondiale di F. Super A di quest'anno, è di riuscire a fare convivere nel '94 gli impegni dell'europeo e del mondiale di kart con l'attività in monoposto, del resto il 18enne di Cervia è il punto di forza per le competizioni, oltre che per collaudi e sviluppo, di quella importante realtà tecnica che nel mondo del kart sono le aziende paterne Italsistem, per i motori, e Mari per i telai. Ma vediamo come è stato il primo impatto con il monoposto per questo fuoriclasse del kart.

«Ho avuto la conferma delle cose sentite dire a suo tempo da Ayrton Senna, che per anni ha colto grandi successi in kart con i mezzi costruiti da mio padre e mio zio. Mi sono infatti subito reso conto che i tempi di reazione sono più lunghi, c'è insomma il margine per pensare a cosa fare, per certi versi è poi più difficile controllare i kart. Ma, attenzione, tutto questo non significa certo che correre in monoposto sia facile: bisogna abituarsi a realtà differenti come l'uso del cambio, che non esiste sui kart di 100 cc ed è comunque diverso da quello dei 125, inoltre i freni vanno adoperati in un altro modo. Insomma bisogna superare un periodo di assuefazione. Ora assieme a mio padre ci stiamo dando da fare per organizzarmi la stagione '94 nella F. Ford tedesca oppure per disputare parte del campionato europeo di F. Opel, ciò perché le concomitanze con l'europeo e il mondiale della F. Super A di kart».

— **Ma come è nata l'idea di puntare su F. Ford tedesca o F. Opel invece che magari sulla F. 3?**

«Innanzitutto è una questione di costi, inoltre con mio padre abbiamo pensato di puntare su quelle realtà straniere che maggiormente ci vedono già impegnati con la nostra attività di costruttori di kart e relativi



«Stiamo pensando di allestire una nostra squadra per correre in monoposto»

motori».

— **L'altra grossa novità di tutta l'operazione è che papà Achille sta pensando seriamente di allestire anche una struttura per gestire l'attività in monoposto del figlio...**

«Stiamo valutando la possibilità — spiega Achille Parrilla — di fare la stagione di apprendistato assieme, in famiglia. Infatti piuttosto che spendere tanto con poche possibilità nella stagione di rodaggio, potrebbe convenire gestire in proprio tutta l'operazione».

— **Ciò significa che potremmo vedere Achille Parrilla impegnato con una sua squadra tra i kart e una tra le monoposto?**

«Non è da escludere un mio futuro con le monoposto. Mi piacerebbe entrare in questo mondo che ho già avuto modo di valutare da vicino, nel caso di F. 1 e F. 3, grazie ad alcuni miei ex piloti: Ayrton Senna e Stefano Modena».

Ferraresi al top in F. Opel

In vista del prossimo campionato di F. Opel, il team Draco sta svolgendo sulla pista di Magione una serie di test, che si concluderanno mentre Autosprint arriva nelle edicole. Fino ad ora i migliori sono risultati Alessandro Ferraresi e il brasiliano Marco Campos, entrambi hanno fermato i cronometri sul tempo di 51"3. Per avere un metro di misura delle prestazioni dei futuri piloti di F. Opel, Morini ha fatto provare anche Patrick Crinelli: il romano ha inflitto un distacco di soli due decimi a Ferraresi e Campos e ciò dà la misura della performance dei due. Il primo vanta esperienze in F. Europa Boxer e F. 2000, mentre il sudamericano ha finora corso in kart in Brasile. Buono è stato infine anche il tempo dell'olandese Donny Crevels, autore di un 51"5.

■ **GHINZANI.** Il team dell'ex pilota di F.1 si è recentemente trasferito in una sede a Varano, proprio vicino alla Dallara. È stata così abbandonata la vecchia factory per una questione di razionalizzazione dei costi: la precedente sede era stata infatti scelta in funzione di impegni anche più ampi rispetto alla F.3. Quanto ai piani futuri il team, che continuerà a essere gestito tecnicamente da Paolo Pavanello, si sta esaminando anche la possibilità di dedicarsi alla F.3 tedesca in alternativa a quella italiana.

■ **PROTOTIPI.** La Brp1 della Pat Racing ha svolto recentemente una serie di test a Misano con Vincenzo Sospiri alla guida. I tecnici della Breda Racing a causa della pista bagnata nella mattina e di un problema al motore nel pomeriggio hanno svolto solo una parte del lavoro in programma, gli interventi hanno riguardato la parte aerodinamica.

■ **PERONI.** Il 19enne Fabien Peroni ha fatto il suo primo test in F.3 alla guida di una Dallara 392-Fiat a Magione. Il pilota romano con l'asfalto umido ha girato in 49"9 con la vettura che il team Passoli nel Tricolore F.3 di quest'anno aveva affidato a Pietro Antonelli. Peroni, che nella stagione '93 ha corso in F. Europa Boxer con Lucidi e in F. Ford, è intenzionato a fare il salto in F.3 nel '94.

PARIGI — L'onore del numero 1 spetterà a Prost (nella foto, sopra). Senna dovrà accontentarsi del numero 2. I due ex grandi rivali si affronteranno per l'ultima volta in pista il 18 e 19 dicembre in occasione del primo Trofeo «Elf Master karting indoor» che si disputerà a Parigi, nel Palazzetto dello sport di Bercy. Saranno quindici in tutto i piloti di F. 1 ad affrontarsi in quest'occasione e a loro si aggiungerà la stella nascente dell'Indy Car, il canadese Paul Tracy (anche se si rincorrono conferme e smentite circa la sua presenza), nonché ventiquattro giovani piloti di altre formule, appartenenti alla «Filière Elf», tutti francesi tranne lo spagnolo Oriol Servia, figlio dello specialista di Rally raid e pilota della F. Renault Elf Campus.

Questo primo Master Karting Indoor di Parigi è stato presentato la scorsa settimana, al municipio della capitale francese in presenza di Alain Prost, dell'ex-pilota di F. 1 Philippe Streiff, ideatore e organizzatore della manifestazione e del sindaco della città, Jacques Chirac, nonché dei responsabili della Elf, principale sponsor anche tecnico, visto che i 4500 metri quadrati dell'arena del palazzetto dello sport verranno asfaltati con uno speciale manto di bitume facilmente asportabile in seguito da una ditta satellite della Casa petrolifera francese, la Cochery. Ne verrà ricavata una pista di uno sviluppo di 600 m su cui si svolgerà la manifestazione. L'organizzazione di questa prima edizione è costata circa due miliardi, nonostante la presenza dei campioni della F. 1 sia benevola per aiutare lo sfortunato Streiff e nessuno abbia richiesto alcun compenso. Da notare che il successo di questa prima edizione sta facendo prendere corpo all'idea di ripetere in futuro l'iniziativa. I 24.000 posti disponibili sono infatti esauriti già da due mesi e sono andati a ruba nei giorni immediatamente successivi alla pubblicazione della gara. La gara delle stelle dell'automobilismo sarà disputata con kart monotipo Nap prodotto dalla Iame ed equipaggiata con un motore 135 cc, K 35 a immissione lamellare e dotato di frizione centrifuga, che danno vita a un campionato mono-



SOLDANO-DPPI

ECCO CHI PARTECIPA ALLA SFIDA

Tutti contro Prost ...in kart

marca in Francia. I pneumatici saranno monotipo Dunlop e la benzina ovviamente Elf per tutti. I concorrenti verranno divisi in squadre di tre piloti (F. 1 più altre discipline) dopo le prove in modo da rispettare un certo equilibrio di valori. In altre parole i più validi piloti di F. 1 saranno messi in squadra con allievi ed ex-allievi della «Filière». La gara sarà a staffetta e per ragioni di sicurezza gli organizzatori hanno cercato di limitare il rischio di contatto tra i campioni della F. 1. La partenza della gara avverrà con al via i piloti della Filière che disputeranno i primi dieci minuti di gara, prima di cedere il volante al loro compagno di squadra della F. 1 con un sistema di sosta ai box. Una gara vera e propria verrà invece disputata a parte da una selezione dei migliori kartisti in attività, tra cui il campione del mondo in carica Gianberti, più i nostri Reggino,

I BIG AL VIA

NR.	PILOTA	
1	Alain Prost	(F)
2	Ayrton Senna	(Br)
3	Damon Hill	(Gb)
4	Michael Schumacher	(D)
5	Johnny Herbert	(Gb)
6	Philippe Alliot	(F)
7	Erik Comas	(F)
8	Pierluigi Martini	(I)
9	Aguri Suzuki	(J)
10	Andrea De Cesaris	(I)
11	Jean-Marc Gounon	(F)
12	Eric Bernard	(F)
14	Paul Belmondo	(F)
15	Bertrand Gachot	(B)
16	Paul Tracy	(Can)
17	Yannick Dalmas	(F)
18	Eric Helary	(F)
19	Olivier Panis	(F)
20	Emmanuel Collard	(F)
21	Jules Bouillion	(F)
22	Franck Lagorce	(F)

Manetti, Moro, Daniele Parrilla, e Danilo Rossi e una agguerrita pattuglia di stranieri. Infine va annotato che la sfida dei piloti di F. 1 in kart sarà trasmessa dalla rete nazionale televisiva TflX. Esistendo quindi chi realizza la produzione Tv è auspicabile che anche in Italia sia possibile vedere la gara parigina.

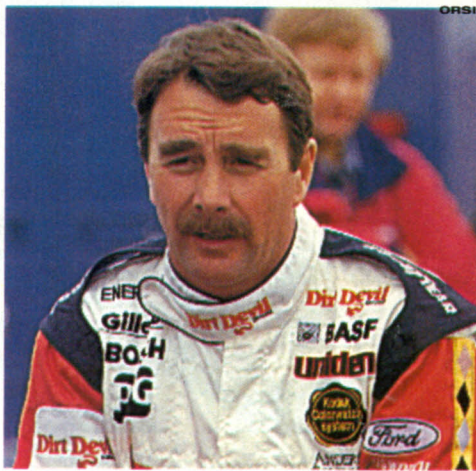
IN FRANCIA

Proposta di legge per il fumo ...in pista

GLI SONO STATE OFFERTE DUE CORSE

Mansell anche sulle Stock-car

Le apparizioni di Nigel Mansell (nella foto, a destra) in pista alla guida di vetture a ruote coperte paiono destinate a moltiplicarsi. Dopo la drammatica gara con la Ford Mondeo a Donington, il campione della F. Indy è deciso a rifarsi con le Stock-car. Il programma di massima prevede che l'asso britannico disputi la prestigiosa 500 Miglia di Daytona in febbraio e la prima corsa che le Stock disputeranno sull'ovale di Indianapolis il prossimo agosto. Mansell è stato contattato da un paio di team della Winston Cup. Ad ogni modo pare che le maggiori chance di fare correre il campione della Indy Car le possa avere il team di Robert Yates che gli affiderebbe una Ford Thunderbird.



PROVA DI DURATA AL RICARD

Nuovo motore sull'Audi 80

Attorno al grande schieramento di forze per l'Audi ufficiale 80 Quattro (nella foto, sopra) ai test a Le Castellet c'è stato molto... rumore. È importante evidenziare che la Casa di Ingolstadt ha usato un motore che, a parere di tutti gli addetti ai lavori, aveva un suono assai diverso da quello portato finora in gara, cioè accrediterebbe l'ipotesi che l'Audi è già pronta con il nuovo propulsore da impiegare nella serie D2 tedesca da poco varata e negli altri campionati. Il test è stato positivo: sei piloti si sono avvicinati per una prova di durata di 24 ore e hanno percorso 3100 km senza il minimo problema.

Che fine ha fatto l'ipotesi di revisione della legge che vieta la pubblicità al tabacco nelle gare in Francia? I tempi lunghi dell'apparato amministrativo-politico pare che siano un male ben conosciuto in Italia, che affligge anche il Paese transalpino. Così, dopo le prime voci riportate da Autosprint lo scorso ottobre circa un cambiamento della legge Evin, quaranta deputati della maggioranza di governo hanno depositato all'Assemblea generale una proposta di legge che in pratica andrebbe a sostituire la legge Evin. I promotori dell'iniziativa dicono di volere, in questo modo, salvaguardare il futuro immediato degli sport motoristici, inoltre sottolineano che la legge Evin manca di realismo e non è allineata con quanto accade negli altri Paesi europei. La nuova proposta di legge prevede la possibilità di pubblicizzare su auto e autodromi i loghi e i colori delle sigarette ma non i nomi.

A MISANO

Test F.3 Mediani super

Sette piloti venerdì della scorsa settimana hanno svolto una serie di test di F. 3 a Misano. La pista romana nella mattinata era bagnata, mentre nel pomeriggio si è via via asciugata; ciò ha penalizzato Pirri che ha girato al mattino. Ecco di seguito i tempi ufficialmente rilevati. Mediani (Dallara 393-Fiat, Ravarotto) 1'34"57; Ruberti (Dallara 393-Fiat, Passoli) 1'35"42; Gollin (Dallara 393-Fiat, Ravarotto) 1'36"78. Pedemonte (Dallara 393-Fiat Coloni) 1'36"90; Biagi (Dallara 393-Mugen, Bvm) 1'37"20; Baldrighi (Dallara 392-Vw F. 2000, Rc) 1'39"10; Pirri (Dallara 393-Fiat, Passoli) 1'45"20. È bene infine sottolineare che di questi piloti il solo Gollin ha già firmato il contratto per il '94 con il team che gli ha fatto fare la prova.

PRIMO PIANO

Fedele alle regole di questa stagione, il **Gt tedesco** si espande all'estero. E poi aspetta l'arrivo delle Ferrari...

MARCO RAGAZZONI

Formula che vince non si cambia; anzi, si rafforza puntando anche su un maggior numero di trasferte all'estero. La Fia ha finalmente approvato il nuovo regolamento per la classe Gran Turismo ma almeno per il momento, come ha già deciso l'Italia per la Serie Supercar Gt, anche l'Adac tedesco non ha intenzione di cambiare le regole della sua Gt Cup per adeguarsi a una normativa internazionale che parla sulla carta di un campionato ma che per il '94 non ha ancora avviato nessuna macchina organizzativa. Così l'Adac, dopo aver trovato la settimana scorsa un accordo in sede Ons, l'autorità sportiva tedesca, per organizzare nel '94 anche una Coppa per la classe D2, ne ha annunciato la settimana scorsa anche il relativo calendario e il «pacchetto» a questo associato di cui farà parte appunto anche la Gt Cup con sensibili ma comunque non sostanziali modifiche regolamentari e tecniche. I punti fondamentali su cui rimarranno le distinzioni fra i regolamenti Fia e Adac riguardano per quest'ultimo l'assenza di un numero minimo di produzione per le vetture ammissibili (basterà l'omologazione stradale anche di un solo esemplare) e il mantenimento delle due divisioni originarie, la maggiore per vetture con peso compreso fra 1250 e 1450 kg e rapporto peso/potenza che non scenda in alcun caso sotto il valore 3,85, la più piccola per quelle con peso fra i 1050 e 1250 kg e kg/cv minimo pari a 7. Dunque, per contenere i costi, ancora niente

Supercar per l'Adac Gt Cup perché anche con il peso più sfavorevole di 1450 kg le vetture della 1. divisione non potranno e non dovranno comunque superare i 376,6 cv contro i 500 ammessi, su 1100 kg., dal regolamento internazionale Fia. La vera novità consiste invece nel fatto che, a fronte delle polemiche sorte quest'anno sulla sospetta «strapotenza» delle Bmw M3 Gtr, il rispetto del tetto massimo consentito sarà attuato tramite flangiatura all'aspirazione in base alla cilindrata del motore, al numero di valvole e al tipo di alimentazione (turbo o aspirato). Altra importante novità inoltre riguarda la separazione delle gare per le due divisioni. Nella prima la maggiore attesa sarà per le new entry Ferrari 348, che vi dovrebbe debuttare forse con l'appoggio della stessa Ferrari Deutschland, la Toyota Supra e Lotus Exprit, oltre alle già collaudate Porsche 3.8 Rsr, Honda Nsx, Ford Escort Cosworth e Corvette. Nella seconda è invece previsto l'arrivo di Honda Prelude e Crx, Bmw 318i, Nissan 200 Sx, Opel Calibra e Renault Alpine oltre alla già vista Toyota Mr2.

Così in pista

DATA	PISTA
8 maggio	Avus
29 maggio	Ahlhorn
12 giugno	Wunstorf
3 luglio	Zolder
17 luglio	Assen
28 agosto	Salisburgo
25 settembre	Nürburgring



Al Salzburgring Larrauri ha provato la Ferrari 348 Gt C per l'Adac Gt Cup

Anche in estremo oriente è arrivata l'ora del «made in Italy». L'accoppiata Dallara-Fiat Abarth si è imposta anche su un campo di battaglia ben più agguerrito come quello di Macao, fra la crema dei protagonisti della F.3 internazionale e con un pilota inatteso: Jorg Muller. Seppur visto da tutti come un'ottima promessa, era infatti dalla sua prima splendida vittoria in F.3 del '91, quella nel Gran Premio di Montecarlo, che il tedesco non riusciva più ad agguantare un successo; e questo di Macao lo ha colto davanti a tutto il lotto dei migliori protagonisti e dei più diversi e competitivi cavalli di battaglia della serie. Tanto per citare i primi più diretti inseguitori. Muller ha infatti battuto nell'ordine il danese Kristensen, il due volte campione di F.3 (nel '91 in Germania e quest'anno in Giappone) al volante di un'ancora coriacea Tom's 033F-Toyota ufficiale, quindi l'inglese Burt, fresco campione britannico, anche lui su Dallara ma motorizzata Honda-Mugen, e ancora tre dei migliori protagonisti della formula cadetta tedesca come gli italiani Colciago e Angelelli e il tedesco Krumm, tutti sempre sulle Dallara spinte però da motori ufficiali Opel. Per Muller insomma davvero una vittoria internazionale, ottenuta per di più senza discussioni: successo in tutte e due le manche in programma conducendole entrambe dall'inizio alla fine. Quale il segreto di questo successo? Certamente la preparazione, quella del suo team Marko che ha già portato in passato al successo piloti come Gerhard Berger e Karl Wendlinger. La Dallara 393-Fiat Abarth di Muller è scesa in pista



ACTION

FORMULA 3

40. GP DI MACAO

Doppietta di Muller

Il tedesco ha dominato sin dalle prove con la Dallara 393-Fiat. Per un errore Colciago ha dato a Burt il terzo posto

ADAM COOPER

sin dal venerdì con un assetto impeccabile e non c'è stata storia per nessuno: il tedesco si è infatti subito presentato con una pole e solo Maassen è riuscito a tenere il suo passo, contenendo il distacco ad appena un decimo di secondo, mentre già il terzo, Rydell, ha accusato quasi un secondo. In entrambe le batterie Muller ha quindi saputo partire subito all'attacco guadagnando già nei primi giri un vantaggio incolmabile. Fra gli altri, solo Maassen è riuscito appena ad impen-

sierirlo nei giri iniziali della prima batteria ma poi ha dovuto allentare il ritmo mentre Rydell ha accusato noie a un radiatore con conseguente surriscaldamento del motore e forzato ritiro al 5. giro. Poca fortuna invece per gli italiani. Pescatori e Fisichella sono infatti rimasti vittime di incidenti nella prima manche e solo quest'ultimo è riuscito a riprendere il via nella seconda ma con una macchina riparata che non gli ha consentito più del nono posto. Colciago e Angelelli hanno invece

lottato sempre dentro le prime cinque posizioni ma mai comunque per il successo. «Non sono mai stato sufficientemente veloce e non sono riuscito a capire da cosa sia dipeso» ha dichiarato a fine gara Angelelli. Mentre per Colciago c'è stato anche qualche banale inconveniente: «Nella somma dei tempi delle due manche avrei potuto superare Burt se fossi riuscito a vedere il tabellone ai box che mi indicava i distacchi e quindi a forzare di più al momento giusto; così sono arrivato solo quar-

to per un soffio» ha dichiarato infatti visibilmente contrariato il pilota di Saronno. Delle due manche la più animata è stata certamente la prima con innumerevoli incidenti fra i quali già al primo giro quello di Jacques Villeneuve, poi quello di Peter, con conseguente interruzione e nuovo via, e subito ancora quello fra Pescatori e Mitsusada e quindi quello di Hughes. Nella seconda invece da segnalare il nuovo record sul giro di Rydell, dopo aver montato il motore nuovo. ■



La superiorità in entrambe le manche di Muller, a sinistra, è stata determinata dall'ottima messa a punto della sua Dallara-Fiat. Con due terzi posti Kristensen, sotto, si è invece aggiudicato la piazza d'onore mentre Colciago, in basso a destra, ha perso il 3. posto assoluto per un soffio, e Maassen, a sinistra, è giunto solo 7. dopo un dritto

PHOTO4



ACTION



40. GRAN PREMIO DI MACAO

Macao (P), 21 novembre 1993

COSÌ (IN 29) AL VIA E (IN 14) AL TRAGUARDO

Jörg Müller (Dallara 393-Fiat) 2'18"60	Saascha Maassen (Dallara 393-Mugen) 2'18"70
Rickard Rydell (Tom's 033F-Toyota) 2'19"47	Massimiliano Angelelli (Dallara 393-Opel) 2'19"57
Roberto Colciago (Dallara 393-Opel) 2'19"77	Tom Kristensen (Tom's 033F-Toyota) 2'19"95
Anthony Reid (Dallara 393-Opel) 2'20"29	Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Opel) 2'20"30
Kelvin Burt (Dallara 393-Mugen) 2'20"39	Philipp Peter (Dallara 393-Fiat) 2'20"64
Michael Krumm (Dallara 393-Opel) 2'20"66	Markus Liesner (Dallara 393-Opel) 2'20"75
Gareth Rees (Dallara 393-Opel) 2'20"82	Ricardo Rosset (Dallara 393-Mugen) 2'21"00
Pedro De La Rosa (Dallara 393-Mugen) 2'21"01	Christian Pescatori (Dallara 393-Fiat) 2'21"04
Christophe Tinseau (Dallara 393-Opel) 2'21"19	Marc Goossens (Dallara 393-Mugen) 2'21"54
Oliver Gavin (Dallara 393-Opel) 2'21"64	Hidetoshi Mitsusada (Tom's 033F-Toyota) 2'21"64
Jacques Villeneuve (Ralt 93C-Toyota) 2'21"70	Christian Abt (Dallara 393-Opel) 2'22"08
André Ribeiro (Dallara 393-Mugen) 2'22"42	Stephane Ortelli (Dallara 393-Mugen) 2'22"45
Gualter Salles (Dallara 393-Opel) 2'23"38	Warren Hughes (Ralt 93C-Toyota) 2'23"31
Magnus Wallinder (Dallara 393-Fiat) 2'23"59	Rudolf Schurter (Dallara 393-Opel) 2'23"66
Alessandro Zampedri (Tom's 033F-Toyota) 2'23"72	

- Jörg Müller** (Dallara 393-Fiat Abarth), 27 giri in 1.02'57"87, media 157,74 kmh
 - Tom Kristensen** (Tom's 033F-Toyota) a 25"90
 - Kelvin Burt** (Dallara 393-Mugen) a 32"44
 - Roberto Colciago** (Dallara 393-Opel) A 32"92
 - Massimiliano Angelelli** (Dallara 393-Opel) a 41"72
 - Michael Krumm** (Dallara 393-Opel) a 51"55
 - Saascha Maassen** (Dallara 393-Mugen) a 52"90
 - Oliver Gavin** (Dallara 393-Opel) a 1'30"38
 - Markus Liesner** (Dallara 393-Opel) a 1'38"71
 - Christophe Tinseau** (Dallara 393-Opel) a 1'44"39
 - Christian Abt** (Dallara 393-Opel) a 1'44"41
 - Ricardo Rosset** (Dallara 393-Mugen) a 2'17'400
 - Magnus Wallinder** (Dallara 393-Fiat Abarth) a 2'21"01
 - Anthony Reid** (Dallara 393-Opel) a 2 giri
- **Giro più veloce:** Richard Rydell (Tom's 033-Toyota), 2'17"40 (record), media 160,23 kmh

1. manche: 1. Muller (Dallara 393-Fiat Abarth), 12 giri in 28'02"64, media 157,00 kmh; 2. Maassen (Dallara 393-Mugen) a 1"99; 3. Kristensen (Tom's 033F-Toyota) a 19"24; 4. Colciago (Dallara 393-Opel) a 20"26; 5. Angelelli (Dallara 393-Opel) a 22"07; 6. Burt (Dallara 393-Mugen) a 30"58; 7. Krumm (Dallara 393-Opel) a 33"55; 8. Rees (Dallara 393-Opel) a 38"70; 9. De la Rosa (Dallara 393-Mugen) a 40"42; 10. Gavin (Dallara 393-Opel) a 54"70; 11. Abt (Dallara 393-Opel) a 55"64; 12. Zampedri (Tom's 033F-Toyota) a 58"09; 13. Liesner (Dallara 393-Opel) a 1'06"95; 14. Tinseau (Dallara 393-Opel) a 1'08"32; 15. Rosset (Dallara 393-Mugen) a 1'13"83; 16. Wallinder (Dallara 393-Fiat Abarth) a 1'30"65; 17. Salles (Dallara 393-Opel) a 2'55"31; 18. Reid (Dallara 393-Opel) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Muller (Dallara 393-Fiat Abarth), 2'18"20, media 159,30 kmh.

2. manche: 1. Muller (Dallara 393-Fiat Abarth), 15 giri in 34'55"23, media 157,61 kmh; 2. Burt (Dallara 393-Mugen) a 1"86; 3. Kristensen (Tom's 033F-Toyota) a 6"66; 4. Colciago (Dallara 393-Opel) a 12"65; 5. Rydell (Tom's 033F-Toyota) a 12"88; 6. Krumm (Dallara 393-Opel) a 18"01; 7. Angelelli (Dallara 393-Opel) a 19"65; 8. Liesner (Dallara 393-Opel) a 31"76; 9. Fisichella (Dallara 393-Opel) a 34"25; 10. Gavin (Dallara 393-Opel) a 35"69; 11. Tinseau (Dallara 393-Opel) a 36"07; 12. Goossens (Dallara 393-Mugen) a 47"78; 13. Abt (Dallara 393-Opel) a 48"77; 14. Wallinder (Dallara 393-Fiat Abarth) a 50"36; 15. Maassen (Dallara 393-Mugen) a 50"91; 16. Rosset (Dallara 393-Mugen) a 1'03"17; 17. Mitsusada (Tom's 033F-Toyota); 18. Reid (Dallara 393-Opel) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Rydell (Tom's 033F-Toyota), 2'17"40, media 160,23 kmh.

Bavaresi scongelate

Battendo anche il freddo le Bmw M3 Gtr di Burgstaller e Ravaglia sono giunte prima e seconda a Vallelunga

MAURIZIO MASINI

VALLELUNGA — Il freddo e la pioggia l'hanno fatta da padroni in questa terza edizione della gara di durata organizzata dalla Peroni Promotion, ma nonostante ciò la gara ha rispettato le aspettative, offrendo una corsa interessante nella quale le due Bmw M3 Gtr del Team Bigazzi l'hanno fatta da padrone chiudendo la corsa ai primi due posti. Hanno vinto Burgstaller-Heger mentre Cecotto-Ravaglia sono stati attardati prima da un cambio gomme abbastanza lento e poi da una sosta imprevista ai box. Ha meravigliato la bella gara della Ferrari F.40 che pur perdendo il terzo posto nel finale si è difesa bene nonostante le diverse disavventure della prima parte della corsa. Alla fine il terzo posto assoluto ha premiato la Porsche Carrera Rsr dei fratelli Rebai che della regolarità hanno fatto la loro arma vincente. Bene anche le vetture meno potenti tra le quali si sono messe in luce le Bmw di Lusuardi e quella di Gr.N dei fratelli Crinelli. Due parole le meritano anche le Venturi, tra le quali quella di Russo, senza l'incidente iniziale avrebbe potuto inserirsi nelle prime posizioni.

GOLDEN CUP. Al via lanciato il direttore di corsa non accende la luce verde perché c'è confusione nello schieramento; al nuovo via la Ferrari F.40 di Olofsson innesca un incidente con la Venturi di Russo. La corsa viene fermata per rifare la griglia. Nuova partenza e finalmente la gara si avvia con la

Bmw M3 Gtr di Ravaglia al comando. Dietro uno scatenato Calderari, con la Porsche, ben presto prende il comando della corsa ed al termine della prima ora guida la corsa con 25" di vantaggio. Olofsson che ha il cofano della sua F.40 molto danneggiato è costretto a fermarsi ai box per sostituire una ruota che si è allentata. Si ritira Ragazzi sesto con la Bmw M3. Dopo 90' al freddo si aggiunge la pioggia e le due Bmw sono tra le prime a rientrare. Per Ravaglia il cambio delle gomme crea qualche problema. Si ferma anche Calderari che perde molto tempo a cambiare le ruote posteriori troppo serrate. Quando

Lilian Keller riparte è quarta e Burgstaller è saldamente in testa. Terzi sono Pagotto-Angelastri con la Porsche Carrera Cup. Poco prima di metà gara Olofsson tocca la Keller al curvone e la direzione corsa fa uscire la pace-car. Nel gioco delle soste, a metà gara, Cecotto è in testa, ma poco dopo per 7 giri è costretto ai box per la rottura del tergicristallo. Meraviglia la Ferrari F.40 di Olofsson-Della Noce che sale fino al terzo posto e la 348 di «Stingbrace» che dopo la quarta ora è al quinto posto assoluto. Tra i Gruppi N molto bella ed incisiva la gara dei fratelli Crinelli con La Neve che alla fine chiuderanno al sesto po-

sto assoluto. Alla quinta ora le posizioni in testa non sono mutate e le due Bmw di Bigazzi procedono senza la minima incertezza. Dietro continua a meravigliare Olofsson che sta guidando al limite del tempo consentito; la F.40 sale addirittura in terza posizione, ma nel finale con Della Noce è superata dall'ottima «famiglia» Rebai. L'ultima ora non offre nessuna emozione, la pioggia sempre più insistente consiglia la prudenza e solo Ravaglia recupera un giro.

SILVER CUP. Ancora con la pista umida, ma finalmente con il sole la gara vede subito Grassetto prendere il comando con la





In basso a sinistra, Burgstaller-Heger con la Bmw M3 Gtr del team di Bigazzi si sta avviando al successo. L'equipaggio vincitore supera la Porsche dei Rebai giunta terza. A fianco, la Mig 100 di Ballabio autentica novità per gli sportivi italiani, 23. al traguardo. In basso a destra, cambio gomme sulla Ferrari F.40 di Della Noce-Olofsson

Opel Astra. Al 2. giro è già bagarre con l'uscita della Opel Astra di Flaminio al curvone che comunque riesce a rientrare in pista. Dietro il motociclista Falappa, secondo, con la Honda Civic che divide con Stronati e Fulgenzi, si difende bene dando vita ad un bel duello con l'Alfa Romeo 75 di Zambelli che dopo 30' però è costretta ad una lunga sosta per sostituire un cuscinetto di una ruota. Al termine della 1. ora Grassetto ha oltre 1' di vantaggio su Falappa, mentre Liera terzo precede le Toyota di Milla e Ognio. Dopo 90' il primo colpo di scena. Grassetto è chiuso da Ognio mentre lo sta doppiando ed il padovano è costretto ad

uscire, rientrando in pista rompe un semi-asse e così dopo le prime due ore di gara è la Toyota Corolla di Milla in testa alla corsa con la Renault Clio di Liera in seconda posizione. Poco prima a Stronati, che ha rilevato Falappa, esplose il pneumatico anteriore destro ed il pilota abbandona la vettura per poi riportarla ai box quando ormai non c'è più alcuna possibilità di recuperare. Intanto Silvestro con l'Alfa 33 dopo un inizio molto guardingo risale bene ed a metà gara è in testa alla corsa. A giri pieni è anche Ciccozzi e la Opeldi Flaminio-Fonte-Ragazzi. Dopo poco esce Ravaioli per lo scoppio di un pneumatico alla Opel Astra che divide con Budiselic e Cermak. Al compimento della quarta e della quinta ora è in testa con un buon margine la Toyota di Piscopo-Ciccozzi-Milla e tutto fa presupporre che la vettura possa aggiudicarsi la corsa. A circa 40' dalla fine, però, Piscopo dopo una sosta per un rifornimento e per sostituire una gomma rientra ai box per la rottura del motore. A questo punto la Opel Astra di Flaminio sembra in grado di aggiudicarsi la gara, ma a 7' dalla fine gli scoppia una gomma alla curva Roma e così Gallo porta alla vittoria la 33 con Silvestro e Corradetti. Sul podio finiscono anche le due Clio di Brescia-Rosi e dei regolari Belli-Puccetti-Petrucci. Ottimi anche Civirani e Caldarelli, poca fortuna invece per la Skoda di Tassetti-Maddalena-Canni Ferrari vede sfumare il podio a 13' dalla fine per la rottura del motore.

fotografiePHOTO4



6 ORE DI VALLELUNGA

Vallelunga (Roma), 21 novembre 1993

COSÌ (IN 31) AL VIA E (IN 24) AL TRAGUARDO

Cecotto-Ravaglia (Bmw M3 Gtr) 1'29"662	Burgstaller-Heger (Bmw M3 Gtr) 1'30"602
Calderari-Keller-Colombo (Porsche Carrera) 1'34"206	Pasotto-Angelastri (Porsche Carrera) 1'35"330
De Lesseps-Russo-Russo (Venturi 500 Lm) 1'35"485	Della Noce-Olofsson (Ferrari F40) 1'35"958
Nardozi-De Luca (Ford Sierra Cosworth) 1'36"299	Witmeur-Bels-Sheenan (Venturi Trophy 4) 1'36"621
Lusuardi-Piacentini-De Bono (Bmw M3) 1'36"889	Taverna-Ragazzi-Sangiulio (Bmw M3) 1'37"773
-Stingbrance--Tetsu-Randaccio M. Crinelli-P. Crinelli-La Neve (Ferrari 348) (Bmw M3) 1'38"007 1'38"190	
Lecuyer-Matti-Camandona (Venturi 500 Lm) 1'38"117	Rebai-Rebai (Porsche Carrera) 1'38"659
Angeletti-Kuhn-Morino (Porsche Carrera) 1'38"715	Bellini-Zadotti (Bmw M3) 1'38"874
Casciotti-Castelli-Castelli (Lancia Delta Hf) 1'39"166	Kommenovic-De Mas-Kuvalja (Bmw M3 Evoluzione) 1'39"470
Scherrer-Zanetti-Mulas (Porsche Carrera) 1'39"742	Peroni-Merzario-Ramacciotti (Mazda Rx7) 1'39"921
Piscopo-Ciccozzi-Milla (Bmw M3) 1'39"992	Cantera-Guaitamacci (Mazda Rx7) 1'40"015
Brunelli-Viglione (Bmw M3) 1'41"859	Hamelte-Camp-Puig (Venturi 500 Lm) 1'42"516
Sianotti-Giribaldi-Monforte (Porsche Carrera) 1'43"186	Nucera-Barberio-Gunnella (Alfa 75) 1'43"268
Ballabio-Consonni-Daccò (Mig 100 Gt) 1'45"185	Prospero-Bonsauer-Burato (Bmw M3) 1'45"226
Pagni-Pescosolido-Serena (Alfa 75 V6) 1'52"960	Larib-Ere-Leveque (Venturi 500 Lm) 1'54"363
De Bono-De Cristofaro (Bmw M3) 2'10"777	

- Burgstaller-Heger** (Bmw M3 Gtr) 228 giri in 6.00'54"776 alla media di 121.292 kmh;
 - Cecotto-Ravaglia** (Bmw M3 Gtr) a 4 giri;
 - Rebai B.-Rebai C.** (Porsche Carrera Rsr) a 14 giri
 - Della Noce-Olofsson** (Ferrari F.40) a 14 giri
 - Lusuardi-Piacentini-De Bono** (Bmw M3) a 15 giri
 - Crinelli M.-Crinelli P.-La Neve** (Bmw M3) a 15 giri
 - De Bono G.-De Cristoforo** (Bmw M3) a 19 giri
 - Bels-Sheenan-Witmeur** (Venturi 400) a 23 giri
 - Cantera-Guaitamacci** (Mazda Rx7) a 23 giri
 - Nardozi-De Luca** (Ford Sierra Cosworth) a 26 giri
 - Brunelli-Viglione** (Bmw M3) a 28 giri
 - Peroni-Merzario-Ramacciotti** (Mazda Rx7) a 28 giri
 - Scherrer-Zanetti-Mulas** (Porsche Carrera Cup) a 31 giri
 - Bellini-Zadotti** (Bmw M3) a 32 giri
 - Casciotti-Castellaneta E.-Castellaneta S.** a 33 giri
 - Gianotti-Giribaldi-Monforte** (Porsche Carrera Cup) a 23 giri
 - Stingbrance--Tetsu-Randaccio** (Ferrari 348) a 36 giri
 - Kommenovic-De Mas-Kuvalja** (Bmw M3) a 40 giri
 - Pagni-Pescosolido-Serena** (Alfa Romeo 75 V6) a 45 giri
 - Lecuyer-Matti-Camandona** (Venturi 500 Lm) a 51 giri
 - De Lesseps-Russo R.-Russo O.** (Venturi 500 Lm) a 87 giri
 - Prospero-Bonsauer-Burato** (Bmw M3) a 91 giri
 - Ballabio-Dacco-Consonni** (Mig M100) a 93 giri
 - Pagotto-Angelastri** (Porsche Carrera Cup) a 96 giri
- Giro più veloce: Olofsson in 1'19"694 alla media di 144.552 kmh.

6 Ore Silver Cup (Gruppi N e A - Coppa Clio)

Vallelunga (Roma), 20 novembre 1993

65 classifica: 1. Silvestro-Corradetti-Gallo (Alfa Romeo 33) 219 giri 6.00'32"875 alla media di 116.622 kmh; 2. Brescia-Rosi (Renault Clio) a 2 giri; 3. Belli-Puccetti-Marani (Renault Clio) a 6 giri; 4. De Vito-Trodella-Trodella (Peugeot 309 Gti) a 12 giri; 5. Civirani-Borrello-Peverini (Renault Clio) a 14 giri; 6. Caldarelli-De Cecco-Moccia (Peugeot 205 Rallye) a 18 giri; 7. Vaccari-Borri-Braccia (Rover 114 Gt) a 18 giri; 8. Lunari-Torbi-Petrucci (Peugeot 205 Rallye) a 19 giri; 9. Cirilini-Cirilini-Bravo (Renault Clio) a 19 giri; 10. Curti-Benusiglio-Maniero (Alfa 75/3000) a 21 giri; 11. Moretti-Veneziani-Croce a 26 giri; 12. Zambelli-Lo Buonodi-Martino a 28 giri; 13. Stronati-Falappa-Fulgenzi (Honda Civic) a 37 giri; 14. -Shaft 2-Montrone-Giuliani (Fiat Tipo 16V) a 82 giri; 15. Giordano-Di Palma-Klein (Fiat Tipo 16V) a 100 giri.

□ Giro più veloce: Gallo in 1'31"081 alla media di 126.480 kmh.



NOTIZIARIO CSAI

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

COPPE C.S.A.I. DELLA MONTAGNA 1993 - I. ZONA

1 = 22. TROFEO CITTÀ DI ORVIETO - 9 Maggio
 2 = BIELLA OROPA - 16 Maggio (*)
 3 = TROFEO EDILTEVERE - 30 Maggio
 4 = 8. MORBEGNO ALBAREDO - 30 Maggio
 5 = 10. LEVICO VETRIOLOPANAROTTA - 30 Maggio
 6 = 16. CAPRINO SPIAZZI - 5 Giugno (*)
 7 = 25. TROFEO VALLECAMONICA - 20 Giugno (*)

8 = 16. CIVIDALE CASTELMONTE - 27 Giugno
 9 = 10. CRONOSCALATA MADDALENA - 4 Luglio
 10 = TRENTO BONDONE - 11 Luglio
 11 = 24. VITTORIO VENETO CANSIGLIO - 18 Luglio
 12 = 28. PIEVE S. STEFANO PASSO SPINO - 1 Agosto (*)
 13 = 4. SILLANO PRADARENA - 8 Agosto
 14 = 9. PIAN CAMUNO MONTE CAMPIONE - 22 Agosto (*)

15 = 24. VERZEGNIS SELLA CHIANZUTAN - 29 Agosto
 16 = 6. LIMA ABETONE - 5 Settembre (*)
 17 = 11. PEDAVENA CROCE D'AUNE - 12 Settembre (*)
 18 = 20. COPPA ALPE DEL NEVEGAL - 19 Settembre
SARDEGNA
 A = 38. ALGHERO SCALA PICCADDA - 9 Maggio (*)
 B = 14. TROFEO PROVINCIA DI ORISTANO - 27 Giugno
 (*) = validità di Coppa limitatamente ai gruppi A-N

GRUPPO N - Classifica finale provvisoria

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Sardegna	Tot.	Vali-
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	A	B	di
BICCIATO RUDY (Cl. 2000-Opel Astra)	-	9	-	-	9	9	-	-	9	-	-	90
SCHWEIGKOFER ROMAN (Cl. 2500-Renault R5)	-	4	-	-	9	1	6	-	-	-	-	83
«SUSY» (Cl. oltre 2500-Ford Escort)	-	9	9	-	4,5	9	9	-	-	-	-	67,5
SANIN EGON (Cl. 1300-Citroën AX)	-	6	-	-	-	9	9	9	-	-	-	60
PICLER ERWIN (Cl. oltre 1600-Peugeot 205)	-	9	-	-	-	9	9	-	-	-	-	58,5
GIOBBI CLAUDIO (Cl. 2500-BMW M3)	-	6	-	-	9	4	-	-	-	9	-	49
NEUHAUSER GEORG (Cl. 2000-Opel Astra)	-	1	-	-	6	6	9	9	-	-	-	44,5
FATTORINI FABRIZIO (Cl. 1300-Peugeot 205)	-	9	6	-	-	9	6	-	-	-	-	43
BRUNNER ARMIN (Cl. 1300-Peugeot 205)	-	9	-	-	2	6	3	6	-	-	-	41
STEFENELLI FRANCO (Cl. 1600-Honda Civic)	-	9	3	-	-	-	-	9	-	-	-	40

Seguono altri 249 conduttori con punteggio da 35 a 1.

GRUPPO A - Classifica finale provvisoria

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Sardegna	Tot.	Vali-
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	A	B	di
ODORIZZI LUIGINO (Cl. 2500-BMW M3)	-	6	-	-	3	6	9	9	-	-	-	81
FINIGUERRA MARCO (Cl. 1600-Toyota Corolla)	-	9	-	4,5	-	9	9	-	9	-	-	66
BISINELLI ENNIO (Cl. 2500-BMW M3)	-	9	-	-	4,5	9	6	-	-	-	-	64,5
CAPPELLARI LUCA (Cl. oltre 2500-Lancia Delta)	-	4,5	-	-	-	9	4,5	-	-	4,5	-	58,5
TOMASI ANTONIO (Cl. 1400-Fiat Uno)	-	3	-	-	4,5	6	6	3	-	-	-	57
MITTERSTEINER ERMANN (Cl. 1300-VW Polo)	-	6	4,5	4,5	-	3	6	-	6,5	-	-	51
PIERACCINI ARNALDO (Cl. 1300-Peugeot 205)	-	6	-	-	6	-	9	-	3	-	-	43
ROCCO PIETRO (Cl. 1400-Fiat Uno)	-	2	-	-	3	4	2	4,5	-	-	-	41
MAGNAGO GIANNI (Cl. 1600-Alfa Romeo 33)	-	9	(?)	-	-	4	2	9	-	-	-	41
POPONI MARCO (Cl. 2000-VW Golf)	-	4	4,5	-	-	4	4	-	-	4,5	-	40

Seguono altri 216 conduttori con punteggio da 36 a 1

N.B. (?) = punteggio non assegnato in attesa decisione T.N.A.

PROTOTIPI INTERNAZIONALI - Classifica finale provvisoria

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Sardegna	Tot.	Vali-	
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	A	B	punti	di
NESTI MAURO (Cl. 2000-3000 Osella)	4,5	-	-	-	4,5	-	-	-	9	-	-	46,5	
BARIBBI EZIO (Cl. 2000-Osella)	-	9	-	4,5	-	6	-	-	-	-	-	32,5	
CALICETI MARIO (Cl. 2000-Osella)	3	4,5	-	-	-	-	-	9	-	-	-	28,5	
«KABIBO» (Cl. 2500-Olmas)	-	3	4,5	-	-	4,5	-	4,5	2	-	-	27,5	
SANETTI LUCA (Cl. 1600-Sanetti)	4,5	4,5	-	-	-	4,5	-	-	4,5	-	-	25,5	
ROSSETTO ANTONIO (Cl. 1300-Lola)	9	-	-	-	4,5	-	4,5	-	-	-	-	22,5	
LIPPARINI SANDRO (Cl. 1300-Gipi)	6	-	-	4,5	-	3	-	-	2	-	-	22	
GROFF G. ANTONIO (Cl. 2000-Osella)	6	1	-	2	-	-	-	4	-	2	-	18	
RONCHI G. CARLO (Cl. 2500-Symbol)	2	-	-	-	3	-	-	3	-	-	-	17	
ZANINI VINCENZO (Cl. 2000-Osella)	-	2	-	3	-	-	-	-	6	-	2	16	

Seguono altri 30 conduttori con punteggio da 14,5 a 1,5.

PROTOTIPI NAZIONALI - Classifica finale provvisoria

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Sardegna	Tot.	Vali-	
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	A	B	punti	di
FRANCESCHINI DINO (Cl. 2500-Symbol)	6	6	-	-	-	-	-	3	-	-	-	39	
PANZERI DEMETRIO (Cl. 1500-Osella)	-	2	-	4,5	-	-	-	2	3	-	-	29,5	
«PETER» (Cl. 3000-Lucchini)	4,5	3	-	-	4,5	-	-	4,5	4,5	-	-	28,5	
PROSSLINER HELMUT (Cl. 2500-Symbol)	6	9	-	-	4,5	-	2	-	4,5	-	-	25,5	
BUTTI IVAN (Cl. 2500-Giada)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,5	
MARCHI CARLO (Cl. 2500-3000 Lucchini)	4	4	-	-	9	-	-	-	-	4,5	-	21,5	
PROIETTI SILVESTRI G.P. (Cl. 2500-Bogani)	9	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	18	
AMADIO LUIGI (Cl. 2500-Lucchini)	-	3	-	-	3	-	-	3	-	-	3	13,5	
PERONI GIULIANO (Cl. 3000-Bogani)	4,5	-	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	
MAGGIANI RENZO (Cl. 2500-Lucchini)	3	-	-	4	-	6	-	-	-	-	-	13	
PANTALEONI GRAZIANO (Cl. 2500-Lucchini)	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	13	

Seguono altri 9 conduttori con punteggio da 8 a 1.

TROFEO INVERNO

È Stanco il migliore

BINETTO — L'irpino Giuseppe Stanco, su Dallara, si è aggiudicato la prima prova del 1. Trofeo Inverno dell'autodromo del Levante. Secondo posto assoluto per la Lucchini di Massimo Saccomanno, vincitore del 4. raggruppamento. Buona la prestazione di Schena vincitore del 1. raggruppamento Ford Sierra Cosworth.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba) 21 novembre 1993

Classifica assoluta: 1. Stanco (Dallara 390) in 12'20"678 alla media di 114,973 kmh; 2. Saccomanno M. (Lucchini P3/92) in 12'21"951; 3. Triggiani (Dallara 390) in 12'24"528; 4. Lo Buono (Pcr/93) in 12'26"798; 5. Calella (Dallara-390) in 12'27"280; 6. De Pace (F.E.B.) in 12'39"321; 7. Simone (Dallara-398) in 12'52"531.

RALLYSPRINT

Il Molise a lacampo

ISERNIA — I locali Iacampo e De Soccio, su Opel Kadett Gr.A, hanno vinto il Rally Alto Molise, meteorologicamente tormentato addirittura dalla neve. Piazza d'onore per i toscani Lenci-Bionciari, su Peugeot 309 Gti, con questa prestazione vincitori del trofeo Peugeot della specialità.

RALLYSPRINT

Isernia, 21 novembre 1993

Classifica assoluta: 1. Iacampo-De Soccio (Opel Kadett 16V) in 13'34"; 2. Lenci-Bionciari (Peugeot 309 Gti) a 11"; 3. Evangelista-Iannucillo (Opel Manta) a 13"; 4. Scolaro-Miranda (Opel Kadett 16V) a 13'35"; 5. Visconti-Masseroni (Peugeot 309 Gti) a 16.

RALLYSPRINT

D'Ambra è brillante

BRUINO — Prima vittoria stagionale per Marco D'Ambra al Rally Val Sangone di Bruino che, con questa affermazione, rafforza il primato nel Campionato Rallysprint piemontese. Secondo assoluto si è piazzato il giovane Garosci che ha preceduto l'ottimo Negri, primo a sorpresa del Gruppo N.

RALLYSPRINT

Bruino (To), 21 novembre 1993

Classifica assoluta: 1. D'Ambra-Salvatore (Opel Kadett Gsi 16V) in 11'54"; 2. Garosci-Piovano (Peugeot 405 Mi 16V) a 3"; 3. Negri-Zegna (Peugeot 309 Gti 16V) a 12"; 4. Gaviglio-Danti (Opel Kadett Gsi 16V) a 15"; 5. De Tommaso-De Witt (Fiat Ritmo Tc) a 17"; 6. Crestani-Savoia (Peugeot 309 Gti 16V) a 19"; 7. Bracotti-Mancin (Peugeot 205 Gti) a 20"; 8. Consonni-Folcio (Opel Kadett Gsi 16V) a 23"; 9. Bellan-Ziano (Peugeot 205 Gti) a 23"; 10. Roda-Crestani (Peugeot 309 Gti 16V) a 25".

SLALOM

Un risultato Insigne

ROCCAMONFINA — Sotto una pioggia torrenziale ritorno alla vittoria per Vittorio Insigne, su Fiat X 1/9 1600, nella 9. Coppa Città di Roccamonfina, gara conclusiva della Coppa Csaì 4. zona, che ha visto al via 60 concorrenti. Sul podio anche Luigi Vinaccia (Fiat X 1/9 2000) e Giovanni Duraccio (Renault 5 Gt Turbo).

SLALOM

Roccamonfina (Ce), 21 novembre 1993

Classifica assoluta: 1. Insigne (Fiat x 1/9 1600) 155,51; 2. Vinaccia (Fiat X 1/9 2000) 156,23; 3. Duraccio (Renault 5 Gt Turbo) 156,51; 4. Novello (Peugeot 205 Rallye) 160,19; 5. Laurenza (Simca R2 Alfa Romeo) 162,59; 6. Esposito (Fiat 126/700) 166,20; 7. Tufino (Renault 5 Gt Turbo) 166,87; 8. De Simone (Peugeot 205 Rallye) 166,96.

NEL REGGIANO

Spira vento di... Rossi

CARPINETI — Il vento freddo proveniente dall'Appennino innevato ha messo le ali alla Erbert 2 Sport di Rossi che, con una splendida seconda manche, ha conquistato il successo nello Slalom della Carpineta. Erberto Rossi ha regolato nell'ordine Costi su Ford Escort e Lenzotti, su Renault Clio.

Carpineti (Re), 21 novembre 1993

SLALOM

Classifica assoluta: 1. Rossi (Erbert 2 Sport) 124,03, 2. Costi (Ford Escort) 127,79, 3. Lenzotti (renault Clio) 129,24, 4. Verbilli (Renault 21 Turbo) 130,59, 5. Incerti (Renault 5 Gt) 130,95, 6. Bernardoni (Sunbeam Talbot) 132,02, 7. Barberini (Sunbeam Talbot) 132,34, 8. Rizzi (Dallara) 132,49, 9. D'Arcio (Opel Kadet 16 V) 134,79, 10. Lugli (Renault 6 Alpine) 135,42.

SLALOM

Munafò a sorpresa

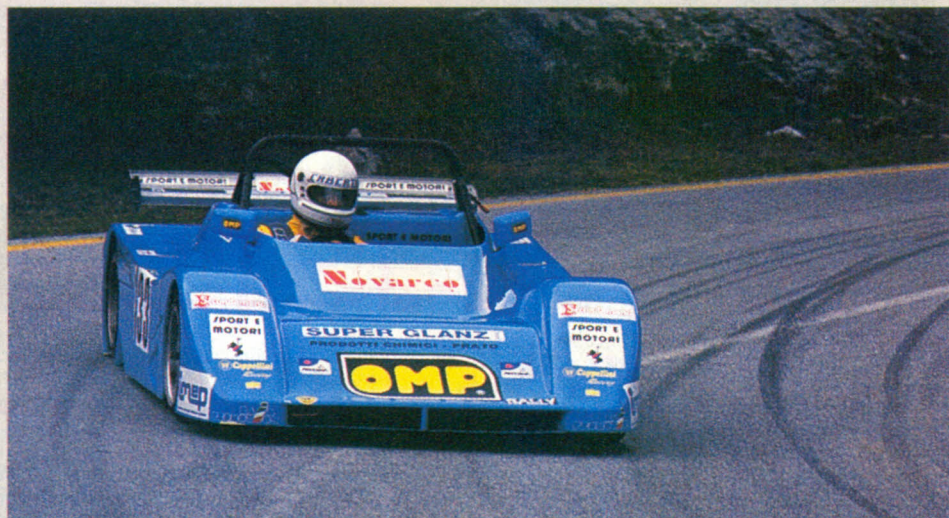
FONTANELLE — La pioggia ha condizionato l'esito del 4. Slalom Coppa Fontanelle, determinando l'annullamento della seconda manche. Il successo è andato a Giacomo Munafò, il più veloce sul percorso ancora asciutto, con la Fiat 127. Giovanni Castiglione, uscito di strada, è stato protagonista di un incidente in cui uno spettatore è rimasto lievemente ferito.

SLALOM

Fontanelle (Ag), 21 novembre 1993

Classifica assoluta: 1. Munafò (Fiat 127) 122,30; 2. Barbaccia (Fiat X 1/9) 123,40; 3. Di Giorgi (Fiat X 1/9) 123,58; 4. La Mantia (Fiat X 1/9) 124,33; 5. Giancani (Simca Rally 2) 124,47; 6. Galia (Fiat 126) 125,86; 7. Vella (Peugeot 205 Rallye) 125,91.

BIANCHINI FOTOSPORT



Erberto Rossi, sopra su Erbert 2 Sport, ha vinto lo slalom reggiano, mentre Munafò, su Fiat 127, si è imposto a Fontanelle

GALLA



Grataloup navigatore dell'anno

La «Halda Trophy» ha cambiato denominazione in «Peltor Golden Award», ma la sostanza del più prestigioso riconoscimento internazionale riservato ai coequipier rimane immutata. Giunto alla 21esima edizione (il primo vincitore fu l'indimenticabile Henry Liddon, uno tra i navigatori leggendari, tragicamente scomparso in un incidente aereo durante il rally Bandama dell'87) il premio è stato assegnato per la stagione 1993 al francese Daniel Grataloup, coequipier di Francois Delecour. La motivazione che ha accompagnato l'ambito riconoscimento ha sottolineato la formidabile stagione del 33enne compagno di rally di Delecour, con il quale ha ottenuto quest'anno la prima vittoria nel mondiale. Grataloup è il terzo francese a cui va il titolo di navigatore dell'anno.

Subito out al Rac Pianezzola

È durata solamente cinque prove speciali la spedizione di «Gibo» Pianezzola e della Grifone al Rac di Gran Bretagna. Nel quinto crono della prima tappa, che prevedeva le classiche «mickey mouse», le corte e insidiose prove tracciate all'interno dei parchi, l'italiano è uscito leggermente di strada sul fondo estremamente sdrucchiolato, danneggiando la Lancia Delta della scuderia genovese. La frazione in cui si è ritirato Pianezzola, che al momento dell'abbandono occupava la 15esima posizione a 1'02" dal leader provvisorio Schwarz, è stata definita da Kankkunen come terribile per le condizioni del fondo, un misto di umido, neve e placche di ghiaccio. Per il pilota veneto le cose si erano messe male già all'inizio: dapprima è stato rallentato da un problema di misfiring, nella speciale d'apertura, e successivamente da inconvenienti alla pompa della benzina.

■ **FIOCO AZZURRO.** Il 9 novembre è una data che Nadia e Ettore Vierin ricorderanno sempre con gioia. Martedì della scorsa settimana, infatti, Nadia ha dato alla luce Laurent, primogenito che gode di ottima salute. A Laurent, a Nadia e all'appassionato Ettore, organizzatore del rally Valle d'Aosta, i più sinceri auguri della redazione di Autosprint.



Carlos Sainz, a sinistra, e il suo manager Lacalle: quanto lavoro per entrambi ultimamente...

HOLMES

LA DECISIONE SPIAZZA AGHINI

E Sainz «mata» Subaru

Il lungo e tormentato viaggio di Carlos Sainz verso un volante competitivo per il campionato del mondo '94 si è dunque concluso col passaggio del fuoriclasse spagnolo alla Prodrive-Subaru: l'accordo è stato raggiunto alla fine della scorsa settimana, dopo una trattativa interrottasi e successivamente riapertasi clamorosamente, ed è biennale. David Richards, patron della Prodrive, ha quindi completato quello che lo stesso manager inglese ha definito un «dream team», una squadra da sogno: Carlos Sainz e Colin McRae costituiscono la formazione base; mentre Ari Vatanen, il cui ruolo è stato inevitabilmente ridimensionato dall'arrivo dello spagnolo, sarà utilizzato in un paio di occasioni e nelle gare del campionato Asia-Pacifico. Insieme a Sainz, alla Prodrive sbarca anche la società petrolifera spa-

gnola Repsol, il cui intervento è stato fondamentale nella complessa operazione che ha portato Sainz a decidere per la Subaru, lasciando quindi perdere l'opzione Ford che presentava parecchie difficoltà. Tuttavia, ancora a metà della scorsa settimana il pilota madrilen era in contatto col team di Boreham. La mossa finale dello spagnolo ha definitivamente chiuso la porta della Prodrive a Andrea Aghini il quale dinanzi a sé oggi ha solamente proposte di lavoro «part time», in particolare dalla squadra belga Ras Sport che potrebbe mettergli a disposizione una Escort Cosworth per tre prove del mondiale, almeno inizialmente. Il passaggio di Sainz alla Subaru completa il parco-piloti delle tre Case che l'anno prossimo si sfideranno nel campionato Costruttori; le altre due formazioni sono rappresentate dalle coppie Delecour-

Biasion per la Ford e Kankkunen Auriol per la Toyota. «Sono convinto di aver fatto la scelta migliore — ha raccontato Carlos Sainz. — Raggiungere l'intesa con la Subaru non è stato facile e a un certo punto ogni possibi-

lità di accordo era tramontata. Tuttavia, nelle ultime settimane c'è stato un chiarimento e i contatti sono ripresi, i punti su cui eravamo in contrasto sono stati ridiscussi. La partnership con la Ford è sfumata, quando la trattativa era già in fase avanzata, per le difficoltà nel trovare una soluzione finale tale da soddisfare entrambi. Avevo fretta di concludere per poter cominciare subito i test in preparazione del rally di Montecarlo. Ho molta rabbia in corpo per come sono andate le cose quest'anno, voglio tornare a lottare per la vittoria, e per il campionato. La Prodrive è un'organizzazione di primo livello, può realisticamente puntare molto in alto e la Subaru Impreza è una vettura interessante. Anche se ritengo che ci sarà da impegnarsi parecchio per mettere a punto la versione da asfalto». (m.rav.)

CON CHATRIOT SULLA SUBARU

Per Liatti test Pirelli

Solo l'imminenza del Rac rally ha interrotto il lavoro in vista della stagione '94 che Pirelli e Subaru hanno avviato all'indomani dell'ultimo rally di Sanremo per verificare la competitività dei pneumatici italiani che dalla prossima stagione calzeranno le vetture della Prodrive. A svolgere le prove su asfalto, effettuate, come detto, immediatamente dopo la conclu-

sione del Sanremo, sono stati chiamati Piero Liatti e Francois Chatriot: un segno tangibile della stima per il pilota italiano, che affronterà con una Impreza della Art il tricolore '94 e che resta fra i piloti che potrebbero essere chiamati a disputare un paio di prove del mondiale in caso di necessità. Sulla Subaru sono stati provati pneumatici delle famiglie «7» e «5»,

DAKAR E FARAONI FUORI DALLA COPPA

Quando Fenouil spense la tivù

Rivoluzione nel calendario di Coppa del Mondo Raid Tout Terrain '94: le discussioni sui diritti televisivi, come qualcuno aveva previsto, hanno avuto un esito negativo e Fenouil, spalleggiato dalla nuova proprietà della «Dakar» ha deciso di non cedere alle volontà di Ecclestone. «Dakar» e Faraoni sono quindi fuori dalla coppa, mentre rientrano in calendario il baja di Spagna e il desert Challenge degli Emirati Arabi, valevoli sia per la Coppa costruttori che per quella piloti. Sembra poi che il Rally d'Australia (previsto come gara di riserva) potrebbe entrare a far parte del programma definitivo, ma nessuno parla invece della Parigi-Pechino, di cui sono già avviate le ricognizioni da qualche mese... Non parla neanche Fenouil, che non commenta l'esclusione dalla Coppa delle sue gare e anzi, presenta finalmente il percorso definitivo della «Dakar» '94... Il programma del raid per eccellenza, che come si sa inaugura il formato «andata e ritorno» prende il via con le verifiche il 26 e 27 dicembre, mentre il 28 si correrà la prima speciale (di 4 km) a Chailley. In trasferimento si raggiungerà poi Bordeaux e da lì si passerà in Spagna, a Granada, dopo una seconda, breve, speciale (8 km). Da Granada si raggiungerà Algeiras, dopo una terza speciale (80 km), e si tratterà a Tangeri rag-



SOLDANO-DPPI

giungendo poi Rabat, in Marocco. Rabat-Agadir sarà la prima tappa africana, con una speciale di 160 km, mentre nel primo giorno del '94 si affronterà il tratto Agadir-Tan-Tan con due speciali di 100 e 230 km. Da Tan-Tan a Dakhla con una prova di 680 km, quindi Dakhla-Nouadhibou con speciale di 440 km e Nouadhibou Nouakchott con P.S. di 470 km. Il 5 gennaio si arriva a Dakar, con due speciali di 100 e 40 km e poi il 6, giorno di riposo nella capitale senegalese. Il sette si riparte con la prima delle due tappe marathon (cioè con divieto di assistenza), ancora sconosciute. Si sa solo che si percorreranno più di 1000 km in due giorni, arrivando ad Atar. Da Atar si tornerà a Nouadhibou: di seguito seconda tappa

Marathon, sempre di due giorni, di 1200 km, fino a Tan-Tan. Il 12 gennaio si arriva a Ouarzazate, con una speciale di 410 km, mentre, il 13 si raggiungerà Melila (con una speciale di 120 km) da dove si imbarcherà verso Almeria, in Spagna. Si risalirà fino a Chateau Lastour, in Francia, con una ulteriore prova speciale (110 km) fino a raggiungere, il giorno dopo, Euro Disney, con l'ultima speciale di 65 km. Infine, il 16 gennaio, si entrerà a Parigi e da Place de la Concorde si risaliranno gli Champs Elysées fino a piazza Charles de Gaulle. Alla sera grande premiazione al Ranch Buffalo Bill di Euro Disney. In totale saranno 13180 km di percorso, dei quali 5466 km di prova speciale...

Elisabetta Caracciolo

BATTUTO IN VOLATA SALONEN

Lartigue campione raid

Al Hajri, su Mitsubishi, si è aggiudicato l'ultima gara di Coppa del Mondo Rally Raid, in Dubai, davanti a Lartigue. Con il suo secondo posto il francese batte il compagno di squadra Salonen, si conferma vincitore della Coppa e conferma la Citroën al primo posto della classifica costruttori. Al Hajri si è portato al comando della classifica generale nel secondo giorno di gara e vi è rimasto, inseguito dalle due Citroën attardate all'arrivo da meno di cinque minuti. Bruno Saby, in gara con l'altro prototipo Mitsubishi, invece, è stato rallentato da un incidente, ed ha chiuso solo quarto l'ultima gara di Coppa. *La classifica finale di Coppa del Mondo:* Lartigue 95 punti; Salonen 87; Fontenay 84; Servia 50; De Lavergne 16; Saby 42; Schlessler 37.

ROAD BOOK

Pur in polemica con la Fia Fenouil continua il suo programma. E svela in parte la Parigi-Dakar-Parigi...

ELISABETTA CARACCILO

Ancora deve partire e già solleva critiche. È la prossima «Dakar», esclusa (come si legge a fianco) dalla Coppa del Mondo 1994 Raid Tout Terrain. Così Fenouil commentava prima che la situazione degenerasse: «Non voglio esprimermi sulla Coppa, è stato varato il calendario per il '94 ma non ha valore fino a che non parlerò con Ecclestone; anche lo scorso anno si preparò il calendario ma poi per la faccenda dei diritti televisivi saltò tutto. Questa volta vogliamo vederci chiaro, a costo di non fare il campionato. In Europa purtroppo c'è una sola Federazione, non come in America, e questa unicità permette di esercitare una sorta di racket sul controllo dei diritti televisivi che rischia di uccidere i rally raid».

E così la prima a farne le spese sarà proprio la rinnovata Parigi-Dakar-Parigi che in Francia, campionato a parte, sta già sollevando diverse polemiche.

— Fenouil: le contestano la lunghezza, il ritorno a Parigi, alcune speciali troppo corte...

«Tornare a Parigi è una bella trovata, utile pubblicitariamente: penso avrà un certo peso su concorrenti e sponsor a livello psicologico».

— Veramente il nuovo percorso ha suscitato più polemiche che consensi...

«Staremo in Europa più a lungo del solito e questo è bene per i raid. Saranno moltissime le televisioni che trasmetteranno le immagini. E attraversare Francia e Spagna, sia all'andata che al ritorno, non farà che avvicinare ancora di più il pubblico alla gara».

— Il percorso ormai è definitivo?

SOLDANO-DPPI



«Certo. All'andata sbarcheremo in Marocco e da lì proseguiremo fino al Senegal, con un giorno di riposo, il sei gennaio, a Dakar. Per il ritorno abbiamo deciso di non passare in Algeria per problemi politici e percorreremo il centro della Mauritania, il Sahara occidentale e di nuovo il Marocco».

— Sarà una gara più dura rispetto al passato?

«Credo proprio di sì: si partirà dal freddo e si tornerà al freddo. All'andata cercherò un percorso semplice perché voglio che tutti abbiano qualche possibilità di arrivare a Dakar».

«In Europa c'è una sola federazione Questo dà vita a una specie di racket sui telediritti

Penso che ogni pilota abbia bisogno di giungere alla meta, soprattutto per gli sponsor».

— Non le sembra di dedicare un po' troppa attenzione agli sponsor?

«Forse, ma sono loro che danno vita a questi eventi sportivi; senza l'aiuto degli sponsor nessuno correrebbe più e le gare africane scomparirebbero. La crisi, d'altra parte, sta toccando tutti, in particolare le Case motociclistiche, che restano tuttora le grandi assenti dalle competizioni africane».

slick e intermedi, con alcune modifiche di dettaglio rispetto alle gomme che così bene si sono comportate al Sanremo. L'attività è poi proseguita in Inghilterra, con Alister McRae e Richard Burns, per le prove su sterrato. Subito dopo la conclusione del Rac Rally, la Pirelli e la Subaru si trasferiranno in Austria per le prove su neve in una località che possa, nel caso, disporre di innevamento artificiale. Dal 7 dicembre inizieranno anche le prove sulle strade del Montecarlo.

g.i.

CLASSIFICHE

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Medici-Davolio (Peugeot 106 Xn) 20 punti; 2. Panta-Mosca (Peugeot 106 Xn) 5.

Classe 1400: 1. Cannino-Cassoni 38 punti; 2. Verbilli-Verbilli 30; 3. Bertinotti-Pavese 20; 4. Sturniolo-Gismondo 16; 5. D'Abramo-Berno 15 (tutti su Peugeot 205 Rallye). Seguono altri 79 piloti.

Classe 1600: 1. Menichi-Garavaldi 47 punti; 2. Pagano-Arena 37; 3. Mastrazzo 32; 4. Serio-Saja 22; 5. Cantarella-Cantarella 16 (tutti su Opel Corsa Gsi). Seguono altri 43 piloti.

Classe 2000: 1. Viberti-Putzu (Peugeot 309 Gti16) 36 punti; 2. Laganà-Guglielmi (Renault Clio 16V) 22; 3. De Barba-De Barba (Peugeot 309 Gti16) 20; 4. Parisi-Mauro (Opel Astra Gsi) 20; 5. Boccalatte-Robasto (Opel Kadett Gsi) 18; Gaetti-Ghirri (Opel Astra Gsi) 16. Seguono altri 79 piloti.

Classe 2500: 1. Settembrini-Boselli 44 punti; 2. Pucci-Vitelli 40; 3. Orenco-Ardissone 20; 4. Motta-Piattino 16; 5. Schena-Montagna 14 (tutti su Renault 5 Gt Turbo). Seguono altri 69 piloti.

Classe oltre 2500: 1. Di Miceli-Riggio 34 punti; 2. Polselli-Bianchi 28; 3. Rosso-Ronzano (Lancia Delta) 26; 4. Lenci-Buscioni 20; Benazzo-Bocca 20 (tutti gli altri su Ford Escort). Seguono altri 67 piloti.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Fusaro-Vaccari (Fiat Cinquecento) 15 punti; 2. Manfrinetti-Brandta (Fiat Cinquecento). Seguono altri 6 piloti.

Classe 1400: 1. Grossi-Pasquali (Citroën Ax Sport) 40 punti; 2. Fontani-Spelti (Peugeot 205 Rallye) 28; 3. Topazzini-Kraft (Peugeot 205 Rallye) 22; 4. Fausone-Aresca (Fiat Uno 70) 16; 5. Zanotti (Citroën-Peugeot) 14. Seguono altri 64 piloti.

Classe 1600: 1. Boria-Martinelli 34 punti; 2. Canevari-Murdolo 28; 3. Gonzo-Poini 21; 4. Apolloni-Di Salvo 20; 5. Pensa-Berretto 18 (tutti su Opel Corsa Gsi). Seguono altri 51 piloti.

Classe 2000: 1. Vallino-Abate (Peugeot 309 Gti 16) 26 punti; 2. Macchi-Muzzarelli (Peugeot 309 Gti 16) 20; 3. Russo-Pistarino (Peugeot 405 Mi 16) 20; 4. Fiora-Sghedoni (Renault Clio 16V) 20; 5. Pasini-Bacci (Fiat Ritmo 130) 16. Seguono altri 75 piloti.

Classe 2500: 1. Falleri-Baldieri (Bmw M3) 20 punti; Prinetto-Comollo (Renault 5 Gt Turbo) 20; Vecchi-Mazzini (Bmw M3) 20; 4. Berri Raviolo (Renault 5 Gt Turbo) 16; 5. Larini (Fiat Uno Turbo) 14; Mazzotti-Liessi (Renault 5 Gt Turbo) 14. Seguono altri 54 piloti.

Classe oltre 2500: 1. De Cecco (Lancia Delta) 20 punti; 2. Leoni (Lancia Delta) 18; 3. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort) 17; 4. Zonca-Martini (Ford Escort) 16; Pianzola-Roggia (Lancia Delta) 16. Seguono altri 51 piloti.



Vincendo la classe A5 al rally Valdinievole con la sua Bmw, Manrico Falleri si è guadagnato il successo di categoria nel Rallygame '93

ZINI

TERMINATA IN TOSCANA LA «REGULAR SEASON»

Rallygame ecco i vincitori

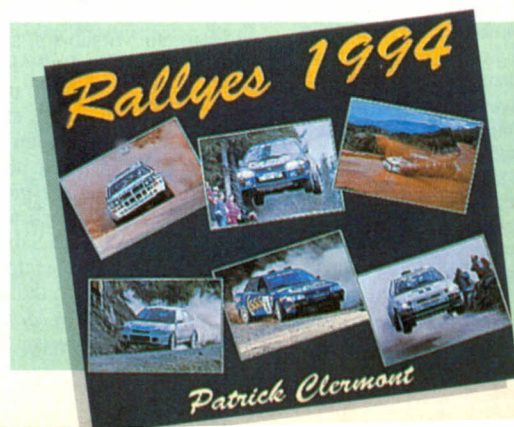
Eccoli dunque i vincitori di Rallygame '93, chiusosi con il rally della Valdinievole all'insegna della lotta più accesa. L'ultima sorpresa l'ha offerta il toscano Manrico Falleri, che ha acciuffato il primato nella classe A5 proprio grazie al successo di Montecatini. In questa classe, con tre piloti finiti ex-aequo, è stato il Comitato dei Saggi a dirimere la questione vittoriosa finale, stabilendo come criterio discriminante il miglior piazzamento assoluto conseguito dai tre piloti: l'ha spuntata proprio Falleri, grazie ad un quinto ed un ottavo posto. La palma del vincitore con più punti è andata a Massimo Menichi, che per aver ragione della agguerritissima concorrenza di Pagano e Mastrazzo è dovuto salire sino a quota 47 nella classe N3 dominata dalle Opel Corsa. Il pilota con il maggior numero di ri-

sultati è stato il giovane piacentino Massimiliano Settembrini vincitore della Classe N5 con sette arrivi nella gara di Rallygame. Il titolo di più efficace va indubbiamente a Grossi, trionfatore nella A2 con la sua Citroën Ax, con quattro successi in altrettante gare. Due sorprese e due conferme. Le prime arrivano dal sud con i siciliani Cristoforo Di Miceli e Giuseppe Cannino. Hanno conquistato la vittoria in due delle classi più difficili: Di Miceli fra le N6, Cannino nella frequentatissima N2 ed entrambi cogliendo i punti decisivi in gare di zone rallisticamente ai vertici: Toscana e Piemonte. Le conferme arrivano dal modenese Roberto Medici e dal ligure Claudio Vallino, entrambi al secondo alloro in Rallygame: Medici ha già vinto l'anno passato, Vallino due stagioni fa, quando in finale conqui-

stò il diritto di disputare il rally di Sanremo con la squadra ufficiale Mazda di Geri Pelli. Accessissima la lotta nella classe A3, dove alla fine l'ha spuntata Boria su Canevari e sulla «rivellazione» Gonzo, protagonista nel Tradizione Terra. Il piemontese Claudio Viberti, con la sua Peugeot, ha invece negato il bis in Rallygame a Laganà, mentre il primo alloro fra i «cinquecenti-

sti» è per il veneto Fusaro. Infine fra le vetture top vittoria per De Cecco, che completa l'en-plein stagionale con la Lancia Delta della Raceday, con la quale ha già vinto la Coppa Italia quarta zona. Ora non resta che aspettare gennaio per la tradizionale finale di Piancavallo dove non mancheranno sorprese, novità e, ovviamente, premi per i vincitori.

Gianni Cogni



A BOLOGNA DAL 10 AL 12 DICEMBRE

Nuova formula per il Memorial

Basta al Gruppo N e alle vetture a due ruote motrici, via a una nuova «gara nella gara» per aumentare la durata dello spettacolo. Questa, in sintesi, la nuova struttura del Memorial Bettega, la manifestazione rallistica del Motor Show di Bologna. La kermesse bolognese è in programma quest'anno dal 4 al 12 dicembre e sarà conclusa appunto dal Memorial Bettega, il cui svolgimento è previsto nei giorni di venerdì 10, sabato 11 e domenica 12 dicembre, nell'area 48 del quartiere fieristico bolognese. Si comincia venerdì 10 con la «Rally Eurocup Motor Show» nuova manifestazione riservata a piloti di vetture Gruppo A: i migliori due accederanno al Memorial Bettega vero e proprio, che infatti passa da otto a dieci concorrenti. Per la «Rally Eurocup Motor Show» le teste di serie sono Dario Cerrato, Alex Fiorio e Piero Liatti e a questi si aggiungono Bica, Battaglin, Travaglia, Manfrinato, Errani, Munari, Bandierini. Secondo il principio «tutti contro tutti» ogni pilota incontrerà gli altri, con suddivisione in tre gare da 15 sfi-

de di ciascuna: i primi due di queste tre gare, sei piloti in totale, daranno vita al Memorial Bettega notturno, sabato 11 dicembre. Per quanto riguarda il Memorial Bettega vero e proprio gli iscritti sono tra i migliori del ralismo internazionale: Colin Mc Rae e Richard Burns con le Subaru Impreza e Legacy, Carlos Sainz e Andrea Aghini con le Lancia del Jolly Club, Dario Cerrato e François Delecour con le Ford Escort, Tommi Mäkinen con la Lancia dell'Astra, un pilota da desi-

gnare per l'Audi Coupé degli Schmidt. Questi otto, più i due migliori della «Rally Eurocup» saranno suddivisi a sorteggio nel girone giallo e nel girone rosso. I due migliori di ogni girone accederanno a semifinale e finale per i primi quattro posti. Da qui emergerà il nome dell'erede di Colin Mc Rae, vincitore delle ultime due edizioni (nella foto lo scozzese durante la vittoriosa cavalcata dello scorso anno con la Subaru Legacy) e autentico beniamino del pubblico bolognese.



ORSI

PROGRAMMA DELLA MITSUBISHI TEDESCA

Gruppo N da... Lancer

Dopo una stagione interlocutoria la Mitsubishi Ralliart Germany, vincitrice del campionato Europeo '92 con Erwin Weber, tornerà nei rally con un impegno di un certo rilievo. Per la squadra diretta da Ingolf Raiss, che rischiava di interrompe-

re l'attività agonistica, c'è un programma di sviluppo della Mitsubishi Lancer nella versione Gruppo N. I collaudi li condurrà Erwin Weber e la vettura della Ralliart Germany sarà molto probabilmente affidata alla 27enne tedesca Isolde Holderied,

per il campionato del mondo del prossimo anno. Sono a buon punto le trattative, sempre a proposito di Mitsubishi Lancer Gruppo N, fra la Top Run e la Casa giapponese. Piloti per un programma mondiale potrebbero essere Recalde e Trelles. (c.l.)

Arriva dalla Francia il calendario per il 1994

Si avvicina il periodo delle festività natalizie e si comincia a pensare a quali regali si possono fare alle persone più care. Ecco un'idea che sicuramente piacerà agli appassionati di rally: si tratta del calendario '94 del fotografo francese Patrick Clermont, avente quale tema il mondiale '93. Si tratta di un calendario del formato di 40 x 45 cm, con immagini di 30 x 40, venduto al prezzo di 150 franchi francesi (al cambio 34.500 lire circa), spese di spedizione comprese. Chi è interessato può contattare Patrick Clermont telefonando allo 0033 -53660160 -53476850. L'indirizzo è Bp 332, 36 Rue Lavoisier, 47008 Agen (Francia).

RADAR

Nella Svizzera del divieto alle corse in pista, la serie rally è vivace. **Olivier Burri** è campione '93. E per il '94...

LAURENT MISSBAUER

fotografiePHOTO4



Sopra, l'Escort di Jaquillard. In basso la Sierra di Burri, al terzo titolo

Imponendosi a fine ottobre nel rally del Vallese, ultima gara del Campionato svizzero, Olivier Burri si è aggiudicato il terzo titolo nazionale consecutivo. Al volante della Ford Sierra Cosworth 4 x 4 preparata dall'elvetica Gto Evolution di Boudry, il 30enne pilota della scuderia ticinese Chicco d'Oro ha effettuato al Vallese una prova maiuscola e questo gli ha concesso di concludere la stagione con un totale di sette vittorie su otto gare. Sette vittorie alle quali bisogna aggiungere il successo ottenuto nella classifica «Promotion» del rally di Monte Carlo, dove Burri ha conquistato un convincente settimo posto assoluto. Per lui il '94 porta la speranza di riuscire a concretizzare un mini programma di tre rally del mondiale: Monte Carlo, Tour de Corse, Sanremo. Tornando al campionato elvetico occorre dire che Olivier, concessionario Toyota a Belprahon nei pressi di Moutier, nel Giura bernese, non ha davvero avuto rivali questa stagione. Il suo avversario potenzialmente più pericoloso, Christian Jaquillard (38 anni), ha disputato solamente tre gare con la nuovissima Ford Escort Cosworth preparata da Gordon Spooner, mentre Jean Laurent Girolamo (28 anni), pilota ufficiale della Mitsubishi Svizzera, non ha potuto ottenere risultati di rilievo al volante di una Mitsubishi Galant Vr4 che ha accusato il peso degli anni nei confronti della Ford Sierra Cosworth di Burri e della Ford Escort Cosworth di Jaquillard. L'unica gara che è sfuggita a Burri è stato il rally di Saint Cergue, che ha visto Francesco Mari (30 anni) imporsi alla sua prima gara stagionale al volante di una Lancia Delta Hf preparata da Mauro Nocentini. Mari, cognato di Girolamo, ha di sicuro approfittato in questa occasione del-

l'incendio che ha mandato kappào la Sierra di Olivier Burri, ma la sua prova è stata in ogni modo brillante. Il ritiro di Burri a Saint Cergue ha concesso a Jean Marie Carron (42 anni) di sperare sino all'ultimo di agguantare il titolo svizzero e sarebbe stata la terza volta nella sua carriera dopo quelli conquistati nel '75 e nell'81. Il regolamento del campionato rossocrociato è tale da premiare spesso la regolarità piuttosto che le prestazioni. Grazie agli ottimi risultati ottenuti in Gruppo N al volante di una Ford Escort Cosworth, Jean Marie Carron è arrivato all'ultima gara, il Vallese appunto, ancora con qualche chance di battere Burri in campionato. Per far avverare tale possibilità, Carron era tuttavia costretto a far suo l'assoluto. Il fatto di rimpiazzare per quest'ultimo rally la sua abituale Ford Escort con una Lancia Delta Hf della Jolly Autosport non è purtroppo servito a niente: Carron veniva infatti squalificato al termine del primo giorno di gara per aver sostituito una ruota ad un controllo orario utilizzando il crick prestato gli da uno spettatore...

La classifica finale del campionato svizzero: 1. Burri 58 punti; 2. Carron 51; 3. Corboz 44; 4. Darbellay 35.





RALLY A INVITI MONZA

Nel segno di ...anussi

Sempre più calato nel ruolo di businessman, Andrea non dimentica i trascorsi di pilota professionista e piazza la stoccata vincente. Con un'Escort super...

 **GIANNI COGNI**

MONZA — Non c'erano dubbi, non potevano essercene: Andrea Zanussi e Popi Amati con la super-Superescort della Pro.Motor.Sport hanno dominato in lungo e in largo la 16esima edizione di un Rally dell'Autodromo che fatica ogni anno di più a nascondere le rughe. Dall'alto del suo innato talento e confortato da un mezzo inarrivabile,

Zanussi ancora una volta a Monza (dove è ospite fisso dall'87) si è calato una-tantum nel ruolo, per lui naturale, di pilota, abbandonando quello ormai consolidato di uomo d'affari ed editore di successo. Giusto quel che basta per ridare fiato a rimpianti e sogni e per rinverdire la sua fama di campione del volante. Magari, sempre per gradire, fra una ventina di giorni concederà il

bis in un altro rally anomalo, «Il Ciocchetto» (da lui vinto lo scorso anno), per poi estraniarsi dalle gare sino a Monza prossima, a meno che il sapore di Escort... Per un vincitore annunciato, visto il forfait di quell'Alfa 155 Dtm che nei programmi originali degli organizzatori doveva costituire l'altro polo di attrazione della gara, via libera alla lotta per la seconda piazza fra il nugolo di piloti

in Delta presenti. Da una parte i ralisti Panontin e Romeo Deila, dall'altra i pistaioli Mamenti e Spinelli, più la «guest-star» Luca Badoer, per l'occasione calato nell'abitacolo di una vettura con i colori e la targa della Polizia. Alla fine l'hanno spuntata i ralisti; con Panontin, secondo, e Romeo Deila, quarto, a far tenaglia su Spinelli, terzo. Ma sino ad un passo dal termine il verdetto

Andrea Zanussi non ha avuto rivali a Monza con la super Ford Escort della Pro.Motor.Sport, a sinistra. Buon secondo posto per Panontin, a destra, mentre Luca Badoer è stato fermato dalla rottura del cambio sulla Delta della Polizia. In basso il pilota di F.1 mentre consulta la pianta del circuito che pure dovrebbe conoscere abbastanza bene...



UN ESERCIZIO TECNICO LA FORD VINCITRICE

E i cavalli sono 460!

MONZA — Bella da sognare, potente da far paura: la Ford Escort affidata ad Andrea Zanussi dalla Pro.Motor.Sport non è stata solo la dominatrice della gara, ma anche l'incarnazione di quello che avrebbero potuto essere le attuali Gruppo A di vertice senza la strozzatura all'immissione d'aria nel turbo, cioè la dimostrazione pratica dell'utopia della federazione, che imponeva il limite dei 300 cavalli di potenza nei rally. Doverosamente iscritta nella categoria prototipi, la vettura è l'evoluzione di quella dello scorso anno. Rispetto alla Escort vincitrice al Sanremo, questa Escort può contare su molti più cavalli e su un peso inferiore, oltre a una soluzione di abbinamenti cerchio-

pneumatico tipicamente pistaioli: cerchio da 18" con le gomme Pirelli usate in Germania nel Dtm dall'Alfa. La scocca e il resto erano standard, per testarne la resistenza alla sollecitazione generata da una potenza ben maggiore rispetto al consueto. Per quanto riguarda il peso, dei 1200 kg che sono il limite per il Gruppo A se ne sono persi ben 200, grazie soprattutto all'impiego di cofani e porte in materiali leggeri. Il propulsore, invece, si è come detto liberato della flangia limitatrice alla turbina, riprendendo la strada che potrebbe agevolmente portare questi motori a raggiungere le potenze stratosferiche delle Gruppo B: e stavolta si è sicuramente valicato quota 460 cavalli... ■

era al contrario, grazie ad un ottimo Manenti, fermato sulla penultima frazione dalla rottura del motore. Per Badoer, invece, al di là della manciata di secondi persi inizialmente per una foratura, una bella prestazione brutalmente interrotta dalla rottura del cambio in apertura della seconda giornata, quando stava iniziando ad attaccare per risalire dalla quinta posizione. Gloria anche per Arlotti, agevole vincitore fra le due ruote motrici con la Bmw M3, visto che Capello è finito fuori gara già alla seconda speciale, e visto che Fiora non poteva certo pretendere di più dalla Clio Williams, in una gara su pista, contro le Bmw M3. Poca storia anche nel Gruppo N, praticamente sempre all'insegna di «Roby» Sigala e con il solo Burlotti a contendergli il primato in un nugolo di Escort Cosworth. La cronaca parla di 97 equipaggi al via (i quasi 2 milioni di tassa d'iscrizione si sono evidentemente fatti sentire...), di una serie ininterrotta di scrach di Zanussi, che nella seconda giornata si è anche prestato agli esperimenti di assetto del team, e di due distinti momenti di falcidia. Il primo giorno i ritiri sono dipesi soprattutto dall'acqua fuoriuscita dalle varianti artificiali; con

vittime concentrate, Giudici a parte, fra le vetture «piccole». Nel secondo giorno, invece, sono stati parecchi i motori ed i cambi a rendere l'anima dopo tanto marciare a limitatore: ovvio che la lunga prova «Grand Prix» ne fosse il teatro principale. Da segnalare i reiterati problemi a cambio e frizione che hanno assillato la gara dell'onorevole da corsa Andrea Marcucci, i guai di Maneo, il motore che ha piantato Da Sacco verso il finale della prima tappa e le lamentele di Panontin, alle prese con gomme meno performanti di quelle del compagno di squadra Manenti. Tanti spiccioli in una classifica pressoché congelata alle prime battute. Per rendersene conto basta confrontare quella della prima tappa (Zanussi, Manenti a 45", Panontin a 56", Spinelli a

l'14", Badoer a l'20") con quella finale: di fatto identica, ritiri a parte... Il rally-passerella a Monza sta perdendo fascino e necessita di una ventata di novità se vuole ritornare ai fasti diversi di un tempo. Una kermesse è tale se ci sono gli attori giusti: e una volta a Monza c'erano i team ufficiali, tanti piloti di rango, personaggi di richiamo. Ora sono rimaste le briciole. Una manifestazione anomala come questa vuole più colore: stavolta, espellendo dal paddock i camper di ospitalità dei team, si è certamente dato più ordine ma ancora più grigiore. E poi la pensata delle varianti artificiali con le barriere piene d'acqua non è stata certo il massimo: chi le urtava le rompeva, allagando la pista, con annesso rischio-ghiaccio vista la temperatura... ■

fotografiePHOTO4



le classifiche

RALLY A INVITI

Monza (Mi), 20-21 novembre 1993
16. Rally dell'Autodromo di Monza

Le classifiche

Assoluta: 1. Zanussi-Amati (Ford Escort Cosworth) a 1'06'35"; 2. Panontin-Di Marco (Lancia Delta Hf) a 1'58"; 3. Spinelli-Pellino (Lancia Delta Hf) a 2'19"; 4. R. Della-Vischioni (Lancia Delta Hf) a 3'29"; 5. Redolfi-Quarantani (Toyota Celica 4Wd) a 4'09"; 6. Sottosanti-Goggia (Lancia Delta Hf) a 4'49"; 7. Arlotti-Taglioretti (Bmw M3) a 5'15"; 8. Sigala-Peroglio (Ford Escort Cosworth) a 5'19"; 9. Rossi-Puzzolo (Toyota Celica 4Wd) a 5'32"; 10. Burlotti-Maifredini (Ford Escort Cosworth).

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Giovanoli-Baldini (Opel Astra Gsi) a 1'19'06"; 2. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi) a 37"; 3. Ortodossi-Ferrari (Peugeot 309 Gti 16) a 1'03"; 4. Gerevini-Dossena a 1'16"; 5. Riccardi-Contini (Opel Astra Gsi) a 2'16"; 6. Belotti-Bottelli a 3'09"; 7. Bertocchi-Andriolletti a 3'10"; 8. Audisio-Gerbaudo a 3'46"; 9. Messori-Meggetto a 4'02"; 10. Balacco-De Micheli (Renault Clio 16V) a 4'11"; 11. Ristori-Castiglioni (Peugeot 309 Gti 16) a 4'24"; 12. Barbieri-Brioni (Opel Astra Gsi) a 5'14"; 13. Imbrigiotta-Moscato (Renault Clio 16V) a 5'31"; 14. Coatto-Giulini (Renault 16V) a 9'33"; 15. Longo-Campochiario (Opel Astra Gsi) a 32'16" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

Classe 2500: 1. Romano-Garavaglia in 1'17'15; 2. Di Gennaro-Costa a 3'02"; 3. Maestri-Galliaro a 3'04"; 4. Giacometti-Berardelli (Renault 5 Gt Turbo) a 3'06" (tutti gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. Sigala-Peroglio in 1'11'54"; 2. Burlotti-Maifredini a 43"; 3. Bertolini-Stefani a 1'21"; 4. Mannarino-Vernuccio a 2'58"; 5. Zonca-Martini a 3'05"; 6. Padovani-Brindesi a 3'37"; 7. Volpato-Oberti (Lancia Delta Hf) a 4'15"; 8. Oberti-Pelliccioni (Lancia Delta Hf) a 5'32"; 9. Rescia-Corna (Ford Sierra Cosworth) a 5'42"; 10. Giovannone-Silvestri a 5'45"; 11. Mezzini-Denari a 6'04"; 12. Giachello-Carli a 7'47"; 13. Marcucci-Bigiarini (Ford Sierra Cosworth) a 9'36"; 14. Ferraris-Eriglio (Ford Sierra Cosworth) a 9'42"; 15. Perosino-Droz (Ford Sierra Cosworth) a 14'43"; 16. Conti-Conti (Lancia Delta Hf) a 15'52" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Fiora-Bolognani (Renault Clio Williams) in 1'13'03"; 2. Simoncini-Redaelli (Peugeot 205 Gti) a 8'05"; 3. Finiguerra-Del Tenno (Toyota Corolla) a 12'44".

Classe 2500: 1. Arlotti-Taglioretti in 1'11'50"; 2. Colombi-Vittori a 55"; 3. Ciminaghi-Brigadoni a 6'09"; 4. Bergna-Viviani a 7'28"; 5. Pisoni-Giuffrida a 11'53" (tutti su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. Panontin-Di Marco in 1'08'33"; 2. Spinelli-Perino a 21"; 3. R. Della-Vischioni a 1'31"; 4. Redolfi-Quarantani (Toyota Celica 4Wd) a 2'11"; 5. Sottosanti-Goggia a 2'51"; 6. Rossi-Puzzolo (Toyota Celica 3Wd) a 3'34"; 7. Ogliari-Zoller a 4'28"; 8. Rosina-Paglia a 4'30"; 9. Re Felice-Mometti a 6'02"; 10. Isolani-D'Agnoles (Ford Sierra Cosworth) a 7'57"; 11. Sabbatini-Sabbatini (Alfa Romeo 155) a 8'46"; 12. Cardin-De La Fuente a 11'01"; 13. Giordano-Spotti a 13'10" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

GRUPPO S

Classe S1: 1. Zanussi-Amati (Ford Escort Cosworth) in 1'06'35"; 2. Gamba-Parigi (Ford Escort Cosworth) a 10'34".

■ **LITE IN PISTA.** Alla fine della prova Grand Prix il pilota Imbrigiotta si è visto aggredire dall'avversario Travagin, che lo accusava di non averlo fatto passare durante la speciale della seconda frazione di gara. Poiché si è trattato di una aggressione in piena regola, Imbrigiotta ha reclamato contro il comportamento di Travagin. Risultato: ammenda di un milione di lire a Travagin, ma anche incameramento della cauzione per il reclamo (200.000 lire) visto che Imbrigiotta si è difeso...

Un secondo al secondo!

Navarra vince l'ultima prova della serie sterrata battendo per appena un soffio un grande Orioli. La De Martini conclude terza mentre Tognana vince il Gruppo N

■ **STEFANO COSSETTI**

PIANCAVALLO — I latini dicevano che la fortuna aiuta gli audaci ma dopo l'Aviano Rally a Piancavallo si può aggiungere che la fortuna non solo è di aiuto ma tende anche ad esaltare le loro gesta. Valga l'esempio di Andrea Navarra, per come ha vinto l'ultima gara del Trofeo Tradizione Terra 1993, andando cioè a riprendersi nel finale la posizione strappatagli da un altrettanto esaltante Edi Orioli. Giuseppe «Pucci» Grossi era al via, solo per onore di firma e per rispetto del regolamento. Lui il campionato lo aveva vinto già a San Marino e Piancavallo si è così trasformata in una passerella, sulla quale hanno sfilato, con pari merito, Sergio Pianezzola, Edi Orioli, Andrea Navarra e Paola De Martini. Quattro piloti dai profili di carriera diversi ma tutti capaci di esaltare fino all'ultimo istante una competizione appassionante e ricca di colpi di scena, terminata con Piancavallo imbiancato dalla neve. Un ideale passaggio di consegne alla stagione invernale: alle 8 di sabato 20 novembre, quando la coppia Manfrinato-Condotta ha preso il via, con il numero uno, la colonnina di mercurio segnava meno nove gradi... Erano 109 gli equipaggi ammessi al via. Le premesse della vigilia riservavano pari attenzioni alla lotta per la conquista di due classifiche: assoluta e Gruppo N. Se per il Trofeo piloti il valore era prettamente d'immagine, per il Gruppo N la gara contava ancora: Guido Novello poteva solo vincere, sperando in un Daniele Griotti piazzato non meglio del quinto posto. Un'impresa disperata e per propiziarla la scuderia Città di Castelfranco era addirittura riuscita a far mettere nuovamente casco e guanti a Tonino Tognana. Senonché la Mazda a lui desti-

nata aveva ceduto nelle prove della vigilia e il trevigiano era passato su un'Escort rimediata sul filo di lana.

LA CRONACA. Sergio Pianezzola apre le danze e rifila 5" a Navarra, 9" ad Orioli, 11" a Dracone e 16" alla De Martini. In Gruppo N son già guai per Novello, che paga con un dritto una staccata al limite (meglio: oltre). Per Griotti è fatta, anche se la gara è ancora lunga. Tognana lamenta problemi di frenata, che gli costano un testacoda. Seconda prova: Navarra non ci sta e replica, vincendo con 3" di margine su Pianezzola. Orioli è a 8", la De Martini a 11". In Gruppo N la ruota della fortuna gira ed ora è Griotti che soffre, con gravi problemi al cambio. Con la terza prova si chiude la prima serie di prove e Pianezzo-

la aggiunge 13" al vantaggio di 2" che già aveva su Navarra, al quale si spegne il motore in speciale. Orioli è terzo davanti a Paola De Martini, «navigata» per l'occasione da Cianci dopo il forfait della Gibelini fermata da un attacco di appendicite. Si ricomincia. O, per meglio dire, ricominciano Orioli e Navarra, primi a pari merito, quando Pianezzola esce di strada e si ritira. Navarra va al comando, ma Orioli e Ferfoglia non demordono, aggiudicandosi con Paola De Martini la quinta frazione. Il friulano si insedia al comando in coabitazione con Navarra. Il confronto è serrato. Frattanto, in Gruppo N, sia Novello che Manfrinato son costretti alla resa dal cedimento del cambio: per Griotti è il sospiro di sollievo. La sesta speciale chiude il secondo giro e Navarra riesce ad infligge-

Daniele Griotti in volo, a fianco, verso il titolo di Gruppo N. A Piancavallo il piemontese ha concluso attardato, ma il suo rivale Novello era già kappaò. Edi Orioli ha lottato sino alla fine per il successo con la Delta della Race Day, in alto, ma Navarra lo ha battuto per un secondo: in alto a destra il pilota del Jolly festeggia con Casarza. E intanto nevicava...





re 2" ad Orioli. Terza è la De Martini, quarto è Tognana, leader di Gruppo N e quinto nella graduatoria assoluta davanti a Vegnaduzzo, risalito fino alla sesta piazza. Il settimo appuntamento con il cronometro permette a Orioli di tornare al comando e questa volta da solo, seppur con un vantaggio esiguo su Navarra: 2" solamente. Penultima prova: il pubblico, numeroso, assiste ad una gara stupenda dove la parola risparmio sparisce dal vocabolario di chi si sta giocando il successo finale: Orioli e Navarra. Edì porta a 3 i secondi di vantaggio ma nella nona ed ultima frazione Navarra recupera: vince con 4" scavalcando Orioli. Paola De Martini conserva il terzo posto ma quella gomma «stallonata» sul finale non le va proprio giù, quel minuto «pagato» le va stretto. ■

fotografiePHOTO4



È CAMPIONE DELLA «PRODUZIONE»

Il giorno di Griotti

PIANCAVALLO — Adesso il campionato è veramente finito e lui, 36 anni, agente immobiliare di Pinerolo, è il vincitore del Gruppo N nel Trofeo Tradizione Terra 1993. Daniele Griotti deve lo stress di questo finale di stagione alla lotta sviluppatasi con Novello: «Per me è il coronamento di un sogno. O, se volete, il raggiungimento di un obiettivo che mi ero prefissato a inizio stagione. Ero consapevole che, praticamente, il campionato era già vinto da San Marino ma la matematica mi ha dato ragione solo a Piancavallo. Dove, ad ogni buon conto, mi è piaciuto esserci. Ho apprezzato la formula delle tre prove speciali da ripetere, facili da provare per chi non dispone di molto tempo come me». Griotti a Piancavallo non ha vinto il Gruppo N, lasciando il successo in buone mani: Tonino Tognana. Il trevigiano è visibilmente soddisfatto: «Del resto — dice — Piancavallo mi porta fortuna. È la terza volta che vinco, dopo il '78 e l'82. Se ci riprovo devo prendere le misure con le staccate». È probabile che lo rivedremo. Infine, Paola De Martini. Orioli davanti e Vegnaduzzo dietro suggerano l'arrivo in parata delle auto della race Day: «È stata — dice Paoletta — una gara magnifica». ■

le classifiche

TROFEO TERRA

Aviano-Piancavallo, 21 novembre 1993

1. Aviano Rally

gara valida per il Trofeo Terra

Le classifiche

Assoluta: 1. Navarra-Casazza (Lancia Delta HF) a 58'37"; 2. Orioli-Ferfoggia (Lancia Delta HF) a 1"; 3. De Martini-Cianci (Lancia Delta HF) a 1'40"; 4. Vegnaduzzo-Bisoli (Lancia Delta HF) a 2'27"; 5. Tognana-Zanella (Ford Escort Cosworth) a 3'10"; 6. Rocca-Forina (Mazda 323 Gt R) a 4'30"; 7. Marchioro-Ramponi (Ford Escort Cosworth) a 4'35"; 8. Dall'Agnesse-«Swilly» (Lancia Delta HF) a 5'13"; 9. Cagalli-Lovato (Ford Escort Cosworth) a 5'46"; 10. Pelli-Mariani (Mazda 323 Gt R) a 6'09".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Ghegin-Dal Ponte (Opel Corsa Gsi) in 1'12'18"; 2. De Dominicis-Corazza (Opel Corsa Gsi) a 7"; 3. Marcolin-De Luca (Peugeot 205 Gti) a 4'56".

Classe 2000: 1. Tremonti-Tremonti in 1'08'36"; 2. Corredig-Candoni a 39"; 3. Zanparini-Guidolin (Opel Kadett Gsi) a 52"; 4. Hunziker-Marano a 1'21"; 5. Panozzo-Panozzo (Peugeot 205 Gti) a 3'29"; 6. Toffoli-Treo (Opel Kadett Gsi) a 3'30"; 7. Chiorboli-Rizzi (Opel Astra Gsi) a 4'01"; 8. Berardi-Rigon (Opel Astra Gsi) a 4'39"; 9. Scalabrin-Colja (Peugeot 205 Gti) a 5'49"; 10. Tauffer-Rattin (Opel Kadett Gsi) a 5'58"; 11. Carrara-Bortoletto a 6'19"; 12. Mastelotto-Nart a 8'59". (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti).

Classe oltre 2500: 1. Tognana-Zanella in 1'01'47"; 2. Rocca-Forina (Mazda 323 Gtr) a 1'20"; 3. Marchioro-Ramponi a 1'25"; 4. Pelli-Mariani (Mazda 323 Gtr) a 2'59"; 5. Bertolini-Tumaini (Lancia Delta HF) a 3'31"; 7. Scariot-Trevisan (Lancia Delta HF) a 3'45"; 8. «Mistrà»-Tai Pan a 3'57"; 9. Meloni-Cecchetti a 3'59"; 10. Martelli-Ulivi (Ford Sierra Cosworth) a 4'20"; 11. Petrucci-Loli Ceroni (Mazda 323 Gtr) a 5'22"; 12. Griotti-Imperio (Ford Sierra Cosworth) a 6'09"; 13. Fior-Tiveron a 6'25". (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Gal-Bianchino in 1'16'20"; 2. Fabris-Roveredo a 31"; 3. Brustoloni-Fantuz a 1'05'11"; 4. Polato-Ciarlantini (Fiat Polski 126) a 1'24'42" (gli altri due su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Gonzo-Poini (Opel Corsa Gsi) in 1'06'34"; 2. Coral-Ferin (Opel Corsa Gsi) a 6'57"; 3. Doretto-Cavallaro (Peugeot 205 Gti) a 9'38"; 4. Mosca-Taverna (Alfa Romeo 33 4x4) a 11'26"; 5. Intorcia-Visentin (Peugeot 205 Gti) a 13'44".

Classe 2000: 1. Brunello-Cornero (Peugeot 309 Gti) in 1'06'14"; 2. Manfrin-Pighin (Opel Astra Gsi) a 56"; 3. Buiatti-Tomat (Vw Golf Gt 16V) a 3'11"; 4. Paterniti-Barna (Vw Scirocco Gti) a 6'48"; 5. Stival-Fortunato (Opel Kadett Gsi) a 7'10"; 6. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi) a 8'58"; 7. Favot-De Bortoli (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 23'31".

Classe 2500: 1. Nicola-Marcon (Fiat Uno Turbo I.E.) in 1'09'40"; 2. Martinis-Martinis (Fiat Uno Turbo I.E.) a 3'59".

Classe oltre 2500: 1. Navarra-Casazza in 58'37"; 2. Orioli-Ferfoggia a 1"; 3. De Martini-Cianci a 1'40"; 4. Vegnaduzzo-Bisoli a 2'27"; 5. Dall'Agnesse-«Swilly» a 5'13"; 6. Cagalli-Lovato (Ford Escort Cosworth) a 5'46"; 7. Zanghellini-Ferretti (Mitsubishi Galant) a 10'17" (tutti gli altri su Lancia Delta HF).

COSÌ IL TROFEO TERRA

Trofeo Conduttori: 1. Grossi 80 punti; 2. Navarra 76; 3. Pianezzo 58; 4. De Martini 44; 5. Orioli 27; 6. Dracone 26; 7. Fassitelli 25.

Coppa Gruppo N: 1. Griotti 72 punti; 2. Novello 62; 3. Stagno 35; 4. Fabbri 31.

Due ruote motrici aspirate sino a due litri: 1. Brunello 71 punti; 2. Manfrin 55; 3. Gonzo 51; 4. Reggini 35.

Juniore: 1. Pianezzo 87 punti; 2. Dracone 54; 3. Galleni 22.



RALLY MONOMARCA
FIAT CINQUECENTO

RISCHIA TUTTO

Un successo capace di assicurare il futuro. Ecco perché la finale a Varano è tanto importante. E se il campione ha meno di 25 anni...

■ **GIANNI COGNI**

Giovedì, venerdì e sabato di questa settimana, a Varano de' Melegari, una cinquantina di piloti vivrà tre giorni di passione fatti di emozioni, gioie e rimpianti, come si conviene a una partita senza appello che ha per posta la più ricca occasione di sempre per uscire dall'anonimato: 300 milioni di lire più il corrispettivo di altri 150 in pneumatici Michelin per disputare la stagione '94 in uno dei tre campionati nazionali maggiori (Assoluto, Promozione, Trofeo Terra) con una vettura a propria scelta, non necessariamente del gruppo Fiat. Il succo del gran finale della prima edizione del Trofeo Cinquecento sta tutto in questi numeri. E in questi tre giorni che assegneranno il superpremio, comunque destinato a un «under 25» (data di nascita limite il 31 dicembre 1967), sta in fondo anche il vero Trofeo Cinquecento '93: quello che si è snocciolato dal raduno iniziale del Mugello ad oggi, in fondo, è stata solo coreografia e magari anche il parziale limite di una serie che ha avuto, sì, grande successo ma non ha saputo ripetere i fasti quantitativi del progenitore, il Trofeo A112. Nato per richiamare una folla di concorrenti sull'onda dell'economicità della vettura, il Trofeo Cinquecento ha incontrato due difficol-



tà: le pretese dei preparatori e una formula che evidentemente ha voluto privilegiare la kermesse finale a scapito dell'attività stagionale. Sul primo fronte non è bastata la lodevole intenzione della scuderia Grifone di fissare in 60 milioni di lire il costo stagionale per i propri piloti (e c'è comunque chi ha chiesto sino al doppio...), vista la formula. Due gironi con risultati ininfluenti sull'esito finale del Trofeo hanno avuto quale conseguenza che la lista degli aventi diritto a giocare tanto ben di Dio è stata completata a tavolino, visto che non sono moltissimi quelli

IN ITALIA 8 PROVE

**E nel '94
si corre
in Europa**

Germania, Francia, Olanda, Spagna e probabilmente, anche Austria e Danimarca. Il Trofeo Cinquecento '94 verrà esportato a furor di popolo, con la nascita di altrettante serie nazionali che saranno completate a fine stagione con un Challenge Europeo che godrà di propri premi. Dunque il Gruppo Fiat aumenta considerevolmente il proprio sforzo nella categoria promozionale, incrementando il montepremi (complessivamente si passerà da 1 a



La terra, in questa foto Filosa, l'asfalto, a sinistra Gatti a Limone Piemonte, e il circuito di Varano: sono questi i tre elementi della finalissima

graficoPHOTO4

hanno affrontato l'intera stagione. Così i favori del pronostico vanno soprattutto ai tre piloti già protagonisti nel Campionato Fiat Uno e in evidenza nelle serie maggiori quest'anno: Andrea Dallavilla, Sandro Sottile e Sergio Pianezzola. I tre si sono limitati a una fugace apparizione (con vittoria per Dallavilla a Limone Piemonte e per Pianezzola a Sanremo), giusto per acquisire il diritto a partecipare alla finale. Esperienza e prestazioni con vetture di calibro maggiore (Ford Escort Gr.N per Dallavilla, Lancia Delta Gr.A per Pianezzola, Opel

Astra Gsi per Sottile) sono lì per non lasciare dubbi. Anche se una finale come questa non concede troppo spazio né ai recuperi né agli errori di guida. La piccola Fiat, che si è dimostrata robustissima, forse agevolerà i meno abituati a pilotarla (date le prestazioni, ovviamente limitate, non sarà infatti un problema sfruttarla appieno), ma sembra avere tutti i numeri per mettere in secondo piano il fattore imponderabilità meccanica, privilegiando le qualità e la sensibilità di guida dei protagonisti. Dunque è molto probabile che chiunque sia il pilota che per primo si iscriverà nell'albo d'oro del Trofeo, esso sarà sicuramente degno erede dei primi nomi che compaiono nel palmarès dei trofei progenitori. E questo sia che il nome del vincitore esca dal trio dei favoriti d'obbligo, o che emerga dal gruppetto dei protagonisti della «regular season». Questi ultimi sono tutti ricchi di talento: Ascheri, Pozzi, Olocco, Calabrin, Caviglioli, Luise, De Barba e il «baby» figlio d'arte Corrado Fontana. E se spuntarla fosse un «over 25»? Per lui il «contentino» sarà una Tipo 16V, ma il superpremio andrà comunque al migliore dei giovani, che da domenica potrà pensare a come spendere una di quelle occasioni che arrivano solo una volta nella vita. ■

1,3 miliardi per gli italiani, compreso il confermato «superpremio finale») e rinnovando totalmente la formula adottata nel nostro Paese: il Trofeo Cinquecento 1994 eliminerà i due gironi, con calendario unico, su 8 rally e apertura in Costa Smeralda. Novità assoluta sono poi le due gare esclusivamente riservate alle Cinquecento: una in programma a metà stagione al Ciocco, l'altra, quella conclusiva, a fine ottobre in una località ancora da stabilire. Le altre cinque prove in programma saranno decise in questi giorni. Principali candidate: Piancavallo, Abruzzo, Limone, Lana, Salento, Messina e Sanremo. Presto si saprà qualcosa per questo importantissimo aspetto del trofeo '94. ■



Le gare sono tre

Tre corse separate, ognuna con una sua classifica e con attribuzione di un punteggio ai primi dieci: 12 punti al vincitore e via a scalare sino al decimo, che avrà 1 punto. Questa la struttura della super finale del 1. Trofeo Fiat Cinquecento che si svolge a Varano de' Melegari e dintorni. L'impianto parmense farà da base operativa alla carovana delle Cinquecento, che si sposteranno dentro e fuori dall'autodromo per le varie prove speciali delle tre corse. Queste hanno, rispettivamente, fondo solo sterrato, asfaltato e sterrato, solo asfaltato. Per la classifica finale sarà conteggiato un massimo di due risultati su tre. Ma ecco nel dettaglio il programma.

Il programma

Mercoledì 24 novembre

Verifiche sportive dalle ore 9.00 alle 12.30. Verifiche tecniche dalle ore 9.30 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 16.00; ricognizione della prova Gran Premio dalle ore 16.00 alle 17.00; briefing del direttore di gara con i conduttori alle ore 18.15.

Giovedì 25 novembre - Prima corsa (sterrato)

Partenza (Varano) dalle ore 8.00; Ps1 (Specchio) ore 8.09; Ps2 (Palazzo) ore 9.11; Ps3 (Ca' Merlotto) ore 9.35; Ps4 (Costa) ore 9.47; Ps5 (Specchio) ore 10.58; Ps6 (Palazzo) ore 12.00; Ps7 (Ca' Merlotto) ore 12.24; Ps8 (Costa) ore 12.36; Ps9 (Specchio) ore 13.47; Ps10 (Palazzo) ore 14.49; Ps11 (Ca' Merlotto) ore 15.13; Ps12 (Costa) ore 15.25; arrivo (Varano) ore 17.57. Totale km 257,44, km prove speciali 87,81.

Venerdì 26 novembre - Seconda corsa (sterrato e asfalto)

Partenza (Varano) dalle ore 8.00; Ps1 (Specchio) ore 8.09; Ps2 (Palazzo) ore 9.11; Ps3 (Ca' Merlotto) ore 9.35; Ps4 (Costa) ore 9.47; Ps5 (Specchio) ore 10.58; Ps6 (Palazzo) ore 12.00; Ps7 (Ca' Merlotto) ore 12.24; Ps8 (Costa) ore 12.36; Ps9 (Gran Premio-Varano) ore 14.31; Ps10 (Pellegrino) ore 15.16; Ps11 (Volpi) ore 15.45; Ps12 (Contile) ore 15.59; arrivo (Varano) ore 18.48. Totale km 272, km prove speciali 112,64.

Sabato 27 novembre - Terza corsa (asfalto)

Partenza (Varano) dalle ore 9.00; Ps1 (Pellegrino) ore 9.09; Ps2 (Volpi) ore 9.38; Ps3 (Contile) ore 9.52; Ps4 (Gran Premio-Varano) ore 11.24; Ps5 (Pellegrino) ore 12.09; Ps6 (Volpi) ore 12.38; Ps7 (Contile) ore 12.52; Ps8 (Gran Premio-Varano) ore 14.24; arrivo (Varano) ore 15.00. Totale km 199,48, km prove speciali 108,2.

Questi i finalisti

N.	EQUIPAGGIO
1	Caviglioli-Grossini
2	Ascheri-Arberi
3	Pozzi-Rossari
4	Luise-Levi
5	Olocco-Agodino
6	Calabrin-Cocchio
7	De Barba-Cason
8	Ciscato-Rebecca
9	D'Amico-Valentini
10	Villa-Tumaini
11	Caldani-Marinal
12	Ussai-Candoni
14	Pascale-Mongillo
15	Dal Bo-Danzo
16	Sottile-Preve
18	Gatti-Bonucci
19	Dallavilla-Fappani
20	Pianezzola-Celi
21	Biasiole-Cecchinato
22	Ballestrero-Concero
23	Guidi-Waterazzetti
24	Cangani-Angelilli
25	Gioli-Piccione
26	Bacci-Barellini
27	Galliano-Mauro
28	Lavagna-Salvatore

N.	EQUIPAGGIO
29	Lovisetto-Rebecca
30	De Giacomi-Vertemati
31	Melluzzo-Pastorelli
32	Veroni-Serra
33	Fissore-Riorda
34	Manfrinetti-Branda
35	Rossi-Cavallo
36	Bucci-Vicerdini
37	Assirati-Palombi
38	Peirone-Marcolin
39	Serra-Conti
40	Fontana-Giachino
41	Acerbis-Di Marco
42	Bolacchi-Fedeli
43	Fanuele-Silvestri
44	Zinna-Avanzini
45	Filosa-Marseglia
46	Romagna-De Paoli
47	Vallini-X
48	Perini-Mantovani
49	Fusaro-Viel
50	Bianchi-Barsanti
51	Pacini-Bartoletti
52	Artusi-Garavaldi
53	Saladino-Cassata
54	Aliberti-X

Al via tedeschi e francesi

N.	EQUIPAGGIO
55	Duchene-Cholley (F)
56	Weber-Gunther (D)
57	Bartolini-Le Corre (F)
58	Schelle-Ogolter (D)
59	Cellier-Cizeron (F)
70	Helmert-Pulgar (D)

N.	EQUIPAGGIO
71	Martins-Faulliet (F)
72	Chmiela-Schneider (D)
73	Berchoux-Baine (F)
74	De Beloy-Fabre (F)
75	Kohler-Wolf (D)

NON SOLO MODA

Solo un'analisi superficiale potrebbe fare pensare che proporre un coupé in questi tempi di crisi sia un atto di coraggio esagerato o da inguaribili ottimisti. Nel '92 il segmento H, in cui si inserisce questa vettura, ha registrato una vendita in Europa di 200.000 vetture, quest'anno questa quota dovrebbe scendere a 170.000, con una perdita (il 15%) che è quasi la metà rispetto al trend generalizzato nel mercato dell'auto. Ma gli analisti di marketing vanno oltre: partendo dalla considerazione che negli ultimi cinque anni la quota di mercato delle coupé in Europa è quadruplicata, passando dallo 0,6% all'1,6%, in coincidenza dell'arrivo di vetture sempre più interessanti, chi fa le proiezioni sui futuri scenari sostiene che è il prodotto, più o meno valido, a determinare i successi di mercato. In ogni caso la Fiat conta di vendere 20.000 Coupé all'anno, la metà delle quali in Italia. Sicuri di un forte impatto di comunicazione, a Corso Marconi non hanno adottato sigle distintive: l'auto si chiama semplicemente Coupé Fiat. «È una vettura di nicchia — così ha spiegato l'ingegner Paolo Cantarella, l'amministratore delegato della Fiat Auto — ma non nel senso di qualche cosa che si mette attorno, per esempio, a belle statue, al contrario è un oggetto di sfida per attaccare con un'arma appropriata i mercati internazionali». La vettura coupé si va infatti a inserire in una nicchia dove regna una forte aggressività. La Fiat a questa sfida si presenta quindi forte di una ricca tradizione, consolidata negli ultimi sessant'anni con auto di indiscutibile pregio e valore tecnico, ma purtroppo negli ultimi quindici anni questo settore è stato abbandonato. Vedere che questo spazio era stato occupato da costruttori di ogni nazione, e in alcuni casi privi di tradizione e prestigio paragonabili per i coupé a quelli della Casa torinese, ha indotto la Fiat a correre ai ripari. In soli tre anni a Corso Marconi sono stati capaci di preparare un prodotto che può essere considerato il capostipite di una nuova cultura della vettura sportiva: abitabilità, confort, sicurezza (intesa anche come guida sempre ben gestibile) si integrano con i concetti di sportività sia meccanica che estetica. A proposito di design non può poi passare inosservata l'originalità della forma di questa vettura che rappresenta la sintesi di tutti i valori dello stile italiano, caratterizzato in questo caso da un carattere grintoso, incisivo, ma ugualmente funzionale, frutto della collaborazione del Centro Stile Fiat e della Pininfarina. (a.r.)

NOVITÀ LA SPORTIVA FIAT COUPÉ FEVER

L'ultima nata della Casa torinese è una sintesi molto riuscita di elevati contenuti tecnici e stilistici. In più esalta il piacere della guida

CARLO MASSAGRANDE





PLANCIA. Il cruscotto richiama la tradizione delle coupé del passato con strumenti circolari collocati su di una semplice lamiera.

INTERNO. Molti sono i richiami alle auto da corsa di un tempo, ma la sostanza è al passo con i tempi: i sedili ad esempio hanno un contenimento di tipo sportivo e un confort da berlina



NIZZA — La linea della Fiat Coupé è da guardare e basta. Ci limitiamo quindi a evidenziare soltanto che due sottili pieghe determinano un andamento curvilineo e all'altezza dei due passaruota i due tagli inclinati dal basso verso l'alto formano una ipotetica Z. Il

frontale non può non essere apprezzato, mentre la coda si può prestare a differenti valutazioni, ma il gioco degli equilibri c'è. Per mantenere la pulizia delle fiancate le maniglie delle portiere sono state collocate sui montanti. Il concetto di base del Coupé Fiat è quello della sportività sposata ad

abitabilità e confort. Fin dai sedili si capisce che la vettura è stata pensata per affrontare lunghi viaggi in tutta comodità, una cosa ben diversa dalle sportive del passato dove ci si doveva sedere su gusci metallici appena imbottiti, comunque sono state conservate le caratteristiche di contenimento laterale e antiscivolo. Vista da fuori, la Coupé sembra una 2+2 ma all'interno si scopre che ci sono quattro comodi posti. Sempre secondo la logica che usare una coupé non deve tradursi in un sacrificio continuo, anche il bagagliaio

ha dimensioni accettabili: 295 litri, con la possibilità di trasportare sci o mazze da golf. Infine va sottolineata l'importante presenza del sistema di ricircolo dell'aria e del filtro antipolline.

SU STRADA. Il Coupé Fiat va guidato per valutare la sua grande capacità di curvare, questa è una definizione che abbiamo preso a prestito da chi ha «vissuto» la nascita della vettura, ma molto bene sintetizza la realtà di quest'auto. L'impostazione è quella di una vera sportiva: ci si siede non sopra all'auto ma tra le quattro ruote; il baricentro è basso quasi quanto quello della Ferrari 456. Molto buona è la ripartizione dei pesi con un



64% sull'anteriore e il restante 36% dietro. Le sospensioni a ruote indipendenti, di tipo Mc Pherson con braccio a terra negativo davanti e a bracci oscillanti longitudinali posteriormente, sono accoppiate ad ammortizzatori lamellari per ottenere uno smorzamento degli scuotimenti adatto alle prestazioni della vettura. A ciò bisogna poi aggiungere che la scocca della Coupé, sempre per ottenere un comportamento il più possibile sportivo, è particolarmente rigida: infatti si pensi che una buona vettura ha un valore di resistenza di 80.000 kg per radiante, mentre nel caso della Coupé si arriva fino a 140.000 kg. Con simili ingredienti la guida si è mostrata, nella nostra prova svolta nell'entroterra della Costa Azzurra, sulle strade del Rally di Montecarlo, entusiasmante e sicura. Su percorsi tanto insidiosi abbiamo apprezzato la stabilità in curva che consente di anticipare l'accelerazione (dosandola comunque con attenzione) uscendo sempre veloci e mai in difficoltà per l'impostazione della curva successiva. Al raggiungimento di simili risultati contribuisce ovviamente il motore che, al di là della potenza massima di 195 cv, assicura sempre una risposta pronta. Si pensi che l'80% della coppia massima, che è di 30,2 kgm, è già disponibile fin da 2000 giri, come dire si può contare quasi sempre su di una spinta di 24 kgm. Quando poi attorno ai 3000 giri entra il turbo, un Garret raffreddato ad acqua, è bene tenere ben saldo il volante: a quel punto la Coupé sfodera la sua grinta con un'accelerazione e una ripresa da sportiva di razza. La potenza però non è tutto: bisogna poterla scaricare a terra in sicurezza, a ciò viene in soccorso il giunto viscoso. Nella nostra prova più volte ne abbiamo apprezzato ampiamente l'intervento quando sulle strade attorno a Montecarlo abbiamo incontrato infidi tratti viscosi, a quel punto il Viscodrive evitava pattinamenti. Quando si cammina decisi occorre anche una buona frenata, e nemmeno in questo caso siamo rimasti delusi. ■

La scheda TECNICA

FIAT

COUPÉ 16V TURBO PLUS

Motore: anteriore trasversale, 4 cilindri **cilindrata** 1995 cc; **alesaggio x corsa** 84 x 90 mm; **rapporto di compressione** 8:1; **alimentazione** Mpi elettronica law integrata con l'accensione; **accensione** elettronica di tipo statico; **distribuzione** bialbero in testa con quattro valvole per cilindro; **potenza massima** 195 cv a 5500 giri; **coppia massima** 30,2 kgm a 3400 giri.

Trasmissione: trazione anteriore; **cambio** manuale a cinque rapporti; **frizione** monodisco a secco a comando meccanico. **Autoteleia: scocca** autoportante; **sospensioni** a ruote indipendenti, anteriori tipo Mc Pherson con bracci oscillanti e posteriori con bracci tirati; **freni a disco** sulle quattro ruote anteriormente autoventilanti, doppio circuito con due servofreni in tandem, doppio sistema antibloccaggio

Abs, correttori di frenata sul retrotreno; **sterzo** a pignone e cremagliera con idroguida; **ruote** in lega leggera 6 x 16 pollici; **pneumatici** 205/50 x 16. **Dimensioni e peso: lunghezza** 4250 mm; **larghezza** 1766 mm; **altezza** 1340 mm; **passo** 2540 mm; **carreggiate** anteriore 1491 mm, posteriore 1477 mm; **volume bagagliaio** 295 litri; **serbatoio carburante** 60 litri; **peso** 1320 kg. **Prestazioni e consumo: velocità massima** 225 kmh; **accelerazione** da 0 a 100 kmh 7"5; consumo a 120 kmh 10.2 km/litro.



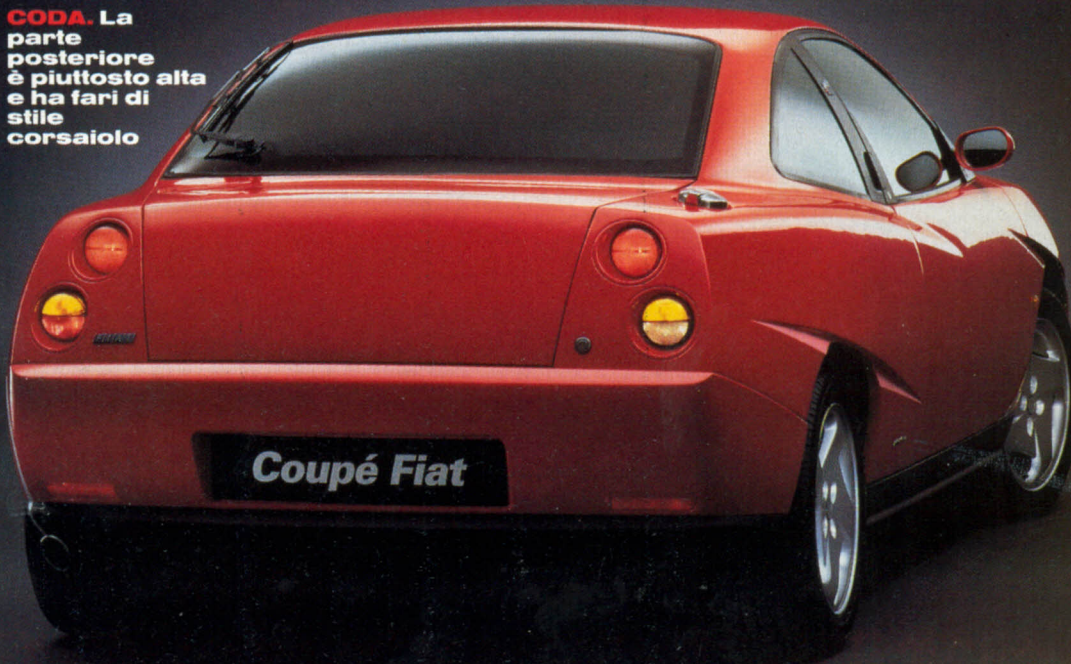
SONO MOLTI I RICHIAMI ALLA TRADIZIONE ITALIANA

Sapore ... antico

Turbo o aspirata, la Coupé è una vettura dal sapore di vera sportiva legato alla tradizione italiana. Gli strumenti, circolari e analogici, sono sistemati su di una lastra metallica verniciata, il bocchettone della benzina è a vista, realizzato in alluminio con apertura rapida. Il cofano ha una forma simile ad alcune vetture sport-prototipo con i fari conglobati e protetti da una lastra in policarbonato. Quest'identità è ovviamente comune a tutte le versioni della Coupé proposte. La gamma si apre con la 16V, per circa 35 milioni, spinta dal 4 cilindri due litri capace di 142 cv che permettono di arrivare a una velocità massi-

ma di 208 kmh, con un'accelerazione da 0 a 100 kmh in 9"2. Le prestazioni di spicco sono ovviamente offerte dalla versione sovralimentata: l'incremento di potenza è peraltro considerevole: più 38%, infatti si passa a 195 cv. La turbo è inoltre capace di una velocità massima di 225 kmh, mentre l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 7"5. Sul piano della sicurezza le due versioni sono poi uguali: le barre alle portiere, le cinture con pretensionatori, il sistema di blocco del flusso della benzina in caso di incidente e l'air-bag (optional) sono elementi comuni a entrambe. ■

CODA. La parte posteriore è piuttosto alta e ha fari di stile corsaio



FORMULA 3000

In un mercato depresso da una perdita di quote grave quanto la crisi economica che attanaglia i paesi più industrializzati, arrivano ora simultaneamente due super-berline come la 164 Q4 e la Safrane Biturbo, entrambe 3 litri integrali. È un fatto che impone più d'una riflessione. In primo luogo bisogna considerare che i progetti di queste auto sono nati oltre tre anni fa; allora il timore, seppur vago, che i ritmi di crescita accelerati della produzione automobilistica registrati in quei momenti potessero arrestarsi non sfiorava nessuno. Ad ogni modo presentarsi oggi al pubblico con vetture del genere è anche un segnale delle Case che, al di là della ripresa economica più o meno vicina, significa credere nel futuro dell'auto in un futuro fatto di tecnologie elevate volte al miglioramento della sicurezza nella circolazione stradale sposate ad elevate prestazioni, con un messaggio chiaro: le due cose non sono in antitesi tra loro. Paradossalmente queste due super-berline arrivano al medesimo risultato finale partendo da basi diverse. La 164 Q4 va infatti a sostituire la 164 Quadrifoglio Verde, ne conserva il motore con la stessa potenza (230 cv) e si trasforma in trazione integrale, da semplice anteriore che era prima. L'ammiraglia della Renault, per parte sua, viene realizzata in modo assai particolare: si parte dalla Quadra, si manda la scocca a Irmischer, affermato preparatore del Turismo tedesco, per gli interventi necessari con l'arrivo di elevate prestazioni, mentre il motore affidato alle cure di Hartge, altra boutique della tecnica cui attinge il mondo del Turismo in Germania, per la sovralimentazione del propulsore. I legami con il prestigioso Dtm, il Turismo tedesco, sono però ben più diretti nel caso della Casa del Biscione che ha vinto quest'anno l'ambito campionato. Poi per l'Alfa la ricaduta della tecnologia da corsa impiegata appunto con la trazione integrale nel Dtm è quanto meno naturale, inoltre sul piano commerciale è necessario proporre una berlina di grandi prestazioni che possa soddisfare offrendo grinta e sicurezza le attese che sono state create nel pubblico con i successi in pista. Il risultato finale ottenuto sia dall'Alfa che dalla Renault con queste stupende vetture è di altissimo livello, il prezzo di acquisto in entrambi i casi per quanto elevato è giustificato dai contenuti. Purtroppo entrambe sono gravate da otto milioni di tassa sulle auto di lusso. La filosofia infine differenzia notevolmente le due vetture: l'anima dell'Alfa è sempre permeata dalla grinta delle corse mentre per la Renault si può parlare di lusso... alla francese. (a.r.)

ALFA ROMEO

164 Q4

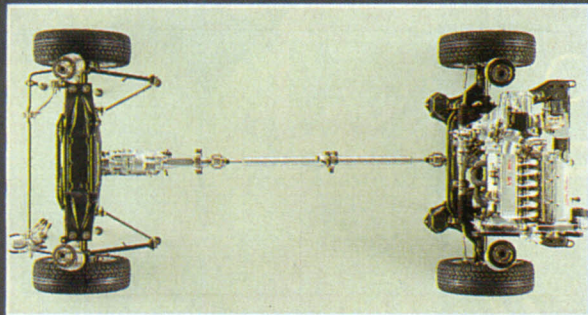
LA GRINTA

Prestazioni e comportamento sono da sportiva di razza a tutto ciò si aggiungono soluzioni tecniche raffinate

CARLO MASSAGRANDE

VARANO — Ricordate la Protéo, il coupé laboratorio allestito dall'Alfa Romeo nel 1991? Ebbene la 164 Q4 rappresenta la sua derivazione stradale con l'applicazione almeno di una parte degli alti contenuti tecnici di quel prototipo. Di questa 164 Q4 saranno prodotti il prossimo anno solo 1000-1200 esemplari e, visti i gravami fiscali previsti dal nostro Paese, appena un centinaio rimarranno entro i patrii confini. Su strada l'ultima nata del Biscione tiene fede a tutte le attese offrendo una guida entusiasmante. Stabilità, tenuta di strada, comportamento in curva, trasmissione a terra dell'elevata potenza sono di prim'ordine. È insomma una berlina dalla forte caratterizzazione sportiva, e come collocazione di mercato va a sostituire la Quadrifoglio verde a trazione anteriore, anch'essa dotata del motore V6 24V da 230 cv. Le doti di guidabilità di questa vettura le abbiamo ampiamente saggiate sulle tortuose strade del passo della Cisa e che portano alla pista parmense di Varano de' Melegari, dove abbiamo proseguito il test. Una cosa che ci ha molto favorevolmente impressionato è che la grande guidabilità della 164 Q4 consente di rimediare anche a eventuali piccoli errori, comunque cercare i limiti di una vettura del genere sarebbe rischioso perché sono molto alti. La 164 integrale non è comunque un'auto pensata solo in chiave di prestazioni: confort e sicurezza, sia attiva che passiva, non sono state di

certo trascurati. Ad esempio le sospensioni sono a smorzamento controllato elettronicamente, i freni a disco sono tutti autoventilanti, il pianale è stato modificato, poi non vanno dimenticate finenze come l'albero di trasmissione in titanio. Insomma, se la 164 Q4 costa oltre dieci milioni in più rispetto alla sorella Quadrifoglio verde a due ruote motrici, la maggior spesa è ampiamente giustificata. Proseguendo nell'esame tecnico della vettura, troviamo il cambio, realizzato in collaborazione con la tedesca Getrag, a sei marce dal funzionamento molto preciso con la prima corta e la sesta di potenza. Adottando questo numero di rapporti si è cercato di ottimizzare l'impiego stradale del motore che dà il meglio della coppia ai regimi medio-alti, il picco massimo è infatti a 5000 giri. La prima, che sviluppa 7,9 km ogni 1000 giri di motore, è un po' corta. Un'ultima considerazione deve riguardare il prezzo: oltre ai contenuti tecnici, anche la ricca dotazione, e l'affidabilità (si pensi che non sono previsti interventi di manutenzione programmata per i primi 100.000 km) giustificano ampiamente la spesa. Ciò che avvilisce è vedere come il patrio fisco si accanisca su certe auto: agli 8 milioni di Ise, la tassa sulle auto di lusso, da pagare all'atto dell'immatricolazione, si aggiunge, annualmente, quella di 840.000 lire perché, avendo sei marce, la 164 Q4 viene equiparata ai fuoristrada, con i conseguenti gravami fiscali. ■



TRE CENTRALINE AL LAVORO

Integrale ... intelligente

La trazione integrale della 164 Q4, realizzata in collaborazione con la Casa austriaca Steyr-Puch, si chiama Viscomatic. Questo sistema è impostato su un giunto viscoso centrale a lamelle, integrato a un differenziale di tipo epicicloidale. Il giunto viscoso è gestito elettronicamente da 8 sensori che forniscono i dati a una centralina che, a propria volta, pilota un pistone idraulico. Questo pistone interviene sulle lamelle facendole allontanare

o avvicinare con una distanza compresa fra 0,15 e 0,50 mm. Se i dischi vengono avvicinati, la soluzione viscosa silconica contenuta all'interno del giunto (composta anche di aria sotto forma di minuscole bollicine) viene compressa e così rimane più a contatto con le lamelle, così l'attrito fra le lamelle stesse è maggiore e quindi viene trasmessa più coppia. Se il pistone invece le allontana, la massa d'aria si espande, mentre la quantità del sili-

cone rimane praticamente costante, quindi l'attrito fra i dischi diminuisce così che minore è la coppia che passa fra un asse e l'altro. Questa la spiegazione per sommi capi. La collaborazione fra le tre centraline elettroniche e cioè questa del Viscomatic con le altre due, del Motronic relativa alla gestione del motore e quella dell'Abs, porta a un dosaggio ottimale della coppia, in quantità giusta, in ogni momento sull'asse più idoneo a seconda delle esigenze richieste da pilota e vettura, in base alle condizioni di guida, alla velocità, in frenata, all'angolo di sterzo, il tutto in tempo reale. Ricordiamo che la coppia che può essere trasmessa all'asse posteriore, può variare fra 0% e si avrà quindi totale trazione avanti, o 100% con totale trazione dietro. Il sistema di trasmissione integrale è completato da un differenziale anteriore tradizionale e da un Torsen applicato posteriormente che varia la coppia fra ruota e ruota e che ha la caratteristica di essere abbinabile al sistema anticavalcio Abs.

La scheda TECNICA



164 Q4

Motore: anteriore, trasversale, 6 cilindri a V di 60 gradi; *cilindrata* 2959 cc; *alesaggio* x *corsa* 93 x 72,6 mm; *rapporto di compressione* 10:1; *alimentazione* a iniezione elettronica Bosch Motronic 3.7; *accensione* elettronica digitale; *distribuzione* 2 alberi a camme in testa per ogni bancata con quattro valvole per cilindro; *potenza massima* 230 cv a 6300 giri; *coppia massima* 29 kgm a 5000 giri.

Trasmissione: trazione integrale sulle quattro ruote con controllo elettronico; *cambio* manuale a sei marce Getrag; *frizione* monodisco a secco a comando idraulico.

Autovelocità: *scocca* autoportante; *sospensioni* a ruote indipendenti anteriori e posteriori di tipo Mc Pherson con ammortizzatori a smorzamento controllato elettronicamente; *freni* a disco autoventilanti anteriormente e posteriormente, Abs e servocomando; *sterzo* a cremagliera con idroguida; *ruote* 6,5 x 16 pollici in lega leggera; *pneumatici* 205/55 x 16.

Dimensioni e peso: *lunghezza* 4555 mm; *larghezza* 1760 mm; *altezza* 1356 mm; *passo* 2660 mm; *carreggiate* anteriore 1532 posteriore 1506 mm; *volume bagagliaio* 465 litri; *serbatoio carburante* 75 litri; *peso* in ordine di marcia 1680 kg.

Prestazioni e consumo: *velocità massima* 240 kmh; *accelerazione* da 0 a 100 kmh 7"5; *consumo* a 120 kmh 10,1 km/litro.

Prezzo (chiavi in mano)
lire 87.886.800

Cilindrata: 2959 cc

Potenza max:
230 cv

Velocità max:
240 kmh



RENAULT

SAFRANE BITURBO

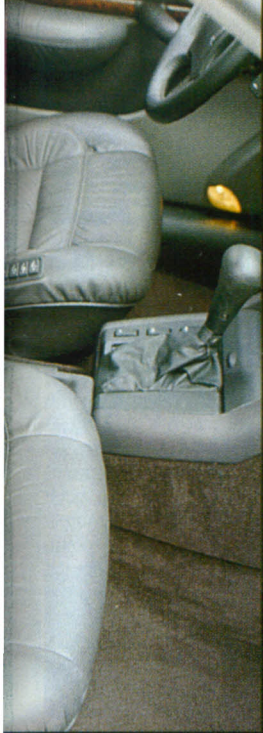
Il lusso

L'ammiraglia francese fin dal primo contatto offre una sensazione di notevole confort. Per dare brio al motore ci si è affidati allo specialista del Turismo tedesco Hartge per la sovralimentazione



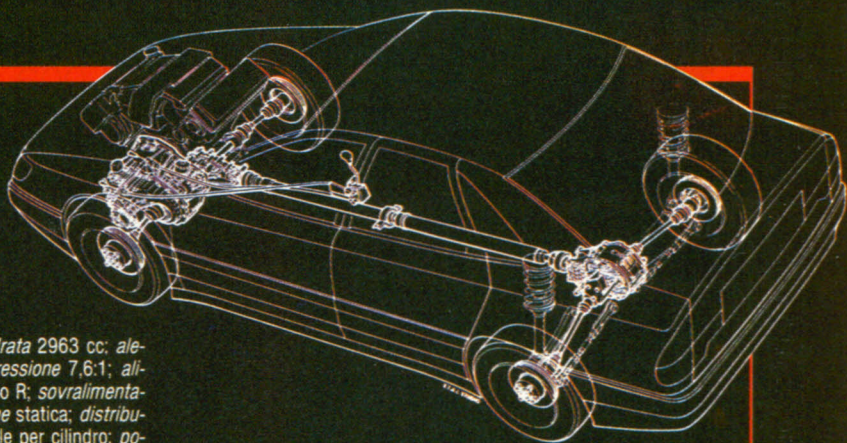
LUSSEMBURGO — La Renault Safrane Biturbo è una vettura di categoria superiore come del resto la 164 Q4. L'ammiraglia francese si era già vista negli ultimi Saloni e ora è disponibile sul mercato. È una vettura progettata tre anni orsono, o forse anche di più, e rappresenta naturalmente il top della gamma Safrane. Per ottenere un'elevata potenza dal suo tre litri V6 (quello dell'Alpine A 610) è stata scelta la strada della sovralimentazione e non delle quattro valvole per cilindro. La





La scheda **TECNICA**


RENAULT
SAFRANE
BITURBO



Motore: anteriore, trasversale, 6 cilindri a V; *cilindrata* 2963 cc; *alesaggio* x *corsa* 93 x 72,7 mm; *rapporto di compressione* 7,6:1; *alimentazione* a iniezione elettronica di tipo simultaneo R; *sovralimentazione* due turbine Kkk, una per bancata; *accensione* statica; *distribuzione* monoalbero a camme in testa con due valvole per cilindro; *potenza massima* 268 cv a 5500 giri; *coppia massima* 37 kgm a 2500 giri.

Trasmissione: trazione integrale con giunto viscoso intermedio e possibilità di bloccaggio del differenziale posteriore; cambio manuale a cinque rapporti; *frizione* monodisco a secco a comando idraulico.

Autotelaio: scocca autoportante; *sospensioni* anteriore tipo Mc Pherson a ruote indipendenti e posteriore pure di tipo Mc Pherson multi-barra a elastocinematica programmata; *freni* a disco sulle quattro ruote anteriormente autoventilanti con Abs e servocomando; *sterzo* a

pignone e cremagliera con servoassistenza variabile; *ruote* 7,5 x 17 pollici in lega leggera; *pneumatici* 225/45 x 17.

Dimensioni e peso: *lunghezza* 4770 mm; *larghezza* 1820 mm; *altezza* 1440 mm; *passo* 2764 mm; *carreggiate* anteriore 1542 posteriore 1487 mm; *volume bagagliaio* 390 litri; *serbatoio carburante* 76 litri; *peso a vuoto* 1675 kg.

Prestazioni e consumo: *velocità massima* 250 kmh; *accelerazione* da 0 a 100 kmh 7"2; *consumo* a 120 kmh 9,62 km/litro.

Safrane Biturbo non viene totalmente prodotta in Renault: infatti si avvale della collaborazione di due importanti elaboratori tedeschi, Hartge per il motore e Irmischer per la carrozzeria. Ma vediamo come nasce questa vettura. Dagli stabilimenti Renault di Sandouville esce la Safrane Rxe V6 Quadra completa e funzionante, viene portata da Irmischer, nei pressi di Stoccarda, e qui rimane senza motore che viene spedito da Hartge (vicino a Saarbrücken). Il motorista tedesco applica l'apparato di sovralimentazione con

due turbocompressori, quindi rimanda il propulsore a Irmischer che lo rimonta sulla vettura, frattanto modificata nella carrozzeria. Viene poi effettuato il collaudo definitivo prima del ritorno alla Renault. La distanza fra Renault e i preparatori fa sì che l'operazione richieda tre settimane, di cui 10 giorni per le trasformazioni. Il motore viene elaborato cercando di ottenere ottimi valori di coppia: con due turbine a bassa inerzia, e quindi con un ridotto tempo di risposta, si raggiunge una coppia massima di 37 kgm ad appena 2500 giri, ma quel che più conta è che il 97% del suo massimo valore è disponibile ai regimi compresi fra 2300 e 5000 giri. Rispetto al V6 aspirato, la coppia è aumentata del 57%. Irmischer, per parte sua, oltre all'assemblaggio e ai collaudi finali, provvede a diversi affinamenti aerodinamici evidenti nella nuova calandra, nei nuovi paraurti,

nell'alettone posteriore, nello scarico e relativo terminale piatto che con un sibilo avverte dell'intervento dei turbocompressori. La tecnologia della trazione integrale è quella della Safrane Quadra non certo sofisticata, semplice nel suo insieme con due differenziali tradizionali sui due assi e un giunto viscoso intermedio per la ripartizione della trazione. Esiste inoltre la possibilità di blocco della trazione per mezzo di un comando a pulsante per le situazioni di emergenza, con esclusione automatica a una determinata velocità. Questa volta il nostro test si è svolto in Lussemburgo come punto di partenza, per poi arrivare sulle autostrade tedesche libere da vincoli di velocità. Non siamo riusciti a raggiungere la punta massima dei 250 kmh dichiarati ciò a causa del traffico, ma siamo arrivati molto agevolmente un paio di volte i 240 kmh notando che c'era ancora un margine di potenza. A velocità elevata il rumore interno permette ancora di parlare (capendosi) agli occupanti dei posti anteriori, anche a 220-230 kmh. L'accelerazione e la ripresa costituiscono i punti forti della Safrane Biturbo favorite dalla bassa inerzia dei turbocompressori. Buona e potente è poi la frenata. Quanto al confort, altro elemento fondamentale non meno dei primi due, c'è da dire che la posizione di guida è accogliente, lo spazio dei sedili posteriori è ampio, gli elementi di sicurezza della vettura danno una sensazione di tranquillità. Air-bag, Abs, trazione integrale, condizionatore d'aria sono di serie come si addice a una vettura di lusso dal prezzo di oltre 94 milioni di lire, compresa la tassa Ise di 8 milioni. La dotazione di serie per una simile somma deve essere ricca: infatti comprende radio con compact disc, le ruote in lega di produzione italiana Oz, sospensioni pilotate, il sedile posteriore regolabile elettricamente, i fendinebbia, il computer di bordo, la predisposizione per il radiotelefono, nonché gli interni in pelle.

(c. m.)

Prezzo:
lire 94.300.000 (chiavi in mano)

Potenza max: 268 cv

Cilindrata: 2963 cc

Velocità max:
250 kmh



a cura di
ETTORE MINGARDI
ARTURO RIZZOLI

Fiat Punto con batteria Varta

Con un progetto realizzato insieme alla Fiat, la Varta, azienda leader nel settore dell'accumulazione elettrica, ha realizzato una batteria completamente nuova appositamente per la neonata Punto. Questa batteria Varta fa parte di una nuova generazione di accumulatori a norme Fiat, caratterizzati da soluzioni tecniche studiate appositamente per allungarne la vita e limitarne l'auto-scarica. Proprio per queste caratteristiche la nuova batteria Varta è stata destinata a equipaggiare quei modelli di Punto che necessitano di maggiore energia, in particolare le versioni diesel, turbodiesel e quelle che sono dotate del maggior numero di optional.

■ **LADA.** Causa l'aumento dei costi di produzione e al tempo stesso per adeguare il prezzo di vendita all'inflazione, tutte le Lada (la prima vettura russa di grande diffusione) hanno subito un aumento del 50%. Ora la versione base di 1200 cc costa 7,8 milioni di rubli (circa 11 milioni di lire), che in Russia attualmente equipalgono a circa 12 anni di un salario medio.

Opel Astra anche per neopatentati

La General Motors ha di recente ampliato la già vasta gamma che è in grado di offrire ai neopatentati. Anche l'Opel Astra berlina e station wagon oltre che la Corsa automatica spinte dai propulsori da 1400 cc, infatti, ora rientrano in questo gruppo di vetture. Ciò è stato reso possibile dall'adozione di un particolare impianto di iniezione elettronica in grado di diminuire la prestazione della vettura. Nel caso dell'Astra, per esempio, pur mantenendo la medesima cilindrata e la stessa potenza (60 cv) della versioni più «spinte» la velocità massima grazie a questa nuova iniezione scende da 160 a 150 kmh, limite quest'ultimo previsto dal codice della strada per i primi tre anni di guida dal conseguimento della patente. L'arrivo di queste versioni di Opel Astra e Corsa porta così a ben 25 i modelli per neopatentati offerti dalla General Motors, ricordando che non si tratta solamente di vetture ma anche fuoristrada, pick-up e veicoli commerciali.



SARÀ IN VENDITA DALLA PRIMAVERA '94

Omega nuova già dal cuore

A guardarla si nota subito la parentela con la precedente generazione della Omega. Ma, sotto il vestito, dalle forme un po' più arrotondate, pulsano quattro cuori del tutto nuovi. Tre sono a sei cilindri, due dei quali a V, e uno è a quattro cilindri. Caratteristica peculiare delle nuove motorizzazioni, secondo i tecnici della General Motors, è la sensibile riduzione dei consumi, quantificata in una media del 12,5%. Ma vediamo nello specifico ciascuna unità. Il motore sicuramente preferito, per evidenti ragioni fiscali, in Italia tra quelli alimentati a benzina, sarà sicuramente il

4 cilindri 2 litri, con testata a sedici valvole e capace di erogare una potenza di 136 cv. Proseguendo troviamo il V6 di 2500 cc, in questo caso i cavalli salgono a 170. La gamma dei propulsori a benzina è infine completata dal tre litri derivato dal 2.5, rispetto al quale vanta una potenza superiore di una quarantina di cv, infatti si arriva a 210. La grossa novità (industriale) è poi prevista sul fronte del diesel: dovrebbe infatti arrivare un sei cilindri Bmw, sovralimentato capace di 135 cv, che va così a sostituire i precedenti quattro cilindri forniti in versione sia aspirata che sovralimentata. Cam-

biare propulsori senza pensare ai problemi di inquinamento non avrebbe avuto alcun senso: non a caso le unità che andranno ad equipaggiare le Omega della prossima generazione nascono già in regola con le norme comunitarie che entreranno in vigore dal 1996. Le novità meccaniche comunque non hanno interessato soltanto la parte motoristica: l'ultima nata di Casa Opel adotta infatti una sospensione posteriore con un nuovo assale a bracci multipli. Alla General Motors non hanno però pensato solo alla tecnica, ma si sono ricordati anche del confort: l'abitabilità degli interni è

infatti migliorata, gli allestimenti saranno più ricchi, inoltre è prevista la dotazione di serie dell'air-bag per il guidatore. Passando allo stile, si nota che nel ridisegnare l'Omega alla Opel hanno cercato di perseguire, bene, due obiettivi: mantenere un legame con la progenitrice adeguando le linee (ora più morbide) ai canoni estetici attuali e ottenere una vettura non troppo vistosa. Come per il vecchio modello vi sarà sia la versione berlina che station-wagon. La presentazione ufficiale avverrà il prossimo febbraio, mentre la commercializzazione partirà nella primavera del '94.

La nuova Omega, che ha linee tondeggianti, sarà disponibile in versione berlina e station-wagon



ASTON MARTIN SU MISURA PER 600 MILIONI

Lagonda station

Si potrebbe quasi parlare di sculture semoventi per i primi cinque esemplari della Lagonda a quattro e cinque porte (nella foto sopra) attualmente in fase di ultimazione presso lo stabilimento dell'Aston Martin a Newport Pagnell, in Gran Bretagna. Al di là della bellezza estetica, la definizione è giustificata dal fatto che queste vetture sono state realizzate a mano secondo gli schemi artigianali dei vecchi battilastra. Lira più lira meno il valore complessivo di queste cinque auto realizzate su specifiche ordinazioni, e costose personalizzazioni dei clienti, è superiore a tre miliardi, come dire una media di seicento milioni a vettura. La filosofia di queste auto tanto esclusive è quella di correre nel lusso, ciò è del resto chiaramente confermato da una velocità massima di 274 kmh. Le nuove Lagonda berlina e station-wagon sono spinte da motori V8 di 5.3 litri, biturbo con testate a quattro valvole per



cilindro, e dotati di una potenza massima di 310 cv. Queste unità possono poi subire un aumento di cilindrata fino a 6347 cc, in questo modo la potenza sale a 500 cv. Il cambio può essere ma-

nuale, a cinque o sei marce, oppure automatico. L'idea di realizzare queste nuove Lagonda è venuta dalle sollecitazioni di alcuni clienti dell'Aston Martin che chiedevano vetture con elevate pre-

stazioni, ma ugualmente comode e spaziose, non a caso è possibile anche la trasformazione in berlina o station delle 645 Lagonda costruite in precedenza, i prezzi partono da 280 milioni di lire.

INTERPRETATA DA TECHART

Una 911 aggressiva

Subito dopo la presentazione della nuova Porsche 911 anche Techart ha presentato la propria interpretazione della rinnovata berlinetta di Stoccarda. Gli interventi del preparatore tedesco sono rivolti alla ricerca di una maggiore aggressività. Si parte con un nuovo scudo anteriore nel quale sono incorporate prese d'aria per migliorare il raffreddamento dei freni. Per quel che riguarda l'aerodinamica posteriore, va detto che è ormai in fase di ultimazione un alettone. Quanto all'assetto, è previsto l'abbassamento della vettura di 4 centimetri, inoltre vengono montati cerchi di 18 pollici di diametro, anteriormente larghi 8 pollici e posteriormente 9,5. In alternativa è possibile impiegare anche ruote di 17 pollici di diametro. Le gomme che normalmente vengono poi montate sono Yokohama 225/40 anteriori e 265/35 posteriori. Inoltre per conferire alla 911 una connotazione ancora più sportiva è prevista anche l'installazione di scarichi in acciaio inossidabile. Il costo della trasformazione di una 911 simile a quella della foto è di circa 20.000 marchi, attorno ai 19 milioni di lire.



Land Rover per... truppa

Con la recente commercializzazione del Defender 130 Crew Cab, la Land Rover si è così preparata ad affrontare anche le esigenze di coloro che per motivi professionali hanno anche la necessità di trasportare più passeggeri. Il nuovo Defender 130 Crew Cab, infatti, è in grado di ospitare nella sua doppia cabina ben 6 persone e, come si può notare dalla foto,

il Crew Cab dispone anche di un ampio pianale per il carico, provvisto di telone asportabile. Spinto dal propulsore Land Rover Turbodiesel a iniezione da 2500 cc e 107 cv, il Defender 130 Crew Cab ha una capacità di carico pari a 1391 kg, ed è in grado di trainare rimorchi con peso fino a 3500 kg. Il Land Rover Defender 130 Crew Cab è posto in vendita ad un prezzo di 44.359.000 lire chiavi in mano.

MARKET

Cartel Sc mini palmare della Bosch



Vi accorgete di possederlo solamente quando squilla: infatti dato il suo peso di soli 285 grammi e le sue dimensioni di 3,6 x 5,7 x 14 centimetri, ben difficilmente vi segnaliamo la sua presenza. Stiamo parlando del nuovo telefono palmare Cartel Sc realizzato dalla Bosch (nella foto sopra), che vi offre la possibilità di essere collegati con tutti gli utenti europei. Il Cartel Sc, inoltre, funziona con una tessera telefonica, utile soprattutto a coloro che oltre al palmare posseggono anche un autotelefono, permette loro di essere rintracciati su entrambi gli apparecchi con un solo numero telefonico.

Fai da te con Pirelli Electraline



Si chiama Electraline Pirelli il nuovo marchio della 3Pmark, società quest'ultima che fa capo al Gruppo Pirelli, leader mondiale nel settore dei cavi. Electraline Pirelli propone sul mercato una nuova serie di prodotti destinati a tutti coloro che dedicano tempo del «fai da te» a problemi legati all'impiantistica in generale, come semplici prolunghe a spirale colorate per uso domestico (nella foto), oppure apparecchiature quali computer, audio-video, hi-fi, che sempre di più coabitano con noi nei nostri spazi casalinghi e di lavoro.

A Roma prova spettacolo

Prima della partenza e prima di salire sul palco d'arrivo tutti i concorrenti del Rally di Roma hanno preso parte alla prova spettacolo realizzata su un percorso di circa 700 metri realizzato nei viali di Villa Borghese. La prova, che non faceva classifica ma per la quale era prevista una premiazione, è stata vinta da Cangani-Angelilli in 34"01 su Pinna-Panichella in 34"04. Solo quindici Caldarola-Imperio con 34"09. Nella prova finale la Ford Escort Cosworth di Bono/Bortolotto è uscita e, centrando il marciapiede, ha riportato ingenti danni all'avantreno.

■ **TROFEO CINQUECENTO.** In attesa della finale del Trofeo Fiat Cinquecento - Coppa Erg Petroli in programma a Varano il 24/26 novembre prossimi i due equipaggi del Rally Racing Club D'Amico-Valentini e Cangani-Angelilli si sono messi in luce nel 14. Rally di Roma, classificandosi al primo e terzo posto assoluto del Gr. N.

■ **VALDINIEVOLE.** Delusione fra gli organizzatori del Rally della Valdinievole per l'ingiustificata assenza nell'N1 di Franco Leoni, atteso sulle strade toscane da molti appassionati. Fra l'altro Leoni era in lotta per potersi aggiudicare il Rallygame, visto che solo quattro punti lo separavano dal leader De Cecco prima della gara termale, e questo scontro avrebbe contribuito a movimentare maggiormente il rally. De Cecco, nonostante non abbia concluso la gara toscana, si è aggiudicato il nostro trofeo nella classe A/6.

■ **GORI.** Sulla pedana di arrivo a Montecatini Terme Alessandro Gori e Alessandro Benelli salutano felici questo secondo successo sulle strade della Valdinievole. La prima volta era successo nel lontano 1986 a bordo di una Ford Escort Turbo dopo una stagione ricca di risultati; questa volta i due toscani desideravano innanzi tutto riscattarsi della sfortunata gara di Lucca. La vittoria di Gori è stata dedicata a tutti coloro che hanno contribuito a questo successo, dalla Valdinievole Racing che ha gestito l'operazione con la Deltona dell'ART, ai meccanici di Alessandrini.

fotografie PHOTO4



Nico Caldarola, a lato, su Lancia Delta Hf, in coppia con Imperio ha raggiunto il successo nel Rally Internazionale di Roma. Il primato nel Gr.N è stato appannaggio di D'Amico-Valentini, sopra su Ford Escort Cosworth, quarti nella classifica assoluta



RALLY INTERNAZIONALE □ NEL CUORE DELLA CAPITALE

Caldarola trionfa a Villa Borghese

ROMA — Secondo un copione ormai collaudata anche la 14. edizione della gara capitolina va in archivio con un ottimo successo di pubblico e con piena soddisfazione di chi ha voluto partecipare ad una gara dal fascino particolare. Portare un rally con due prove spettacolo nel cuore di Villa Borghese è un «miracolo» che meriterebbe ben altra valorizzazione e solo questo oggi può essere benevolmente rimproverato al patron della gara Romano Fazio. Dopo aver sfiorato il successo in diverse occasioni, Nico Caldarola quest'anno ha centrato l'obiettivo, non nascondendo le proprie ambizioni fin dalla prima speciale. Il romano, in coppia con Imperio sulla Deltona della scuderia Grifone con Imperio, ha controllato la gara a proprio piacimento grazie ad una vettura perfetta, decisamente più performante di tutte le altre. Alla fine gli avversari più pericolosi si sono rivelati Bizzarri-Bizzarri che, senza la de-

faillance della prima speciale, avrebbero sicuramente potuto impegnare maggiormente i vincitori. E proprio nella speciale del Tuscolo si è registrato il colpo di scena che ha finito per segnare tutta la gara. Bizzarri ha sbagliato la scelta delle gomme, si è girato e ha toccato con la fiancata sinistra. A complicare l'avvio si è aggiunto anche il mancato funzionamento dell'interfono e così a fine prova i due toscani hanno accusato un distacco di 30" da Caldarola. Vita ha rotto il cambio della sua Toyota. Subito in evidenza si sono messi anche Barchiesi, D'Amico e Pitorri. Mentre nel primo passaggio di Cave Bizzarri era alle spalle di Caldarola, sono accaduti i primi colpi di scena. D'Amico ha rotto la turbina della sua Escort, mentre Marini ha accusato noie al differenziale e all'alternatore che lo hanno costretto ben presto alla resa. Già in questa prima parte della gara si sono messi in luce Buttarelli-Rubbieri che,

dopo un inizio molto guardingo, hanno dato vita ad una bella rimonta che alla fine li ha visti chiudere al quinto posto assoluto. Nella speciale di Monastero, Perniconi è stato vittima di una uscita di strada, mentre in testa alla corsa proseguiva il duello tra Caldarola e Bizzarri con Barchiesi saldamente al comando del Gr.N. Notevole il numero dei ritiri e prima di ripetere la speciale di Capranica, nel corso del trasferimento, si sono fermati per la rottura di un mozzo Barchiesi-Parisi. Il primato, ma solo per poco, nel Gr.N è di Pitorri che però nella prova successiva è uscito rovinosamente di strada. Caldarola e Bizzarri hanno giocato di fioretto, niente è cambiato in testa alla corsa ed alla fine i due si sono divisi equamente il successo nelle speciali. Evangelista-Fionda, terzi pur con qualche problema di gomme, alla fine precedono D'Amico-Valentini, Buttarelli-Rubbieri e Cangani-Angelilli.

Maurizio Masini

RALLY 1. SERIE

Roma, 14 novembre 1993
14. Rally di Roma
gara internazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Caldarola-Imperio (Lancia Delta Hf Integrale) a 1.11'16"; 2. Bizzarri-Bizzarri (Lancia Delta Hf Integrale) a 31"; 3. Evangelista-Fionda (Lancia Delta 16V Integrale) a 2'01"; 4. D'Amico-Valentini (Ford Escort Cosworth) a 4'31"; 5. Buttarelli-Rubbieri (Ford Escort Cosworth) a 5'21"; 6. Cangani-Angelilli (Lancia Delta Hf Integrale) a 5'51"; 7. Scolaro-Miranda (Opel Kadett Gsi) a 6'19"; 8. Salvatori-Fredducci (Ford Escort Cosworth) a 6'29"; 9. Bonamico-Zampa (Ford Escort Cosworth) a 6'42"; 10. Gagliardini-Sacchi (Ford Escort Cosworth) a 7'29".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Serio-Saja (Opel Corsa Gsi) in 1.25'26"; 2. Ilardo-Papa (Peugeot 205 Rallye) a 2'49"; 3. Coccia-Lupinacci (Opel Corsa Gsi) a 4'39"; 4. Camasso-Mangianti (Peugeot 205 Rallye) a 8'12"; 5. Esposito-Gargiulo (Peugeot 205 Rallye) a 17'05".

Classe 2000: 1. Salvatori-Boschi (Opel Kadett Gsi) in 1.24'42"; 2. Ilardo-Papa (Peugeot 205 Gti) a 4'9"; 3. Rocca-Celucci (Peugeot 309 Gti) a 1'15"; 4. Lazzerari-Angelucci (Opel Kadett Gsi) a 5'26".

Classe 2500: 1. Gravante-Carnevale in 1.20'25"; 2. Pinna-Panichella a 54"; 3. Votto-Di Palma a 4'11"; 4. Mariucci-Garneri a 4'15"; 5. Cioffi-Di Francesco a 6'19" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

RALLY 1. SERIE □ CON LA ZONA GIÀ IN TASCA

Di Benedetto scala tre Valli

SCIACCA — L'agrigentino Sergio Di Benedetto ed il palermitano Totò Riolo, non hanno voluto fare mancare la loro partecipazione alla quinta edizione del Rally Tre Valli organizzato dal Moto Club Canguro. Di Benedetto e Riolo, che per il secondo anno consecutivo si sono laureati campioni della 7. zona addirittura con una gara d'anticipo al recente Rally di Taormina, hanno ancora una volta confermato le loro superiorità. E per festeggiare il loro titolo non poteva che giungere una vittoria, la quarta ciliegina di una stagione all'insegna di un incontrastato dominio. Oltre al determinante apporto del navigatore Riolo,

che spesso si è alternato alla guida, anche la manifesta superiorità della loro Ford Sierra Cosworth ha fatto la differenza. A nulla sono valsi gli assalti degli inseguitori, non ultimo quello dell'agrigentino Giuseppe Rindone, su Lancia Delta Integrale, che non è riuscito mai ad impensierire il battistrada anzi ha dovuto cedere la piazza d'onore, per soli sei secondi, nell'ultima p.s. a Salvatore Parisi, in coppia con Patrizia Mauro. I due palermitani non gareggiavano con la solita Opel Astra ma con una vettura gemella avuta in prestito da un amico e, per non sacrificare oltre il dovuto il mezzo, hanno sfruttato tutti i tratti in dis-

cesa per recuperare il ritardo accumulato sulle prime battute. La loro rimonta è stata premiata con il secondo posto assoluto e il primato tra le vetture di serie, oltre ai punti necessari per far un notevole balzo in avanti nella classifica del trofeo Opel. Molto più avvincente è stata la bagarre nelle posizioni di rincalzo, con l'ennese Epifanio Beccaria che, su una Opel Astra, è riuscito ad installarsi al quarto posto approfittando dell'uscita di strada della Ford Sierra Cosworth del palermitano Briguglia, in pieno recupero su Parisi che lo precedeva. Beccaria, che sta riscattando in queste ultime apparizioni una stagione finalizzata alla

messa a punto della nuova vettura, ha saputo difendere la posizione prima da Ruggero, protagonista di uno sfortunato incidente che l'ha costretto al ritiro con la sua Opel Kadett, e poi dall'agrigentino Faro, su Ford Sierra Cosworth, non andato al di là della quinta piazza. Segue in classifica la Renault Clio di Alessi, risalito in classifica anche grazie al ritiro di un altro tra gli outsider della vigilia, Sollano. Al settimo posto concludeva «Beccaro», su Lancia Delta, davanti alla Opel Astra di Fazzi ed alla Peugeot 309 di Capraro. Al traguardo giungevano 26 equipaggi su 30 partenti.

Matteo Russo

Di Benedetto, a fianco su Ford Sierra Cosworth, vincitore della 7. zona, ha dominato il Rally Tre Valli Piazza d'onore per Parisi e Mauro, sotto su Opel Astra, cui è andato anche il successo in Gr. N



fotografieGALLA



Classe oltre 2500: 1. D'Amico-Valentini (Ford Escort Cosworth) in 1.15'47"; 2. Buttarelli-Rubbieri (Ford Escort Cosworth) a 50"; 3. Cangani-Angellilli (Lancia Delta Hf Integrale) a 1'20"; 4. Salvatore-Fredducci (Ford Escort Cosworth) a 1'58"; 5. Bonamico-Zampa (Ford Escort Cosworth) a 2'11"; 6. Gagliardini-Sacchi (Ford Escort Cosworth) a 2'58"; 7. Rossi-Brandani (Lancia Delta Integrale 16V) a 5'55"; 8. Boni-Bortolotto (Ford Escort Cosworth) a 6'10"; 9. De Cristoforo-Monte (Lancia Delta Hf Integrale) a 6'15"; 10. Senatra-Di Francesco (Ford Escort Cosworth) a 8'37"; 11. Romita-Pompei (Lancia Delta Hf Integrale) a 9'29"; 12. Petacca-Crovetti (Ford Sierra Cosworth) a 26'09".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Boria-Martinelli (Opel Corsa Gsi) in 1.26'02"; 2. Cammarata-Ciambra (Opel Corsa Gsi) a 58"; 3. Ferracci-Giudici (Opel Corsa Gt) a 1'32"; 4. Mezzatesta-Nappi (Peugeot 205 Gti) a 1'59"; 5. Gambullì-Deidda (Fiat Cinquecento) a 14'28".

Classe 2000: 1. Scolaro-Miranda (Opel Kadett Gsi) in 1.17'35"; 2. De Franco-Troncone (Peugeot 309 16V) a 5'19"; 3. Faenza-Stella (Renault Clio 16V) a 7'29"; 4. Pesce-Barduagni (Opel Kadett Gsi) a 10'26".

Classe 2500: 1. Bruni-Leonardis (Renault 5 Gt Turbo) in 1.21'41"; 2. Marcoccia-Scaccia (Renault 5 Gt Turbo) a 3'19"; 3. Pochesi-Alinei (Fiat Uno Turbo) a 7'28".

Classe oltre 2500: 1. Caldarola-Imperio in 1.11'16"; 2. Bizzarri-Bizzarri a 31"; 3. Evangelista-Fionda a 2'01" (tutti su Lancia Delta Hf Integrale).

RALLY 1. SERIE

Sciacca (AG), 14 novembre 1993
5. Rally Tre Valli
gara valida per la Coppa Italia 7. zona.
Zona coefficiente 3.

Le classifiche

Absoluta: 1. Di Benedetto-Riolo (Ford Sierra Cosworth) in 48'19"; 2. Parisi-Mauro (Opel Astra) a 2'14"; 3. Rindone-Virzi (Lancia Delta Integrale) a 2'20"; 4. Beccaria-Falzone (Opel Astra) a 3'30"; 5. Faro-Tortorici (Ford Sierra Cosworth) a 4'08"; 6. Alessi-Di Fresco (Renault Clio) a 4'41"; 7. «Beccaro»-Mistretta (Lancia Delta Integrale) a 5'10"; 8. Fazzi-Comito (Opel Astra) a 5'31"; 9. Capraro-Capraro (Peugeot 309) a 5'32"; 10. Petralito-Trupiano (Peugeot 205 Gti) a 5'37".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Macaluso-Valenti in 55'42"; 2. Granata-Casamento a 22"; 3. Lacagnina-Sciarratta a 48"; 4. Sottile-Di Caro a 4'45"; 5. Panta-Mosca (Peugeot 106 Xn) a 6'44" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Parisi-Mauro (Opel Astra) in 50'33"; 2. Alessi-Di Fresco (Renault Clio) a 2'27"; 3. Fazzi-Comito (Opel Astra) a 3'17"; 4. Capraro-Capraro (Peugeot 309) a 3'18"; 5. Petralito-Trupiano (Peugeot 205 Gti) a 3'23"; 6. Di Lorenzo-Guddo (Peugeot 205 Gti) a 3'28"; 7. Bertuccio-Fulgenzi (Opel Astra) a 3'40"; 8. Ciaccio-Ciaccio (Peugeot 205 Gti) a 4'14"; 9. Tavormina-Virga (Opel Corsa) a 5'55"; 10. Russo-Carlotta (Opel Corsa) a 6'22".

Classe oltre 2500: 1. Rindone-Virzi (Lancia Delta Integrale) in 50'39"; 2. Ponzio-Alfonso (Fiat Uno Turbo) a 6'14"; 3. Arena-Arena (Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Beccaria-Falzone (Opel Astra) in 51'49"; 2. Apolloni-Di Salvo (Opel Corsa) a 2'57"; 3. Damanti-Allegro (Ford Escort Xr3) a 3'26"; 4. Pinto-Carollo (Peugeot 106 Xsi) a 4'07"; 5. Botindari-Cervello (Opel Corsa) a 5'03".
Classe 2500: 1. Di Benedetto-Riolo (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) in 48'19"; 2. Faro-Tortorici (Ford Sierra Cosworth) a 4'08"; 3. «Baccaro»-Mistretta (Lancia Delta Integrale) a 5'10".

L'EMERGENTE

Luca Bini è il giovane uscito dalla 5. zona l'unica in Coppa Italia senza gare annullate. Scopriamo questo giovane...

GIANNANDREA CHERUBINI

Con la 9. edizione del Rally della Valdinievole è andata in archivio anche la stagione '94 della Coppa Italia 5. Zona. Quinta zona che significa esclusivamente Toscana. Benché sulla carta questa Coppa Italia comprenda altre tre regioni (Abruzzo, Umbria e Marche), le gare si organizzano però solo in Toscana. Ma la 5. Zona, in un panorama generale di estrema incertezza, con gare che in altre zone sono saltate, ha avuto una sua peculiarità: in pratica nessun rally messo in calendario ha avuto un benché minimo rinvio. Tecnicamente poi la più bella rivelazione, oltre al pratese Rosati che ha vinto la Zona, è rappresentata dal giovane Luca Bini. Il ventunenne pilota di Montecatini Terme ha dimostrato di avere tutte le carte in regola per diventare la nuova promessa del rallyismo toscano: «Praticamente i rally li ho sempre vissuti — afferma Bini — Fin da piccolo seguivo mio fratello maggiore, Elbano, che gareggiava quasi tutte le domeniche. Poi appena ho compiuto i fatidici diciannove anni, mi sono messo anch'io tuta e casco e sotto i suoi consigli ho iniziato a correre».

— Quali sono state le tappe più importanti in questa tua avventura?

— Ho iniziato con una Peugeot 205 Rallye, nella prima stagione sono arrivato secondo nel Trofeo Peugeot di zona. Lo scorso anno ho bissato

il risultato con una Peugeot 309 Gti, poi quest'anno grazie alla Valdinievole Racing, ho avuto la possibilità di avere delle vetture veramente molto potenti come la Lancia Delta Hf e la Ford Escort Cosworth con le quali ho disputato la Coppa Italia 5. zona. Non è andata molto bene perché mi sono ritirato varie volte; ho avuto al mio attivo soltanto tre secondi posti di gruppo ma credo comunque di aver maturato molta esperienza in queste gare che spero di mettere a frutto per il prossimo anno».

— Quali programmi per la prossima stagione?

Ancora non c'è niente di definitivo; sto cercando di mettere su un programma nel Promozione, se non ci riuscirò mi ripresenterò in Coppa Italia 5. Zona con una Ford Escort Cosworth sempre della Valdinievole, e questa volta con il preciso scopo di vincerla... parola mia!».

«I rally li ho sempre vissuti: sin da piccolo seguivo mio fratello maggiore»

ZINI



Luca Bini rivelazione della 5. zona impegnato nel rally Valdinievole

MONTECATINI TERME — Sono passati sette anni dalla sua ultima vittoria, avvenuta proprio a Montecatini, ma per Alessandro Gori sembra non essere cambiato niente: stessa grinta, stessa voglia di vincere. Unica ma sostanziale differenza la vettura. A questa 9. edizione del Rally della Valdinievole e Montecatini Terme, infatti, il pilota pratese si è presentato con una potente «Deltona» made in Alessandrini, insieme all'inseparabile Alessandro Benelli, con il quale condivide la vittoria anche nell'86. La gara per la coppia pratese non era iniziata bene. Infatti a causa di un'errata scelta di gomme, si sono ritrovati, dopo solo due prove, distanziati di quasi un minuto dal vertice della classifica, condotta dai neo vincitori della quarta zona De Cecco-Barigelli, seguiti a distanza da Cassinis e da



RALLY 1. SERIE □ DOPO SETTE ANNI...

Bentornato a casa Gori

Lenci. A questo punto determinante è stato l'apporto degli esperti uomini di Alessandrini che, in brevissimo tempo, cambiavano l'assetto alla Delta rendendola subito più competitiva, tanto che dalla terza p.s. in poi iniziava la grande rimonta di Gori culminata sulla quinta speciale, quando il pilota pratese infliggeva ben ventun secondi a De Cecco. Quest'ultimo, purtroppo, doveva lasciare la compagnia a causa della rottura del differenziale. L'equipaggio del Team '86 amministrava saggiamente la gara giungendo a Montecatini Terme con quasi un minuto di vantaggio su Lenci-Buscioni, autori di una bella gara e vittoriosi fra le vetture di serie. Terzo podio per il giovane Luca Bini sempre ai vertici delle classifiche durante tutto il rally. Assegnati con due gare di anticipo i titoli di zona, la gara termale si è vivacizzata grazie ai numerosi trofei per cui era valida. In particolare era l'ultima e decisiva prova del Rallygame e svariati sono stati gli scontri diretti nella varie classi, come in N6 fra Di Miceli e Polselli, risolutosi a favore del primo giun-

to appositamente dalla Sicilia per centrare questo obiettivo. In N4 Viberti ha avuto la meglio su Laganà. Nel Challenge delle Polizie la vittoria è andata all'equipag-

gio Giordano-Sichi, arrivato secondo nella classe N5. La gara, molto selettiva per le impegnative prove organizzate dal Gruppo Italia Pubblicità, ha visto alla

ZINI



Sopra, Gori dopo sette anni dalla sua ultima vittoria è tornato nuovamente in gara al Valdinievole: vincendolo in alto, Biasuzzi, padre e figlio, si sono aggiudicati lo Sprint Città Giardino, ma un grave lutto familiare ha impedito di festeggiare il successo nella gara veneta. A destra, Rodili ha parcheggiato sull'argine la sua Ford Escort Xr3

Una vittoria senza sorrisi



ALQUATI

conclusione sessantotto equipaggi su centoventisette partiti, e ha vissuto attimi di apprensione per le sorti dell'equipaggio Bavo-Micheletti rimasto coinvolto in una paurosa uscita di strada che ha causato l'incendio della loro Ford Escort Cosworth. Grazie al pronto intervento di alcuni volontari e dei mezzi di soccorso i danni sono stati limitati solo alla vettura, completamente distrutta, mentre per i rallyisti non c'è stata nessuna conseguenza.

(g.c.)

RALLY 1. SERIE

Montecatini Terme (Pt), 14 novembre 1993

9. Rally della Valdinievole

Gara valevole per la Coppa Italia 5. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Gori-Benelli (Lancia Delta Hf) in 1.17'44"; 2. Lenci-Buscioni (Ford Escort Cosworth) a 55"; 3. Bini-Del Bino (Lancia Delta Hf) a 2'26"; 4. Di Miceli-Riggio (Ford Escort Cosworth) a 2'39"; 5. Bini-Evangelisti (Opel Kadett Gsi 16v) a 3'30"; 6. Braccini-Giusti (Peugeot 205 Gti) a 3'39"; 7. Pucci-Vitelli (Renault 5 Gt Turbo) a 4'16"; 8. Falleri-Baldieri (Bmw M3) a 4'20"; 9. Chirli-Romanelli (Renault 5 Gt Turbo) a 5'17"; 10. Viberi-Putzu (Peugeot 309 Gti 16v) a 5'31".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Verbilli-Verbilli in 1.25'48"; 2. Franceschi-Diedda a 1'05"; 3. Stradi-Albertini a 1'34"; 4. Stoppioni-Mei a 2'13"; 5. Bicchieri-Bogi a 10'29"; 6. Bernacchi-Lunardi a 12'06" (tutti su Peugeot Rallye).

Classe 2000: 1. Viberi-Putzu in 1.23'15"; 2. De Barba-De Barba a 1'05"; 3. Tringali-Consorti (Renault Clio Williams) a 2'4"; 4. Laganà-Guglielmi (Renault Clio 16v) a 1'07"; 5. Bizzarri-Dongarra a 1'37"; 6. Tessari-Bonaventura (Renault Clio 16v) a 1'39"; 7. Pucci-Piella a 1'41"; 8. Paperini-Tintori (Opel Corsa Gsi) a 3'13"; 9. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi 16v) a 3'21"; 10. Nocentini-Porciani a 4'39"; 11. Siena-Bendazzoli

(Opel Kadett Gsi 16v) a 5'00"; 12. Gambardella-Fini a 5'43"; 13. Pisacane-Sari (Renault Clio 16v) a 5'50"; 14. Menighi-Garvaldi (Opel Corsa Gsi) a 5'51"; 15. Gai-Campomorri a 6'25"; 16. Ferrari-Ballestrazzi a 7'08"; 17. Mariani-Perondi (Peugeot 205 Gti) a 8'08"; 18. Canton-Muzzarelli (Opel Corsa Gsi) a 9'76"; 19. Binozzi-Cancelliere (Opel Kadett Gsi 16v) a 12'18"; 20. Donati-Bazzani a 15'45" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16v).

Classe 2500: 1. Pucci-Vitelli in 1.22'00"; 2. Giordano-Sichi a 3'17"; 3. Mucci-Bracciotti a 3'40"; 4. Pieruccini-Castiglioni a 3'44"; 5. Spinelli-Meacci a 8'09" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Lenci-Buscioni in 1.18'39"; 2. Bini-Del Bino (Lancia Delta Hf) a 1'31"; 3. Di Miceli-Riggio a 1'44"; 4. Polsell-Bianchi (Ford Escort Cosworth) a 6'33"; 5. Allegri-Cammilli (Ford Sierra Cosworth) a 7'14" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Topazzini-Kraft in 1.28'55"; 2. Scarpellini-Luvisa a 8"; 3. Lucaccini-Tronchetti a 1'04"; 4. Roton-di-Piazza (Fiat Uno 70) a 1'48"; 5. Gasperini-Gasperini a 2'19"; 6. Bruschini-Menocci a 3'30"; 7. Salvucci-Rossini a 6'40"; 8. Bigeschi-Facciano (Opel Corsa Gsi) a 7'44"; 9. Cantini-Orci (Opel Corsa) a 17'37"; 10. Ruberti-Martitini a 21'44" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Canevari-Murdolo in 1.28'53 2. Pansa-Eriglio a 10"; 3. Dandi-Pellegrini a 12"; 4. Rossi-Zaccagnino a 54" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Bini-Evangelisti (Opel Kadett Gsi 16v) in 1.21'14"; 2. Braccini-Giusti (Peugeot 205 Gti) a 9"; 3. Conti-Giusti a 3'15"; 4. Martini-Nelli (Vw Golf Gti 16v) a 6'50"; 5. De Franceschini-Innocenti a 7'32"; 6. Tesi-Fescatori a 9'05"; 7. Boselli-Salgaro (Opel Kadett Gsi 16v) a 11'25"; 8. Mati-Mati (Peugeot 205 Gti) a 11'52"; 9. Paladini-Puglisi (Opel Monta Gte) a 12'06"; 10. Giacopi-Bertellone a 20'08" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16v).

Classe 2500: 1. Falleri-Baldieri (Bmw M3) in 1.22'04"; 2. Chirli-Romanelli a 57"; 3. Pierulivo-Miliani (Renault 11 Turbo) a 3'03"; 4. Artino-Iozza a 3'04"; 5. Bianchi-Ferrarini (Fiat Uno Turbo) a 3'33"; 6. Prinetto-Comollo a 5'01" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Gori-Benelli (Lancia Delta Hf) in 1.17'44"; 2. Ghilardi-Di Ricco (Ford Sierra Cosworth) a 11'40".

SCHIRANNA — Per Giancarlo e Cristina Biasuzzi, padre e figlia, la vittoria al quarto rallysprint «Città Giardino» resterà un successo non festeggiato. La gioia data dal primo posto ottenuto in extremis è stata infatti annullata dalla notizia della scomparsa del padre di Giancarlo. Il cocktail di notizie buone e cattive per i due Biasuzzi è fatalmente giunto al termine della sesta e ultima prova speciale quando veniva loro comunicato che Fabrizio Colombi, in testa alla gara con cinque secondi di vantaggio, aveva perso mezzo minuto in un «lungo» e contemporaneamente arrivava anche la notizia del grave lutto. Sfortunato l'equipaggio formato dal pilota-preparatore bergamasco Fabrizio Colombi e da Giovanni Lucini Paioni, su Opel Kadett Gsi. Questi si erano resi protagonisti di una corsa in crescendo, arrivando alla penultima speciale con un vantaggio sufficiente a garantire la vittoria assoluta. Invece, a poche centinaia di metri dal termine dell'ultimo tratto cronometrato, un «fuoriprogramma» faceva perdere loro qualche secondo compromettevano tutta la corsa. Colombi arrivava lungo in una curva e doveva scegliere la via di fuga rappresentata da un prato piuttosto che restare in strada con il rischio di finire fra il pubblico. Sono comunque stati parecchi i piloti che hanno visto ridimensionate le loro ambizioni da un rally che si è rivelato più difficile e ostico del previsto. Il tracciato era molto selettivo, reso ancor più difficile da un fon-

do stradale viscido che ha fatto sì che un buon numero di partecipanti dovesse fare i conti con tempi alzati da errori o peggio, da toccate, tanto che all'arrivo le vetture intatte non erano molte. Al termine del rally vero e proprio gli organizzatori della scuderia Racing Tre hanno pensato bene di far disputare a tutti i partecipanti una vera e propria gara nella gara. Si è trattato in pratica di una «formula rally» su un tracciato sterrato preso d'assalto dal pubblico.

Gianfranco Reduzzi

RALLYSPRINT

Schiranna (Ve), 14 novembre 1993

Rallysprint Città Giardino

Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) in 16'14"; 2. Mazzetti-Landolina (Renault 5 Gt Turbo) a 6"; 3. Pederzani-Maglia (Renault 5 Gt Turbo) a 10"; 4. Crestani-Novelli (Peugeot 405 Mi 16) a 12"; 5. Nandini-Nandini (Renault Clio Williams) a 14"; 6. Bernasconi-Lucini (Vauxall Astra Gsi) a 15"; 7. Paroli-Cremegnanini (Renault 5 Gt Turbo) a 21"; 8. Giardelli-Fiorentini (Renault 5 Gt Turbo) a 21"; 9. DeTomaso-Dewitt (Fiat Ritmo 130) a 23"; 10. Pini-Ballarini (Opel Astra) a 24".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bolognesi-Felli in 17'39"; 2. Ferrari-Tramelli a 5"; 3. Lonati-Ferrario (Peugeot Xsi 106) a 5"; 4. Colombo-Bonicelli a 5"; 5. Copelli-Munzio a 17"; 6. Senici-Abate a 26"; 7. Tartaini-Tosetto a 43"; 8. Nicolini-Motelli a 54"; 9. Fardenzi-Nucca a 1'03"; 10. Alilanello-Ballerio a 1'7"; 11. Galli-Raimondi a 1'38"; 12. Fumi-Guglieri a 1'44"; 13. Silvano-Bertona a 1'50" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Roggiani-Persico (Peugeot 205 Gti) in 17'49"; 2. Porro-D'Amico (Opel Corsa Gsi) a 7"; 3. Graziani-Massarola (Opel Corsa Gsi) a 35"; 4. Mazerri-Ramon (Peugeot 205 Gti) a 1'20".

Classe 2000: 1. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi 16) in 17'04"; 2. Pizzocaro-Vaglio (Opel Astra Gsi 16) in 17'04"; 3. Vincenzi-Ramella (Peugeot 205 Gti) a 15"; 4. Cairoli-Marelli (Peugeot 309 Gti 16) a 23"; 5. Bonaldi-Favaro (Peugeot 205 Gti) a 49"; 6. Cerini-Bellini (Opel

Astra Gsi 16) a 56"; 7. Amadei-Maio (Peugeot 205 Gti) a 59"; 8. Balsamo-Andriulli (Peugeot 309 Gti 16) a 1'02"; 9. Fontanel-Bossi (Peugeot 309 Gti 16) a 1'03"; 10. Gioivo-Cattaneo (Peugeot 205 Gti) a 1'9"; 11. Belforti-Ghilardi (Opel Kadett Gsi) a 1'9"; 12. Bacchella-Rossi (Opel Kadett Gsi 16) a 1'9"; 13. Gaggioli-Garavaglia (Peugeot 309 Gti) a 1'14"; 14. Prestinari-Parini (Peugeot 205 Gti) a 1'23"; 15. Bregolato-Nava (Opel Kadett Gsi 16) a 2'41"; 16. Aulari-Girardi (Peugeot 205 Gti) a 2'45".

Classe 2500: 1. Mazzetti-Landolina in 16'20"; 2. Pederzani-Maglia a 4"; 3. Paroli-Cremegnanini 15"; 4. Giardelli-Fiorentini a 15"; 5. Saredi-Fidanza a 21"; 6. Manera-Manera a 22"; 7. Botta-Monti a 35"; 8. Panizza-Bariani a 39"; 9. Bivio-Molinari a 53"; 10. Cavenaghi-Pelizzari a 54"; 11. Sirtoli-Carrara a 59"; 12. Sallina-Nebuloni (Fiat Uno Turbo) a 1'01"; 13. Mozzanica-Mozzanica a 1'01"; 14. Sprocati-Roveda a 1'02"; 15. Dinetti-Borri a 1'33"; 16. Bonomi-Bonzani a 1'39"; 17. Felloni-Roin a 1'45"; 18. Zenigata-Vercelli a 1'45"; 19. Razzadori-Delcol a 1'50"; 20. D'Agostino-Mura a 1'53"; 21. Meazzini-Erma a 1'57"; 22. Panzeri-Campana a 1'59"; 23. Palestini-Rossignoli a 2'00"; 24. Buscema-Lorenzi a 2'07"; 25. Bassini-Riva a 4'17" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Vivalda-Gnech (Peugeot 106 Xsi) in 17'21"; 2. Berva-Covizzi (Peugeot 106 Xsi) a 8"; 3. Muscolino-Maio (Peugeot 205 Rallye) a 12"; 4. Rasio-Verdolina (Peugeot 205 R) a 17"; 6. Chiodo-Chiodo (Opel Corsa) a 18"; 6. Brambilla-Brambilla (Peugeot 205 Rallye) a 42"; 7. Bernasconi-Simoni (Peugeot 106 Xsi) a 43"; 8. Sironi-Spina (Peugeot 205 Rallye) a 43"; 9. Stocchetti-Galli (Fiat Uno) a 1'13"; 10. Mariani-Micivelli (Peugeot 106 Xsi) a 1'19"; 11. Fiorini-Zigliani (Opel Corsa) a 1'39"; 12. Quadroni-Manzoni (Peugeot 205 Rallye) a 1'40"; 13. Mandelli-Formentini (Fiat Nuova Cinquecento) a 1'48"; 14. Pedrocca-Maino (Opel Corsa) a 1'59".

Classe 1600: 1. Bordin-Torchia (Opel Corsa Gsi) in 16'47"; 2. Mazzucchelli-Maci (Ford Fiesta) a 43"; 3. Rampinelli-Goi (Opel Corsa Gsi) a 45"; 4. Rebollini-Gemelli (Alfa 33) a 1'28"; 5. Lanzini-Lanzini (Opel Corsa Gsi) a 1'39"; 6. De Juli-Basilico (Peugeot 205 Gti) a 1'59"; 7. Leoni-Mariani (Ford Escort) a 2'01"; 8. Rodoli-Vella (Ford Escort) a 2'16"; 9. Moroni-Andoli (Alfa 33) a 3'10".

Classe 2000: 1. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) in 16'14"; 2. Crestani-Novelli (Peugeot 405 Mi) a 12"; 3. Nandini-Nandini (Renault Clio Williams) a 14"; 4. Bernasconi-Lucini (Vauxall Astra Gsi) a 15"; 5. De Tommaso-Dewitt (Fiat Ritmo 130) a 23"; 6. Pini-Ballarini (Opel Astra) a 24"; 7. Colombi-Lucini P. (Opel Kadett Gsi) a 26"; 8. De Nunzio-Gianesini (Opel Kadett Gsi) a 29"; 9. Gullio-Mazzola (Opel Manta Gte) a 46"; 10. Flenghi-Furlanetto (Opel Kadett Gsi) a 1'25"; 11. Bernasconi-Oldani (Vw Golf Gti) a 1'29"; 12. De Giovannetti-Ferrario (Fiat Ritmo 130) a 1'36"; 13. Corti-Pretini (Opel Manta Gte) a 1'53"; 13. Gualdi-Palazzi (Fiat Ritmo 130) a 1'59"; 15. Gobbotto-Statuto (Peugeot 205 Gti) a 2'18"; 16. Tumolo-Bettolini (Opel Kadett Gsi) a 2'21"; 17. Minonzio-Tiziani (Opel Manta Gte) a 2'21"; 18. Della Torre-Della Torre (Opel Kadett Gsi) a 3'31"; 19. Ferrari-Gulisani (Opel Manta Gte) a 4'14"; 20. Capedri-Corradini (Opel Manta Gte) a 16'09".

ALQUATI



Si punta al Challenge di F. Monza

Si è svolta nei giorni scorsi la tradizionale riunione di fine anno della Formula Monza. Numerosi gli addetti ai lavori presenti che hanno manifestato ancora una volta l'intenzione di «emigrare» dall'autodromo brianzolo per andare a gareggiare anche su altre piste. L'obiettivo è quello di organizzare un Challenge Formula Monza sulla distanza di dieci prove con 3 gare a Varano, 3 a Lombardone e con 4 a Monza. Queste ultime, scelte fra le 10 gare del Trofeo Cadetti, avrebbero quindi doppia validità in con palio punti validi sia per il campionato monzese sia per il Challenge, come avveniva quando si disputava il campionato nazionale della categoria. Il programma dei 10 appuntamenti monzesi con il Cadetti dovrebbe completarsi nel prossimo anno con la disputa di alcune gare club di Formula Europa Boxer. Una richiesta in questo senso è stata presentata in questi giorni alla Csa. Da segnalare, infine, che al vincitore del 30. Trofeo Cadetti andrà anche una coppa messa in palio dal presidente della Csa per celebrare l'importante traguardo raggiunto dalla categoria.

■ **GRAZIE -MAGO-**. Seconda gara e seconda vittoria per la Renault Clio Williams del «Leader Team»; e Paolo Chimentin dice grazie soprattutto a Michele Panzera, il «mago» che insieme allo stesso pilota vicentino ha preparato la piccola «bomba», partendo dalla base della Clio 16V 1800 con cui Chimentin ha corso fino alla scorsa stagione.

■ **NEO PAPA'**. È diventato papà proprio nel giorno delle verifiche; e in gara Gian Vito Rossi, di San Mauro Pascoli, ha festeggiato l'arrivo del piccolo Nicola con il 3. posto della classe N4 con la sua Opel Astra. A lui, alla moglie Monica e al futuro rallyista gli auguri di Autosprint.

■ **POLEMICHE**. Al termine della gara si sono levate voci polemiche sui risultati soprattutto delle classi N5 ed N4; voci di cambi strani, differenziali autobloccanti, turbine maggiorate ed altre amenità. Peccato però che al momento di passare ai fatti, cioè ai reclami, nessuno si sia mosso. Sollevare dubbi è legittimo, ma inutile se poi non si ricorre correttamente agli strumenti adeguati per intervenire.

RALLYSPRINT □ VINCE ANCORA IN ROMAGNA

Per Chimentin gustoso ritorno

SADURANO — Paolo Chimentin ci ha preso gusto. Venire in Romagna gli piace, non solo perché si mangia bene, e ci tiene a sottolinearlo, ma anche perché ogni volta che viene, vince. Ad un mese esatto dalla prima affermazione al «San Crispino», il vicentino ha fatto suo anche il «Rallysprint Sadurano», sempre con la «fida» Renault Clio Williams e in coppia questa volta con Rossella Dal Santo. Non è stata comunque una passeggiata, perché Roberto Biondi e Alessandra Lessi hanno fatto di tutto, con la loro Peugeot 405 Mi16, per contrastargli il passo. Il vincitore dell'edizione '92 ha dimostrato ancora una volta di trovarsi a suo agio sulle salite del «Sadurano»; i 4" che alla fine lo hanno separato da Chimentin sono dovuti soprattutto alla maggiore maneggevolezza della Clio del vicentino, rispetto alla potente ma ingombrante Peugeot. È stata una bella lotta: Chimentin-Dal Santo e Biondi-Lessi hanno impattato su tre delle sei prove speciali della gara. Il vicentino si è però imposto nella prova di apertura a Dovadola e nei due passaggi sulla «Rocca delle Caminate», ovvero quelle più ricche di tornanti e curve strette. È lì che si è fatta la differenza. E gli altri? Si sono dovuti accontentare di contendersi il terzo posto, che alla fine è andato meritatamente a Mauro Billi e Alberto Ulivi (Opel Kadett 16V), al rientro alle gare dopo l'incidente al «Rally Tredozio». Billi-Ulivi hanno avuto ragione di un'agguerrita concorrenza, precedendo di appena 2" l'Opel Astra di Berretti-Gentili e le due sorprese della gara: Gaetti-Ghirri (Opel Astra) dominatori del gruppo N, che tra l'altro hanno anche siglato lo «scratch» in due prove, e Romano-Rubini con la «vecchia» Fiat Ritmo 130 che sulle strade di Sadurano ha dimostrato di essere ancora competitiva. Peccato invece per Molinari-Rosetti (Opel Kadett), che senza problemi al cambio nelle prove iniziali avrebbe-

ro potuto inserirsi tra i protagonisti, visti i tempi siglati. Passando alla lotta nelle varie classi, detto di Gaetti-Ghirri 1. in N4, c'è da citare la vittoria dei «soliti» Simoncelli-Bulgarelli (Alfa 33) in A3 con l'aggiunta del 9. posto assoluto, il successo di Coruzzi-Marcomini in una classe N5 ricca di contestazioni, e quello di Bussoli-Bonvicini in N3 con la Ford Fiesta Xr2.

Innocenzo Bonelli

RALLYSPRINT

Sadurano (Fo), 14 novembre 1993

6. Rallysprint Sadurano
Gara nazionale

Classifica assoluta: 1. Chimentin-Dal Santo (Renault Clio Williams) in 12'40"; 2. Biondi-Lessi (Peugeot 405 Mi16) a 4"; 3. Billi-Ulivi (Opel Kadett 16v) a 12"; 4. Berretti-Gentili (Opel Astra Gsi) a 14"; 5. Gaetti-Ghirri (Opel Astra Gsi) a 17"; 6. Romano-Rubini (Fiat Ritmo 130) a 17"; 7. Lenci-Taccini (Peugeot 309 16v) a 19"; 8. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett 16v) a 23"; 9. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) a 28"; 10. Dufour-Cavatorra (Peugeot 405 Mi16) a 34".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bernabini-Guidi in 13'58"; 2. Zanon-Crivellaro a 2"; 3. Mirandola-Ercolino a 2"; 4. Beggi-Borellini (Peugeot 106 Xsi) a 8"; 5. Albano-Zannoni a 42"; 6. Bonora-Roncaglia a 45"; 7. Pasi-Manigrasso (Peugeot 106 Xsi) a 49"; 8. Luzzi-De Luca a 1'17" (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Bussoli-Bonvicini (Ford Fiesta Xr2) in 13'49"; 2. Zanfini-Bedei (Opel Corsa Gsi) a 11"; 3. Piccolomini-Liverani (Opel Corsa Gsi) a 14"; 4. Cacciavellani-Fini (Peugeot 205 Gti) a 14"; 5. Rossi-Manzini (Peugeot 205 Gti) a 20"; 6. Bedoni-Piccinin (Peugeot 205 Gti) a 44"; 7. Tassinari-Marrughi (Opel Corsa Gsi) a 1'13".

Classe 2000: 1. Gaetti-Ghirri (Opel Astra Gsi) in 12'57"; 2. Fiocco-Fiocco (Opel Astra Gsi) a 18"; 3. Rossi-Manoni (Opel Astra Gsi) a 23"; 4. Ottaviani-Onofri (Peugeot 205 Gti) a 31"; 5. Campadelli-Bongiovanni (Opel Astra Gsi) a 35"; 6. Bongiovanni-Mazzini (Opel Kadett 16v) a 36"; 7. Imbrogno-Aguzzoli (Peugeot 205 Gti) a 42"; 8. Mason-Vio (Peugeot 309 16v) a 51"; 9. «Margy»-Laufin (Opel Kadett 16v) a 54"; 10. Federighi-Bertuccelli (Peugeot 309 16v) a 56"; 11. Ferrini-Maraldi (Opel Astra Gsi) a 56"; 12. Bonavita-Laghi (Peugeot 309 16v) a 58"; 13. Gozzi-Longagnani (Peugeot 309 16v) a 1'03"; 14. Santi-Santi (Peugeot 205 Gti) a 1'14"; 15. Severi-Paesini (Opel Astra Gsi) a 1'15"; 16. Fabbri-Vignoli (Peugeot 205 Gti) a 2'05".

Classe 2500: 1. Coruzzi-Marcomini in 13'20"; 2. Incerti-Debbi a 3"; 3. Glavin-Loseri a 3"; 4. Mambelli-Mambelli a 7"; 5. «Eva»-De Bastiani a 10"; 6. Ragazzini-Bandini a 11"; 7. Baroni-Miari a 31"; 8. Montevecchi-Vitali a 39"; 9. Bortignon-Ceccato a 4'53" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Cestaro-De Paoli (Peugeot 205 Rallye) in 13'41"; 2. Farneti-

Masi (Peugeot 205 Rallye) a 7"; 3. Tavoni-Lusoli (Peugeot 205 Rallye) a 7"; 4. Cocco-Zona (Citroën Ax Sport) a 15"; 5. Rosi-Cuoghi (Suzuki Swift) a 15"; 6. Dalla Porta-Pellati (Peugeot 205 Rallye) a 22"; 7. Salvador-Margonda (Peugeot 205 Rallye) a 52"; 8. Bergamini-Morani (Opel Corsa Gt) a 55"; 9. Bombardi-Ponte (Fiat Cinquecento) a 2'12"; 10. Fanton-Rodighiero (Peugeot 205 Rallye) a 3'53".

Classe 1600: 1. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) in 13'08"; 2. Visconti-Masseroni (Peugeot 205 Gti) a 17";

Classe 2000: 1. Chimentin-Dal Santo (Renault Clio Williams) in 12'40"; 2. Biondi-Lessi (Peugeot 405 Mi16) a 4"; 3. Billi-Ulivi (Opel Kadett 16v) a 12"; 4. Berretti-Gentili (Opel Astra Gsi) a 14"; 5. Romano-Rubini (Fiat Ritmo 130) a 17"; 6. Lenci-Taccini (Peugeot 309 16v) a 19"; 7. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett 16v) a 23"; 8. Dufour-Cavatorra (Peugeot 405 Mi16) a 34"; 9. Bolidorini-Baldisserri (Fiat Ritmo 130) a 35"; 10. Randi-Mazzari (Fiat Ritmo 130) a 46"; 11. Alessandrini-Arpinati (Peugeot 309 16v) a 48"; 12. Molinari-Rosetti (Opel Kadett 16v) a 53"; 13. Zenari-Mantovan (Fiat Ritmo 130) a 53"; 14. Lo Cocco-Fontana (Peugeot 309 16v) a 54"; 15. Simonati-Melotto (Opel Kadett 16v) a 58"; 16. Ferretti-Ferri (Peugeot 205 Gti) a 1'04"; 17. Grassi-Morato (Peugeot 309 16v) a 1'06"; 18. Zanetti-Baldelli (Fiat Ritmo 130) a 1'06"; 19. Muzzarelli-Reggianini (Peugeot 309 16v) a 1'16".

Sopra, Chimentin a distanza di un mese dal successo nel rally di San Crispino si è ripetuto, in terra di Romagna, a Sadurano. Al secondo posto si è invece classificato Biondi con la Peugeot 405 Mi 16, in basso. Per Gaetti, sotto, successo nel Gruppo N



foto grafie BETTINI



F. RALLY □ VEGNADUZZO PROTAGONISTA

Ma lo show lo fa Cerrato

PORDENONE — Una scena quasi irreale. Roba da «fiction» televisiva a Pordenone durante il Formula Rally. Immaginatevi una domenica in fiera con moglie e figli in tribuna a vedere Dario Cerrato capotare due volte con la Delta Integrale Hf. Infortunio a parte del Darione nazionale, il 5. Formula Rally Fiera Motori ha trovato in Ruggero Vegnaduzzo, su Lancia Delta Hf

della Race Day nei colori Race Line, il degno protagonista di una giornata intensa. Vediamo com'è andata. Morassi su Nissan Sunny, Devoti su Delta e Zavagno ancora su Delta: sono questi i piloti eliminati da Vegnaduzzo per accedere alla finalissima con il veneto Lorenzetto, il quale, da parte sua, ha dovuto vedersela con Zavagno su Delta, Narduzzi su Fiat Uno Turbo per ben due

volte, prima di approdare allo scontro decisivo. La gara pordenonese aveva perso nelle qualifiche della vigilia Sergio Pianezzola, fermato dalla rottura del cambio. Un vero peccato perché altrimenti la sfida avrebbe avuto certamente del sale in più che comunque è mancato, soprattutto in apertura. In Gruppo N si è imposto Adriano Scalcon su Ford Escort, Vegnaduzzo ha vinto il Gruppo A, nel quale Raffaele Di Santo e Michele Doretto, rispettivamente su Golf e Peugeot, si sono messi in luce.

Stefano Cossetti

FORMULA RALLY

Pordenone, 14 novembre 1993

5. Formula Rally Fieramotori

Gara nazionale

Le classifiche

GRUPPO N

Batterie: ZAVAGNO (Lancia Delta Integrale 16V)-Della Giustina (Peugeot 205 Rallye); SCALCON (Ford Escort Rs Cosworth)-Giuliano (Peugeot 309 Gti); PIANEZZOLA (Lancia Delta Hf)-Zamparini (Opel Kadett Gsi 16V); NARDUZZI (Uno Turbo le)-Ferrari (Lancia Delta Integrale 16V); PERTEGATO (Ford Escort Rs Cosworth)-D'Abramo (Peugeot 205 Rallye); SALAMON (Ford Escort Rs Cosworth) Martinis (Fiat Uno Turbo le); COSTANTINI (Opel Astra Gsi 16V)-Boria (Renault 5 Gt Turbo); MORASSI (Nissan Sunny Gti)-Canal (Fiat Uno Turbo le); DEVOTI (Lancia Delta Integrale 16V).

Ottavi di finale: Pianezzola-MORASSI; NARDUZZI-Salamon; Devoti-SCALCON; ZAVAGNO-Costantini; PERTEGATO-Martinis.

Semifinali: SCALCON-Morassi; ZAVAGNO-Narduzzi.

Finale: Scalcon-ZAVAGNO.

GRUPPO A

Batterie: VEGNADUZZO (Lancia Delta Integrale Hf)-Mioli (Fiat Uno 70); Amati (Peugeot 205 Gti)-POLONIA (Fiat Uno 70); LORENZETTO (Lancia Delta Integrale 16V)-Roveredo (Bmw M3); Fiorini (Peugeot 205 Rallye)-«BRIK» (Peugeot 309 Gti); PIEROBON (Fiat Uno Turbo le)-Stival (Opel Astra Gsi 16V); DI SANTO (Vw Golf Gti)-Secondin (Fiat Uno 70); Zanin (Opel Kadett Gsi 16V)-DORETTO (Peugeot 205 Rallye).

Ottavi di finale: LORENZETTO-Polonia; VEGNADUZZO-«Brik»; DORETTO-Zanin; DI SANTO-Pierobon.

Semifinali: VEGNADUZZO-Di Santo; LORENZETTO-Doretto.

Finale: VEGNADUZZO-Lorenzetto.

SUPER TROFEO FIERAMOTORI

Batterie: Doretto-DEVOTI; Pierobon-SCALCON; VEGNADUZZO-Morassi; LORENZETTO-Zavagno; Di Santo-NARDUZZI.

Quarti di finale: VEGNADUZZO-Devoti; LORENZETTO-Narduzzi; ZAVAGNO-Scalcon.

Semifinali: LORENZETTO-Nardini; VEGNADUZZO-Zavagno.

Finale: VEGNADUZZO-Lorenzetto.

TROFEO CINQUECENTO

Semifinali: USSAI-Soravito; DONADON.

Finale: DONADON-Ussai.



foto grafie BIONDO

Sopra, Vegnaduzzo festeggia il successo nella F. Rally di Pordenone. A sinistra, Scalcon miglior tempo tra i Gruppo N. Sotto, la Delta Hf di Dario Cerrato a cavallo del rail dopo il doppio capotamento



Già saltata la salita del Sestriere

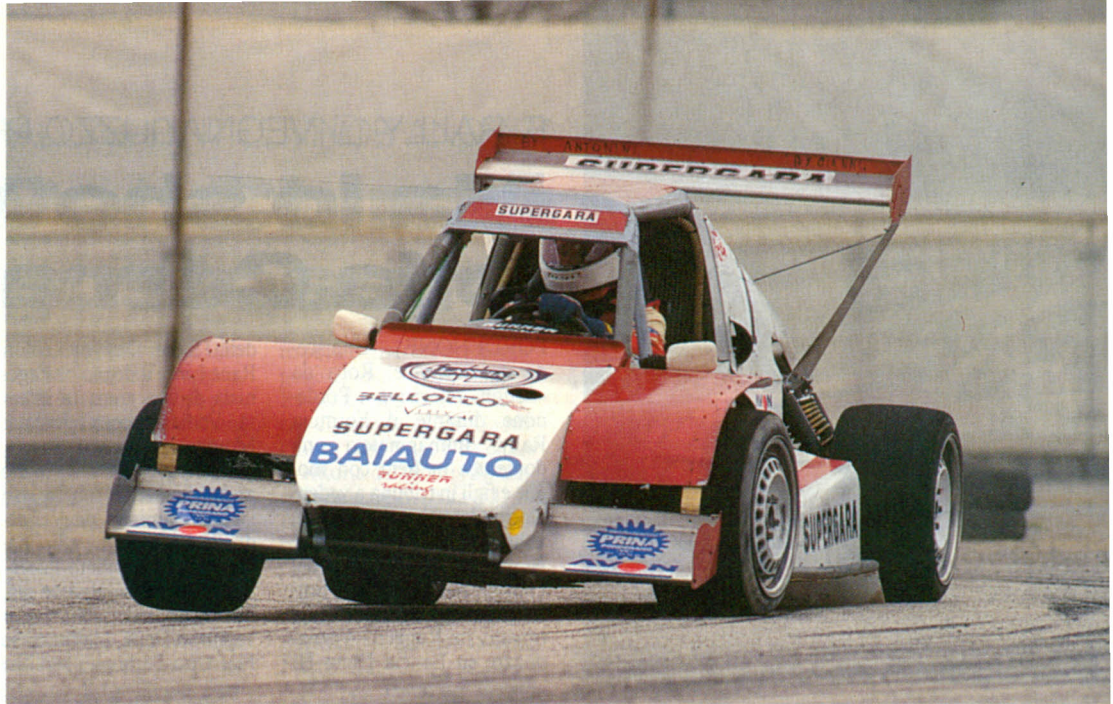
Reso noto poche settimane fa e subito è stato stravolto. Stiamo parlando del calendario del Campionato Italiano Velocità Montagna '94. È stato infatti ufficializzato che la Cesana-Sestriere non si correrà il prossimo anno. Gli organizzatori hanno reso noto la loro decisione alla luce dei problemi che ancora sussistono in fatto di viabilità della statale che avrebbe dovuto ospitare la cronoscalata. Così senza tanti tentennamenti hanno preferito dare subito forfait. Al posto della Cesana, in calendario, dovrebbe entrare ora la Coppa Selva di Fasano. Mentre qualche problema in più sussiste per quanto riguarda il rimpiazzo per la validità europea.

■ **FETTUNTA.** È entrato nella fase calda l'organizzazione del 17. rallysprint della Fettunta, che si disputerà nei dintorni di Barberino Val d'Elsa, in provincia di Firenze. Da pochi giorni si sono aperte le iscrizioni, mentre la gara è in programma il prossimo 12 dicembre con partenza e arrivo a Barberino Val d'Elsa. La specialità, come di consueto, saranno quattro da ripetersi una volta, tutte su asfalto. Gli interessati possono rivolgersi alla scuderia Squadra Corse Valdelsa, casella postale 192, Colle Val d'Elsa.

A Settimo il Challenge internazionale delle polizie

La terza edizione del Challenge Internazionale delle Polizie lo ha vinto il pilota messinese Nunzio Settimo, navigato da Franco Balduzzi, alla guida di una Lancia Delta Hf Gruppo N. Il messinese, che gareggia per i colori dell'Arma dei Carabinieri, si è aggiudicato la Serie europea grazie al positivo ottavo posto assoluto conquistato nel recente rally di Taormina.

■ **BUTTI.** Il pilota bresciano Ivan Butti si sta preparando al campionato italiano della montagna '94. Il bresciano dovrebbe essere alla guida di un Prototipo Giada motorizzato Renault 2000 16V. Adeguatamente messo a punto secondo le normative del Gruppo N, il propulsore sarebbe in grado di erogare circa 190CV. Sarebbe questo il primo esempio di una Sport nella classe 2000.



F. RALLY □ GARA CONCLUSIVA DEL TROFEO

Maroni velocissimo è il principe del Foro

VICENZA — L'ultima prova del Trofeo Nazionale Formula Rally non poteva avere migliore conclusione di quella del Foro Boario dove sono approdati tutti i più bei nomi della specialità in campo nazionale. È stata un'autentica parata di specialisti che hanno offerto uno spettacolo davvero interessante, appassionando il numeroso pubblico convenuto per questo ultimo appuntamento agonistico del Triveneto. In primo piano c'era l'assegnazione del Trofeo Nazionale con due contendenti di altissimo livello: Leonardo Massola, già tricolore della specialità slalom e vincitore della Coppa Csaì 2. zona e Augusto Cesari, campione italiano assoluto slalom. Oltre a questi vale la pena di citare il plurititolato Luciano Tamburini, il lombardo Benvenuto Maroni e Illide Romagna, già campione europeo di autocross che, per la prima volta ha avuto come avversario il promettente figlio Simone. Vincitore assoluto è risultato il portacolori della Scuderia 4 Assi di Treviso, Maroni, su monoposto Junior Suzuki che, nella finale, ha stabilito il miglior tempo assoluto in 4'18"83, davanti a Nori e Balzarotti. Proprio Maroni si sta dimo-

strandolo uno degli specialisti delle gare ad inseguimento. Augusto Cesari, su monoposto Delta S4, non ha avuto problemi ad imporsi nella finale riservata all'ottava classe poiché Tamburini aveva troppo alleggerito l'assetto rendendo la sua monoposto motorizzata Porsche pressoché inguidabile. Bella affermazione di Simone Romagna nella 7. classe che ha dimostrato di avere «bene imparato» la lezione del padre.

Attilio Trivellato

FORMULA RALLY

Vicenza, 14 novembre 1993

Trofeo Foro Boario

Gara nazionale

Le classifiche

1. RAGGRUPPAMENTO

Classe 1900: 1. Cavriani (Golf Gti) 4'52"60; 2. Merzi (Peugeot 205) 4'54"11; 3. Serblin (Honda Civic) 4'56"65; 4. Pino (Peugeot 205) 5'16"72.

Classe oltre 1900: 1. Acco (Opel Kadett 16 v) 4'41"68; 2. Luise (Opel Manta Gte) 4'47"32; 3. Trevisan (Peugeot 205) 5'00"11; 4. Giovannini (Ford Escort) 5'00"43.

2. RAGGRUPPAMENTO

Classe 1300: 1. Ferrario (Alfasud Sprint) 4'41"32; 2. Magian (Fiat 127) 4'45"91; 3. Dell'Antonia (Fiat 500) 5'06"11.

Classe 1900: 1. De Biasi (Fiat X 1/9)

4'25"29; 2. Bernardoni (Turbo Sumbeam) 4'38"78; 3. Berto (Fiat X 1/9) 4'42"99; 4. Dalla Pola (Opel Kadett) 5'03"86.

Classe oltre 1900: 1. Massola (Fiat 1/9) 4'22"78; 2. Muzio (R5 Maxi turbo) 4'50"77; 3. Giovannini (Alfa Romeo Gtv) 5'00"63; 4. Righetto (Lancia Delta) 5'02"24.

Monoposto: 1. Maroni (Junior Suzuki) 4'18"83; 2. Nori (Junior Suzuki) 4'20"66; 3. Balzarotti (Junior Honda) 4'33"92; 4. Casotto (Junior Alfa Romeo) 4'42"55.

3. RAGGRUPPAMENTO

Vetture integrali: 1. Romagna Simon (Delta integrale) 4'28"83; 2. Pertegat (Ford Sierra) 4'42"72; 3. Cremonesi (Lancia integrale 2000) 4'44"46; 4. Romagna Illide (Audi 4) 4'45"08.

Monoposto 4 x 4: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 4'20"43; 2. Maccarinelli (Renault) 4'41"66; 3. Tamburini (Porsche) 5'07"47.



SLALOM □ BELLA VITTORIA A VICARI

L'aria di casa giova a La Mantia

VICARI — Sicuramente Giovanni La Mantia teneva ormai da tempo in serbo la volontà di prendere una rivincita sui suoi avversari. Così, dopo una stagione di alti e bassi, coronata da qualche piazzamento nelle prime posizioni e condizionata anche dalla sfortuna, il pilota-presidente della scuderia Futura Corse ha vinto meritatamente il 2. Slalom Città di Vicari. È stata, forse, l'aria di «casa» a dare la carica giusta al palermitano, in gara con una Fiat X1/9 prototipo, al quale è stato sufficiente il tempo stabilito nella prima manche per insediarsi e rimanere al vertice della classifica assoluta. Il suo diretto antagonista, Giovanni Castiglione, che solamente una settimana prima a Favaresola aveva re-

legato in seconda posizione, questa volta ha dovuto fare i conti con una vettura che lo ha rallentato nella prima «salita» e con problemi di tenuta di strada lamentati durante la disputa della seconda frazione di gara. Castiglione, con la verde Fiat 600, questa volta si è dovuto accontentare della piazza d'onore, sebbene sia stato autore della migliore prestazione nella manche conclusiva. Ciro Barbaccia, giunto terzo, è riuscito a stare fino a metà gara davanti a Castiglione, ma poi ha avuto anche lui il suo daffare con la vettura che faceva le bizzesse. Giovanni Irato, quarto e primo del gruppo Speciale con un'altra Fiat X1/9, ha preceduto Michele Vella. Quest'ultimo, con la Peugeot 205 Gruppo A, è stato arte-

fici di un'ottima prestazione. Fiore, sesto, è giunto davanti a Natale Mannino, autore di un vero exploit, considerando che gareggiava con una Peugeot 205 di serie.

Dario Lucchese

SLALOM

Vicari (Pa), 14 novembre 1993
2. Slalom Città di Vicari
Gara nazionale

Le classifiche:

Assoluta: 1. La Mantia G. 183,45; 2. Castiglione (Fiat 600) 183,75; 3. Barbaccia 185,13; 4. Irato 187,67; 5. Vella M. (Peugeot 205) 189,11; 6. Fiore 190,23; 7. Mannino (Peugeot 205) 192,78; 8. Piazza 193,11; 9. Tafuri (Renault 5 Turbo) 193,34; 10. Delani 195,45 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. D'Amico 201,08; 2. Lo Bue 202,82; 3. Lo Bosco 203,54; 4. D'Anna 213,44 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Bongiovanni 205,56; 2. Russo 207,37 (tutti su Peugeot 205).

Classe 2000: 1. Mannino (Peugeot 205) 192,78; 2. La Barbera (Opel Kadett Gsi) 217,47; 3. Dragotta (Opel Astra) 219,66; 4. Montalto (Peugeot 309) 224,37.

Classe 2500: 1. Tafuri 193,34; 2. Arceri 202,08 (tutti su Renault 5 Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Graditi 196,28; 2. Lo Faso (Peugeot 205 Rallye) 198,84; 3. Vitrano 202,86; 4. Feo (Opel Corsa Gsi) 204,76; 5. Anzalone (Peugeot 205) 205,26 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe oltre 1600: 1. Vella M. (Peugeot 205) 189,11; 2. Alletto (Volkswagen Golf) 213,86.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Compagnino 205,38; 2. Di Gregorio 206,50; 3. Puccio 209,01; 4. Presti 209,51.

Classe 700: 1. Nicolosi 195,51; 2. Di Salvo (Fiat 126) 196,52; 3. Basile 198,01; 4. Badagliacca 203,05; 5. Parisi 203,19; 6. Di Cara 256,73 (tutti gli altri su Fiat 500).

Classe 1000: 1. Lazzara (A112) 196,94; 2. Leto 211,03; 3. Mini 214,99; 4. Valerio (Fiat 127) 216,58 (tutti gli altri su Fiat Panda).

Classe 1150: 1. Ienna 199,19; 2. Maccarone (Fiat 127) 199,66; 3. Marchese (A112) 200,22; 4. Lo Nigro (A112) 200,69; 5. Cannella (Fiat 127) 202,36; 6. Lo Faro 209,31; 7. Sergio (Fiat 128) 222,90; 8. Machi (Fiat 126) 234,86; 9. Gaglio (Fiat 128) 238,21 (tutti gli altri su A112 Abarth).

Classe 1300: 1. Irato 187,67; 2. Piazza 193,11; 3. Di Giorgi 198,91; 4. Ortolano (Simca Rally 2) 220,54 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Fiore 190,23; 2. Evola 194,96; 3. Giordano 205,76 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Chiofalo (Opel Kadett Gte) 203,49.

Classe 2500: 1. Vella A. (Porsche Carrera) 196,19.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Sanfratello (Fiat 126) 209,83; 2. Saletta (Fiat 500) 215,13.

Classe 1600: 1. Barbaccia 185,13; 2. Delani 194,45; 3. La Mantia Gianluca 195,22 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. La Mantia Giovanni (Fiat X1/9) 183,45; 2. Castiglione (Fiat 600) 183,75.



In alto a sinistra, Cesari con il suo Proto S4 si è imposto con facilità tra le Monoposto nel 3. raggruppamento A sinistra, è andato veramente forte Simone Romagna, figlio d'arte, primo tra le vetture Integrali. Sopra, La Mantia è tornato al successo nello slalom di Vicari. Sotto, Castiglione è giunto 2. a causa di problemi alla sua 600



GUERIN SPORTIVO

VI REGALA LE MAGNIFICHE FIGURINE DEL CAMPIONATO DI CALCIO



GUERIN SPORTIVO

IL PIÙ PRESTIGIOSO SETTIMANALE SPORTIVO D'ITALIA IN EDICOLA TUTTI I MERCOLEDÌ

DIVENTA PILOTA

SCUOLA FEDERALE CSAI
Autodromo di Vallelunga,
00063 CAMPAGNANO DI ROMA
Telefono 06/9042949 (rally)
06/9041600 (velocità)

CENTRO INTERNAZIONALE GUIDA SICURA
Autodromo Riccardo Paletti
43040 VARANO (PR)
Telefono 0525/53730-1
02/48012662-66

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH
Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/841669
843993 (velocità)

SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STÖHR
Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/612540 - fax 612536
(guida sicura, sportiva e agonistica)

SCUOLA FEDERALE GUIDA FUORISTRADA
Via F. Baracca, 1
24123 Bergamo
Tel. 035/237711

DRIVING CAMP BY CARLO ROSSI
Viale Marconi, 2/C
28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322/846222
(guida sicura, sportiva, rally, acrobatica, neve e ghiaccio driving master)

GABRIELE GORINI SPEED TRAINING
Autodromo di Imola
Sede Legale: Via dei Bigi, 24
47100 FORLÌ
tel. 0543/50523
(corsi di pilotaggio Porsche)

VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL
Piazza Mazzini, 18
36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

TOP DRIVING SCHOOL
c/o Autodromo del Levante
BINETTO (Bari)
Tel. 0337/821666
(guida sportiva e guida sicura)

CENTRO GUIDA SICURA E PILOTAGGIO SU GHIACCIO
Racing & Vip
Loc. Lago Losetta
Sestriere (To)
Tel. 0122/76651 - Fax 76923

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO UNNUS TH. HENDRICHS
CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

SCUOLA DI PILOTAGGIO HOLIDAY TRACK
6934 Bioggio-Lugano (CH)
Tel. 0041/91/506515
Fax 0041/91/506592

SCUOLA DI PILOTAGGIO VINCENZO FLORIDA
Autodromo Pergusa
Tel. 091/517941
(guida sicura, veloce e sportiva)

SCUOLA PILOTI MILANO
Autodromo di Monza
Tel. 0331/592395
(velocità e rally)

SPORT & SAFE DRIVING SCHOOL
Via A. Traversari, 29
00152 ROMA
Tel. 06/58331011 - Fax 5885330



VELOCITA'

28 NOVEMBRE

F.3 AL FUJI
Internazionale
Vicic c/o Japan Mrcc
Tel. 0081/3/34092391

EASTERN CREEK
Gara turismo internazionale
Australia

COSTA RICA
Campionato pan-americano
Formula 3

MAGIONE
Challenge italiano
gare club
Trofeo Cinquecento
Peroni Promotion
Tel. 06/5200306-5200609 fax

4-12 DICEMBRE

AUTOSPRINT AL MOTOR SHOW
Padiglione n. 27
Stand n. 8
Quartiere Fieristico
Bologna

4-5 DICEMBRE

TROFEO INDOOR F.1
Motor Show
Quartiere Fieristico
Bologna

4 DICEMBRE

CHALLENGE FERRARI 348
Motor Show
Quartiere Fieristico
Bologna

5 DICEMBRE

INTERLAGOS
Campionato sudamericano
Formula 3
Brasile

WELLINGTON

Campionato neozelandese
Turismo
New Zeland International
Tel. 0064/9/5793108

6 DICEMBRE

SUPERCAR GT
Motor Show
Quartiere Fieristico
Bologna

7-8 DICEMBRE

TOURING CAR TROPHY
Motor Show
Quartiere Fieristico
Bologna

8 DICEMBRE

CASCHI D'ORO DI AUTOSPRINT
Palazzo dei Congressi
Ingresso libero
Quartiere Fieristico
Bologna

COPPA ROMBO TEAM

Gara accelerazione
Rombo Team
Tel. 081/ 8904526

9 DICEMBRE

TROFEO ASSO F.3
Motor Show
Quartiere Fieristico
Bologna

12 DICEMBRE

1. TROFEO INVERNO AUTO A BINETTO
Gara Club
Scuderia Apulia
Tel. e fax 080/9921148

RALLY

24-28 NOVEMBRE

RALLY INTERNAZIONALE DI VARANO
Trofeo Cinquecento
Riservato
Supergara
Tel. 0173/65425

26-28 NOVEMBRE

RALLY DU VAR
Campionato europeo
coefficiente 2
Asac du Var
Tel. 0033/94337210

27-28 NOVEMBRE

RALLY PORTOGUARO
Rallysprint e
Trofeo del Montello
Autostoriche
Ac Venezia
Tel. 041/5310362

28 NOVEMBRE

RALLY CASTELLI MODENESI
Rallysprint
Modena Corse Sport
Tel. 059/334311

2-3 DICEMBRE

DUBAI RALLY
Campionato medioriente
Al Nasar Motor Club
Tel. 00971/4/376200

4 DICEMBRE

RALLY TRULLI E GROTTE
Nazionale
Scuderia Egnatia Corse
Brindisi

5 DICEMBRE

TOP RALLY VALLI OVADESI
Rallysprint
Pinerolo Sport
Tel. 011/3095098

11-12 DICEMBRE

MEMORIAL BETTEGA
Motor Show
Quartiere Fieristico
Bologna

ALTRE

26-28 NOVEMBRE

FORMULA RALLY RACING FESTIVAL FIERA DI FORLÌ
Nazionale
Sadurano Motorsport
Tel. 0543/766643

28 NOVEMBRE

SLALOM LILIU M VALLE DEL FUSCO
Nazionale
anche elettrosolari
Scuderia Saint Paul
Siracusa

SLALOM CAVA DEI TIRRENI

Nazionale
Ac Salerno
Tel. 089/232339

FORMULA RALLY CITTA' DI COLICO

Nazionale
Promotion & Service
Como

5 DICEMBRE

SLALOM A MATERA
Nazionale
Mediterranea Sport
Matera

SLALOM TROFEO NATALE DEL PILOTA

Nazionale
Fata Morgana Corse
Tel. 0965/891656

SETTIMANALI NAZIONALI

KEY MOTORI

NUOVA ANTENNATE 19.50 sabato

ESPANSIONE TV 20.00 sabato

RADIO TELE GARDA 15.30 sabato

GRP TV 22.30 venerdì 13.30 sabato

RETE 9 TAI 20.55 sabato 12.20 domenica

ALTAITALIA TV 19.50 sabato 09.30 domenica

RETE AZZURRA 15.00 sabato 12.30 e 23.00 lunedì

TELE BELLUNO 23.30 giovedì 18.00 sabato

TELE COMMERCIALE ALPINA 21.00 sabato 22.00 mercoledì

PRIMO CANALE 22.00 giovedì 22.00 mercoledì

TELE ARCOBALENO 23.45 venerdì 13.30 domenica

ANTENNA 1 20.30 sabato 14.00 domenica

NUOVA RETE 22.30 venerdì

TV PARMA 21.15 sabato 18.10 domenica

TELE MONTIMARE 22.30 sabato 13.00 domenica

TELE MAREMMA 15.30 sabato 15.00 domenica

NOI TV 21.30 sabato

15.45 lunedì
TELEREGIONE 21.30 venerdì 17.30 sabato

TELE 2000 22.30 venerdì 21.00 domenica

RETE CAPRI 22.00 venerdì

SUPER TV 21.40 martedì

MOTOR NEWS

TELECUPOLE 23.00 lunedì

TELENOVA 23.00 mercoledì

TELE FRIULI 23.30 venerdì 16.20 lunedì

TELE ARENA 23.40 venerdì

TELE ALTO VENETO 23.15 venerdì 13.30 domenica

RETE 7 11.30 sabato

TELEREGGIO 18.40 giovedì 13.30 domenica

TELEREGIONE TOSCANA 14.30 giovedì 24.00 domenica

RETE 24 H 22.30 giovedì 16.30 sabato

TVRS 15.15 venerdì 23.00 sabato

TELE LAZIO 21.20 venerdì

CANALE 10 20.30 lunedì

TELE SPAZIO 22.30 sabato 13.30 domenica

TELESCIROCCO 23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

LUNEDÌ

RETEMIA 19.45 L'uomo e i motori

MARTEDÌ

TELEMONTECARLO 23.00 Crono

MERCOLEDÌ

RAI 2 13.30 Tg2 Motori
ITALIA1 17.30 Guida con noi

VENERDÌ

ITALIA1 17.30 Guida con noi
CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tuttofuoristrada

SABATO

TELEMONTECARLO 12.00 Crono (replica)
TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista
TIVU ITALIA 24.00 Tuttofuoristrada

DOMENICA

ITALIA 1 11.30 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclip



Il Rac chiude il mondiale rally e le fasi finali della gara si potranno seguire su Rai 3 e la Tv via satellite Eurosport. Quest'ultima poi, approfondirà l'argomento con uno speciale di un'ora venerdì 26 alle 17.30 con replica lunedì 29 alle 20

SPECIALI

CAMPIONATO NASCAR

Lunedì 29 ore 21.00 speciale di 1 ora sull'intero campionato riservato alle vetture stock-car

RALLY RAC

EUROSPORT Venerdì 26 ore 17.30 con replica lunedì 29 alle ore 20.00 speciale di 1 ora

LE GARE

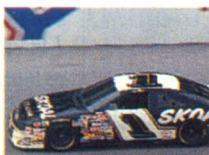
RALLY RAC

RAI 3 Martedì 23 ore 16.25 servizio di 10 minuti sullo svolgimento della gara e giovedì 25 ore 16.15 servizio sulla conclusione del rally

EUROSPORT

Da martedì 23 a giovedì 25 tutti i giorni alle ore 21.30 servizi di mezz'ora sullo svolgimento e la conclusione del rally

Su Eurosport lunedì 29 alle 21 ancora uno speciale della durata di un'ora interamente dedicato alle coloratissime vetture stock-car che partecipano al campionato Nascar



A CRONO TUTTA LA STAGIONE F.1

Il poker di Prost

La puntata di Crono in onda su Telemontecarlo martedì 23 è interamente dedicata alla stagione iridata di F.1 da poco conclusasi. Si tratta di un'ampia retrospettiva sull'intero campionato che ha visto Alain Prost al volante della Williams Renault (nella foto) vincere, il quarto titolo mondiale dopo i tre conquistati con la McLaren. In studio, a commentare le immagini e rivivere i momenti più importanti della stagione, ci sarà Bernard Dudot progettista del V10 Renault e Thierry Dombreval, direttore generale di Renault Italia.

TMC Crono-martedì 23 ore 23.00 replica sabato 27 ore 12.00



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

MARTEDÌ 23

09.00 Rally Rac (replica)
21.30 Rally Rac (differita)

MERCOLEDÌ 24

09.00 Rally Rac (replica)
21.30 Rally Rac (differita)
22.00 Motors magazine

GIOVEDÌ 25

09.00 Rally Rac

(replica)
09.30 Motors magazine (replica)
10.30 Truck race
11.00 Campionato Nascar (replica)
21.30 Rally Rac (differita)

VENERDÌ 26

09.00 Rally Rac (replica)
14.00 Rally Rac (replica)
17.30 Speciale

Rally Rac
18.30 International Motorsport

DOMENICA 28

13.00 International Motorsport (replica)

LUNEDÌ 29

13.00 International Motorsport (replica)
20.00 Speciale Rally Rac (replica)
21.00 Speciale Campionato Nascar

RUBRICHE TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia
TELEVERBANO 21.45 Tuttorallo video

MARTEDÌ

Puglia
CANALE 10 10.40 Top Autonews
TELESTUDIOTRE 22.00 Tuttorallo video

MERCOLEDÌ

Marche
TVRS 23.00 Ruote e motori
Lombardia
RETE 55 20.00 Tuttorallo video

GIOVEDÌ

Puglia
CANALE 10 10.40 Top Autonews
Emilia Romagna
RETE 7 18.30 World Cross Motori
Toscana
TV PRATO 21.50 Il fuoristrada
Campania

TELEVOMERO 23.30 Racing Team

Lazio
RETE ORO 22.40 Semaforo verde

Lombardia

TELEVERBANO 18.15 Tuttorallo video

VENERDÌ

Piemonte
VIDEOGRUPPO 20.30 Hot Rod

Toscana

TELEREGIONE 22.00 Gente Motori

SABATO

Piemonte
VIDEOGRUPPO 24.00 Hot Rod
Lombardia
ANTENNA 3 19.50 Monza motori

Liguria

CANALE 7 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
EUROMIXER 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
TELENORD 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
Emilia Romagna

REGGIO TRE TV 23.00 Starting (replica domenica 14.00)
TELEUNIVERSO 13.30 Starter

Toscana

CANALE 27 23.00 Starting (replica domenica 14.00)
TELEIDEA 19.50 Starting (replica domenica 13.00)
RTV 2 21.00 Roadmaster (replica domenica 12.45)

Marche

TVRS 15.20 Ruote e motori

Lazio

RGM 15.00 Starting (replica domenica 19.00)
GOLD TV 13.50 Starting (replica lunedì 23.30)
TVA 40 22.30 Tva 40 Motor (replica domenica 14.00)

Puglia

CANALE 10 10.40 Top Autonews

DOMENICA

Lombardia
BERGAMO TV 18.00 Motorshow
Lazio
TELE UNIVERSO 13.00 Starting
TELE MONTE GIOVE 15.00 Starting
QUARTA RETE ROMA 23.45 Starting

bastian contrario

Le opinioni di questa pagina non riflettono necessariamente quelle della rivista, né vanno attribuite a qualcuno in particolare. Di volta in volta, verrà dato spazio a un punto di vista diverso e «controcorrente» rispetto al pensiero comune.

Prima incasina il mondo dei motori quanto e più di un cucchiaino di zucchero infilato nel serbatoio. Poi si mette, come una zitellona cui la fame atavica toglie ogni parvenza di dignità, alla disperata caccia di giovani talentuosi. E anche lì arriva sul mercato con la delicatezza di un tricheco. Commentano gli addetti ai lavori: il perfido Ron Dennis ne sta preparando un'altra delle sue; dietro le sue argute manovre si nasconde l'ennesima macchinazione. Ah, com'è malvagio questo subdolo inglese dagli occhi di ghiaccio, che ha trascinato nel baratro anche la povera Lamborghini, che tratta i piloti come se fossero mortadella da vendere e comprare un tanto all'etto; che non si ferma davanti a nulla e nessuno, non ha rispetto per niente nel suo sterminato egoismo. Ah, dobbiamo tutti difenderci dal Richelieu degli anni Ottanta, Novanta e chissà quanto oltre. E invece no. Non abbiamo (ma abbiamo chi, poi?) bisogno di difenderci dal perfido Ron più di quanto lui abbia bisogno di difendersi da se stesso. Perché la faccenda in sostanza è questa: l'astuto Dennis si è bevuto il cervello. Altro che strategie sottili, sentite un po' qui: non appena i giallognoli dell'Honda gli tirano il bidone lui, che è tanto furbo, si mette a cercare un altro motore con la lucida determinazione di una mosca senza testa. Parla con tizio, straparla con caio. Fa venire

fuori le cose più assurde, al punto che qualcuno ipotizza che la McLaren nel '93 monterà il diesel della Perkins o il fuoribordo Evinrude: e qui, bisogna ammetterlo, una buona mano al delirio gliela danno gli artefici della carta stampata, sempre così ben informati sino alla prossima smentita. E infine, quando la noia esistenziale ha divorato anche l'ultima briciola di curiosità, se ne viene fuori con l'accordo più banale del mondo. Un Ford qualsiasi, quella marca che vince i Gran Premi, vince i rally, ma i campionati, mai.

Poi, dopo aver bombardato i testicoli dell'opinione pubblica nella sua guerra personale con quell'altra buona lana del suo alter ego in Benetton, cosa ti fa il buon Ron, invece di accendere un cero alla Madonna per le cinque vittorie stagionali? Tira fuori dal magico cilindro il contratto Peugeot. Della serie: avere il motore è bello, averlo gratis è di un bello più bello. Peccato che nessuno sappia come e se funziona, questo motore. Ma questo probabilmente è di secondaria importanza.

Il tutto a opera di un energumeno che un annetto fa, mi riferiscono, si era persino portato a casa un motore Hart per cercare di capirci qualcosa. Adesso, però, la corda inizia a stringere e le budella anche. Nel senso che Ronchiavelli ha perso l'unica carta veramente buona che ha avuto in mano negli ultimi tempi. Altro che aerodinamiche più o meno buone, sospensioni intelligenti più o meno cerebrolese, tattiche e pretattiche di gara. Antipatico oltre la soglia della sopportazione, capriccioso come un barboncino in andropausa, ma chi vinceva era Senna, non la McLaren. Non Michael Andretti (ma per favore). Non Hakkinen e nemmeno il motore Ford, che in mano a qualcun altro andava molto più tranquillo. Persa la sua gallina dalle coppe d'oro, Ron Dennis è un pover'uomo con pochi capelli e tante grane. Che si arrangia, e si arrangerà probabilmente ancora, ma sempre nella convinzione che nemmeno il posteriore di Moana Pozzi può durare in eterno. Lui, Ron, la sua quota di posteriore — a scampo di turpiloquio — l'ha avuta. Probabilmente ne vorrebbe ancora, perché è un genere di derrata che dà dipendenza. Ma farebbe meglio a pianificare per sé e per i suoi un futuro un po' diverso e un po' meno roseo (o biancorosso, magari). Da qualche parte, a qualche livello, dovrà pur esistere una giustizia.

ORSI

