

# AUTO SPRI NT

Gp *Canada*



*Segretissimo*

**LA MERCEDES  
VUOLE BARNARD  
ALLA McLAREN!**

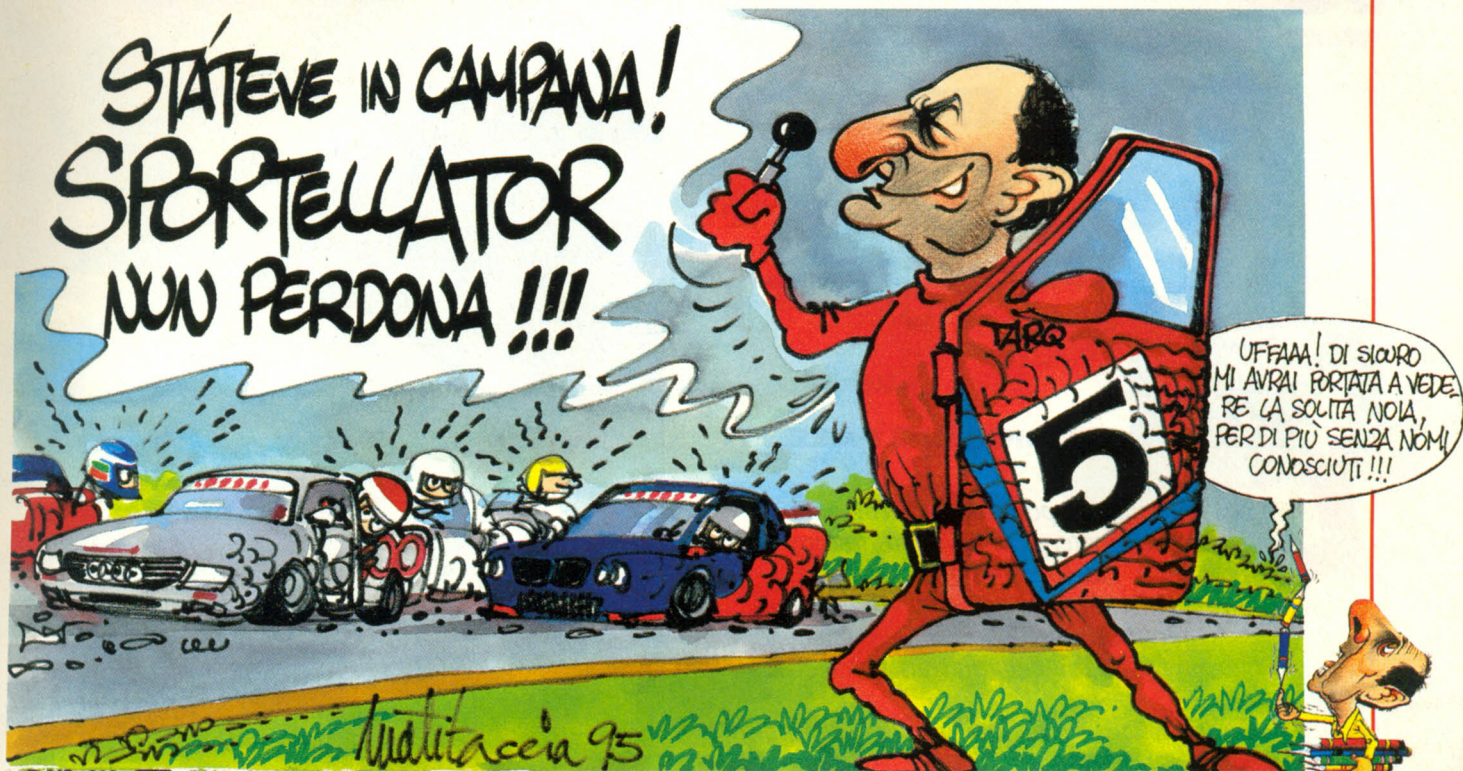
SETTIMANALE **24**  
Anno XXXV - 13-19 giugno 1995  
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%  
L. 4.000

# GIUSTIZIA È FATTA

**LA FERRARI  
TORNA IN TESTA  
AL MONDIALE  
COSTRUTTORI  
MA LA FESTA  
E' TUTTA  
PER JEAN ALES  
CHE FINALMENTE  
HA VINTO  
IL SUO PRIMO  
GRAN PREMIO**



## STATEVE IN CAMPANA! SPORTELLATOR NUN PERDONA !!!



### sommario

# 24

SETTIMANALE  
Anno XXXV  
13-19 giugno 1995  
L. 4.000

#### VELOCITÀ

- FORMULA UNO  
**12 Gp Canada**
- SPECIALE  
**44 Le Mans segreta secondo Pescarolo**
- INTERVISTA  
**52 Nicola Larini**
- SUPERTURISMO  
**54 Libero mercato!**
- FORMULA 3000  
**90 Gara a Pau**
- FORMULA INDY  
**94 Gara a Detroit**



24 ORE DI LE MANS (foto Dppi)

#### RALLY

- TRICOLORE RALLY  
**76 Salento**
- CURIOSO  
**58 Espace Formula 1**
- L'ALTRA DOMENICA  
**62 Le gare in Italia**
- OPINIONI  
**4 Io, canaglia**  
di Giorgio Faletti  
**11 Domenica notte**  
di Carlo Cavicchi

#### RUBRICHE

- 60** notiziario csai
- 75** domenica sprint
- 76** news rally
- 86** news velocità
- 98** news prodotto
- 102** news karting
- 106** news estero
- 110** portobello
- 111** crucisprint
- 114** dove si corre

## 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: 051/625.83.10

DIRETTORE RESPONSABILE **CARLO CAVICCHI**  
VICEDIRETTORE **FRANCO NUGNES**

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

INVIATI SPECIALI  
**ALBERTO ANTONINI - LEONARDO IANNACCI**  
**CESARE MARIA MANNUCCI - CARLO MASSAGRANDE**  
**MAURIZIO RAVAGLIA**

REDATTORI  
**MARIO DONNINI - PIETRO GASPARRI - MARISA IMBROGNO**  
**MARCO RAGAZZONI - ARTURO RIZZOLI**

SERVIZI SPECIALI  
**ROBERTO BOCCAFUOGGI - PAOLO BOMBARA**  
**GIANNI COGNI - GIORGIO PIOLA - FABIO RAVAIOLI**  
**ALESSANDRO STEFANINI - ENRICO ZANARINI**

GRAFICA E IMPAGINAZIONE  
**GIORDANO CAPELLI (responsabile)**  
**ADRIANA BOLLA - ALBERTO RONDELLI**

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

DISEGNI  
**STEFANO ADAMI - ANTONIO SASSI - GIORGIO SERRA**  
**MASSIMO VALLESE**

COLLABORATORI: Renè Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Manfredola, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Thomas Voigt, Graham Ward.

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

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

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



AUTO SPRI NT IL SETTIMANALE DA CORSA  
FONDATA NEL 1961  
ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990



**CONTI EDITORE**

divisione **Pubblicità**  
Sede - Via del Lavoro 7  
Resp. Loredana Malaguti

40068 S. Lazzaro di Savena - (Bo) - tel. 051/6227111 - fax 051/6227309

Uffici di Milano: Direttore Dr. **Dino Bichisao** - Via Aleardo Aleardi 12  
20154 Milano - tel. 02/33100528 - fax 02/33603610

Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana: **Biellezeta S.r.l.**  
Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna - tel. 051/332322 - fax 051/333574

Padova: **Union Group s.n.c.**  
Galleria Brancalione 2/1 - 35137 Padova - tel. 049/655044 fax 049/650204

Roma: **C.D. Media s.a.s.**  
Via G. Calderini 68 sc. G int. 5 - 00196 Roma - tel. 06/36001694/95

# io, canaglia



## Le gambe fanno Jacques Jacques...

GIORGIO FALETTI

**L**a cosa è troppo importante, storicamente e pubblicitariamente, per non approfondire l'argomento. Ho continuato una mia personalissima inchiesta per sapere come la pensano alcuni personaggi a proposito dell'eventuale ingaggio di Jacques Villeneuve da parte della Ferrari. Ecco cosa hanno detto...

**Emilio Fede** (Giornalista): Sarebbe uno scoop fantastico ma lo sarebbe ancora di più se prendessero il figlio di Berlusconi...

**Valeria Marini** (Attrice): Chi? Villeneuve è fidanzato con Paola Ferrari, quella che fa il calcio? Come dice? Ah no, io non mi interesso di macchine, a parte la Ip: sa che è stato uno shock per me sapere che uno dei miei scrittori preferiti, Proust, correva in macchina?

**Tony Rominger** (Ciclista): Io niente zo, però ze Ferrari vuole bikicletta ke pedali...

**Martin Brundle** (Pilota): Sono molto contento che arrivi Villeneuve in Formula Uno, così posso completare la mia collezione. È uno dei pochi che non ho mai buttato fuori...

**Roberto Baggio** (Calciatore): Sarei molto contento, l'unica cosa che posso dire, però, è che se si mette di mezzo Agnelli, finisce al Parma anche lui...

**Ricardo Palomo** (Attore di Telenovelas): Lui bravo pilota, lui mucho guapo, io amo molto las carreras delle macchine... solo che io non intiendo porché se ostinano a fare los Gran Premios todos de seguito quando sarebbero molto più interessantes fatti a puntatas...

**Vittorio Sgarbi** (Politico): Hanno preso Jacques Villeneuve? E in base a quali prove? Un nuovo abuso dell'arresto cautelare! Assassini!

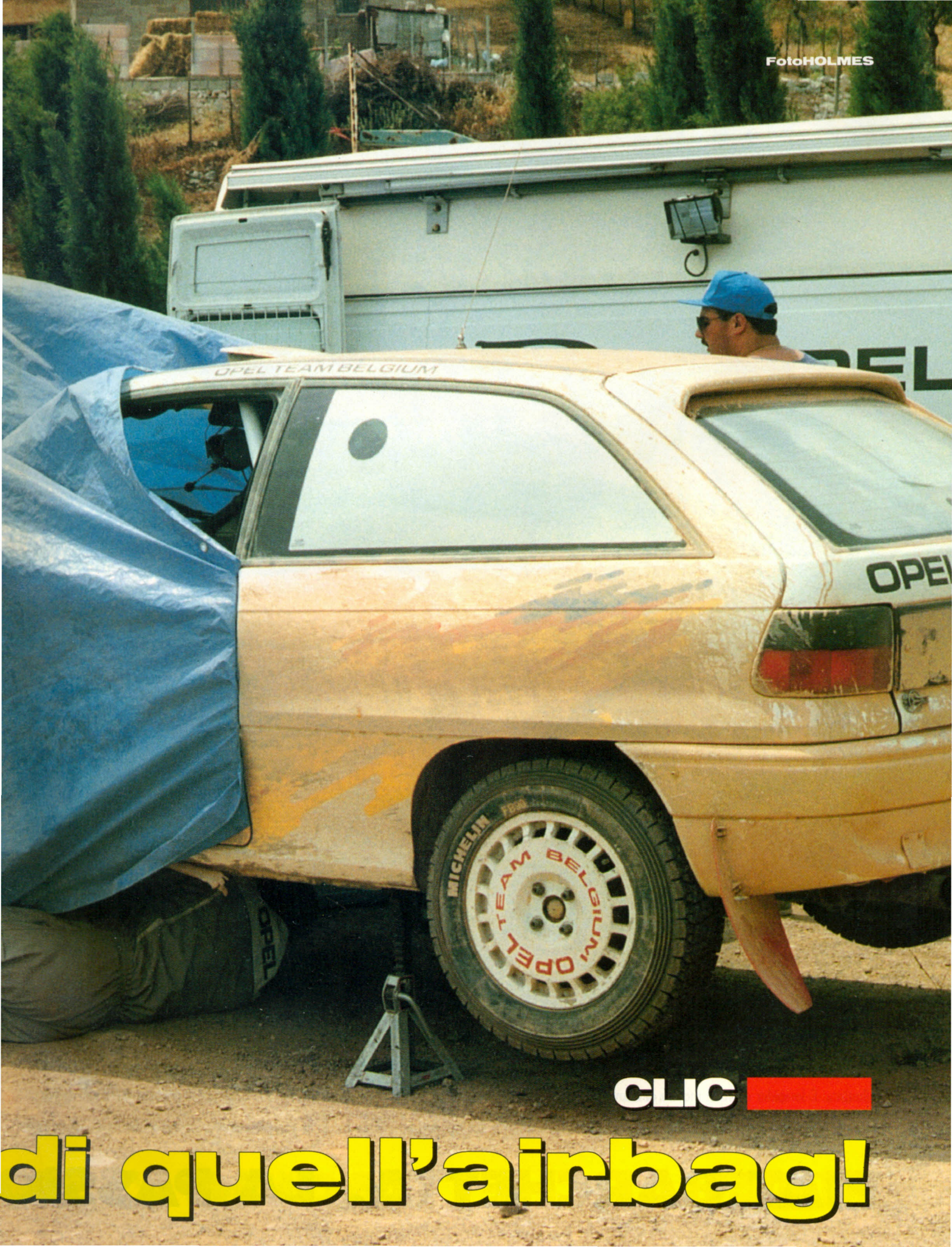
**Fiorello** (Show-man): Volevo già prenderlo io per il Karaoke...

**Mario Poltronieri** (Giornalista): Villeneuve alla Ferrari? Una notizia veramente elettrizzante, da togliere il sonn... mumble... zzzzz... zzzz... rhon rhon...

**Alberto Tomba** (Sciatore): Sci, Sci, per me sciarebbe azzecatissimo...

**Pippo Baudo** (Dio): È giusto che vada alla Ferrari, perché Jacques Villeneuve l'ho lanciato io, l'ho lanciato io...





**CLIC** 

**di quell'airbag!**

## FERMO POSTA

**FEDERICA RAFFONI** - Lugo (RA) — Il suo gesto, cioè cedere video e riviste che trattano di Ayrton Senna, perché non sopporta di vedere l'indimenticabile campione brasiliano sapendo che non è più tra noi, è davvero generoso e rivela il vuoto lasciato da Ayrton. Chi fosse interessato a rilevare il materiale di Federica, deve contattarla al numero di fax 0545-23630.

**CARLO DEL PIETRO** - Botticino Sera (BS) — Due metri di altezza non è proprio la misura ideale per chi voglia correre con le monoposto. Comunque, l'unico modo per controllare la sua adattabilità all'abitacolo di una formula è salirci dentro, verificando che la testa non superi il roll-bar.

**CLAUDIA AIMONE** - Novara — Non avevamo dubbi che l'irlandese Eddie Irvine suscitasse interesse, essendo uno dei piloti più promettenti dell'ultima generazione. Ci auguriamo che la sua richiesta, cioè raccogliere foto, articoli e tutto quanto riguarda Eddie, sia esaudiente. Chi ha materiale da cedere può quindi contattare Claudia al recapito: via Monte San Gabriele 44, 28100 Novara.

**GIORGIO BUS** - Conegliano Veneto (TV) — Purtroppo il rientro alle gare del suo beniamino Miki Biasion è stato sfortunato: è stato infatti costretto al ritiro al rally Acropolis '95 mentre era saldamente al comando. Comunque, Biasion avrà altre occasioni per rifarsi. Per contattare il suo pilota preferito però scrivere a Miki Biasion, concessionaria Lancia-Biasion, Bassano del Grappa, Vicenza. Miki le risponderà sicuramente.

**MARCO CIONI** - Livorno — La sigla Stw significa Super Touren Wagen, cioè vetture Super Turismo, e indica il campionato tedesco riservato alle Turismo della Classe 2 Fia, al quale partecipano squadre ufficiali della Audi, della Bmw, Ford, Honda e Nissan e i nostri Ravaglia, Patrese, Capelli e Tamara Vidali.

**ANDREA MARIOTTINI** - Vicarello (LI) — I numeri arretrati di Autosprint che le interessano li può richiedere all'ufficio Market della Conti Editore Spa, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena, Bologna. I numeri arretrati costano il doppio del prezzo di copertina.

**ANNALISA ZANNINI** - Pianezza (TO) — Le auguriamo che siano in molti a rispondere al suo invito: ricevere lettere su «Magic Senna». Scrivere quindi a Annalisa, via Parucco 22, 10044 Pianezza.

**KATIA ZOLDERI** - Milano — Giuriamo i complimenti al nostro inviato Alberto Antonini. A Mika Hakkinen può scrivere presso la McLaren International, Woking Business Park, Albert Drive Woking, Surrey GU21 5JY, Gran Bretagna.

# COVER STORY



## 1965

Se fosse stato in F. Indy sarebbe stato il «Rookie of the Year». Siamo in F. 1 è per Jackye Stewart il premio è una... copertina di As. Il pilota scozzese dopo tre Gp è al secondo posto nella classifica iridata al suo primo anno nella categoria. Fatti, non parole.



## 1975

Lauda vince in Svezia con la Ferrari, ma a entusiasmare è lo strepitoso Vittorio Brambilla con la March, purtroppo costretto al ritiro per la rottura di un semiasse. Mosley, patron March, non ha dubbi: «In questi ultimi anni abbiamo scoperto molti piloti e Vittorio è senza dubbio il migliore»...



## 1985

È compatta e mostruosamente veloce: la Delta S4 è la nuova vettura della Lancia per i rally. L'asso nella manica della Casa torinese da contrapporre soprattutto alla Peugeot 205 T16, non ha segreti per i lettori di As, che hanno l'opportunità di «scopri-la» grazie ad un test-verità...

## La leggenda del «lungo» del Nürburgring

**Seguo da tempo la Formula 1 e desidererei avere alcune informazioni riguardo il tracciato del Nürburgring. In particolare: quante curve aveva il vecchio percorso, dove si trova la famosa curva del Karussell, cioè se nel vecchio o nel nuovo tracciato, e, infine, quale fu la dinamica dell'incidente di Niki Lauda.**

Riccardo Greco  
Carimate (CO)

Teatro di corse indimenticabili, tra le quali l'incredibile Gran Premio di Germania 1935 che diede una formidabile vittoria alla Alfa Romeo di Tazio Nuvolari contro gli squadroni della Auto Union e della Mercedes, ancora oggi il leggendario tracciato lungo del Nürburgring, più conosciuto come Nordschleife (tracciato nord) di 22,835 chilometri, è soprannominato Gruene Hoelle, letteralmente inferno verde. Il circuito tedesco si snoda infatti nella Foresta Nera, nei pressi della cittadina di Adenau, e per le sue difficoltà è considerato una sorta di università della guida, un vero e proprio inferno, addirittura l'autodromo più dif-

ficile del mondo. Raccontò l'indimenticabile Mike Hawthorn, campione del mondo di Formula 1 nel 1958 con la Ferrari: «In questo circuito è difficile non soltanto memorizzare le curve ma anche il loro nome. Mi hanno detto che sono 172 ma non mi sono fermato a contarle». Oggi il Nordschleife include anche una parte del circuito Grand Prix, quindi la lunghezza attuale è di 25,300 chilometri. Restando al leggendario anello Nord, esso da 172 curve, tra le quali il famoso Karussell (un grande tor-

nante sopraelevato con pavimentazione relativa in cemento), 88 delle quali a sinistra e 84 a destra. Su questo circuito di disputano ancora oggi corse internazionali, la più conosciuta delle quali è la 24 Ore riservata alle vetture Turismo, in programma questo fine settimana. L'incidente di cui fu protagonista Niki Lauda nell'edizione del 1976 del Gran Premio di Germania avvenne lungo il Nordschleife, attorno al dodicesimo chilometro in un punto indicato sulla mappa del tracciato col nome di Kesselchen. Af-

frontando una curva a sinistra, la Ferrari 312T2 dell'asso austriaco sbanda verso l'esterno, Lauda cerca di correggere la traiettoria ma non riesce a evitare il testa coda. La monoposto urta violentemente contro le protezioni, quindi rimbalza in pista incendiandosi mentre stanno sorpassando Edwards, Lunger e Ertl. Lauda è imprigionato nell'abitacolo. Arriva anche Merzario: il soccorso del generoso pilota italiano è decisivo e l'austriaco della Ferrari è estratto dalla monoposto.



## Lo slalomista deciso a non mollare

Recentemente ho partecipato allo slalom di Montefiorino, nel modenese. Relativamente a quella gara, sono stato citato su Autosprint numero 22, e ho accettato il resoconto che mi riguarda come una simpatica battuta. Però sono stato anche bersaglio di battute meno simpatiche da parte di molti, i quali non sono a conoscenza dei sacrifici che chi come me deve sostenere per correre. Io, infatti, alla sera, dopo 12 ore di lavoro continuo a lavorare e non frequento locali. E alla domenica corro affrontando anche lunghe trasferte. Riguardo la gara di Montefiorino, vorrei precisare che da parte mia l'errore è stato di inesperienza. Voglio anche precisare che lo slalom è una specialità che richiede allenamento, cosa che ancora non posso fare. Così sono passato per l'incapace che getta via i suoi soldi per classificarsi tra gli ultimi. Ma è stando dietro con umiltà che si impara. Ma corro perché mi diverte e anche se arrivassi sempre ultimo continuerei a farlo. Io non mollo.

Piero Tachis - Poirino (TO)

Il contenuto del suo fax è simpatico, come altrettanto simpatico riteniamo fosse la frase che riguardava la sua prestazione: «Tachis ha scambiato lo slalom per una partita a bowling. Forse non gli hanno spiegato bene le regole così si è beccato 10" di penalità nella prima manche e 50" nella seconda dove... ha fatto strike». Il suo racconto è interessante perché fa conoscere un aspetto delle corse automobilistiche minori, che comunque trovano spazio nella nostra rivista, spesso trascurato: la passione che spinge molti ai sacrifici. Ci fa particolarmente piacere apprendere che c'è ancora gente che rinuncia spesso ai divertimenti per soddisfare la «febbre delle corse». Ce ne fossero di persone come lei, che gareggiano per il semplice gusto di farlo, quindi indipendentemente dal risultato finale. Hai visto mai che da cosa nasca cosa...



ORSI

## Così la Ligier diventa inglese

In occasione del Gp di Montecarlo ho notato che sull'alettone posteriore della Ligier la scritta «Fabriqué en France» è stata sostituita con un banale «Powered by Mugen Honda». Come mai?

Diego Centofanti - Sulmona (Aq)

Il motivo della improvvisa sostituzione della scritta risiede nella ormai totale «inglesizzazione» della Ligier, un processo cominciato con l'arrivo di Tom Walkinshaw, il quale sta per trasferire la scuderia controllata dalla Benetton Formula in Gran Bretagna, nell'Oxfordshire, vicino alla sede della Twr, l'organizzazione del team manager scozzese che conta cinquecento dipendenti ripartiti nelle varie divisioni. Una curiosità: già da qualche settimana il centralino della Ligier, a Mangy-Cours, in Francia, risponde in inglese...

ORSI



## PADDOCK

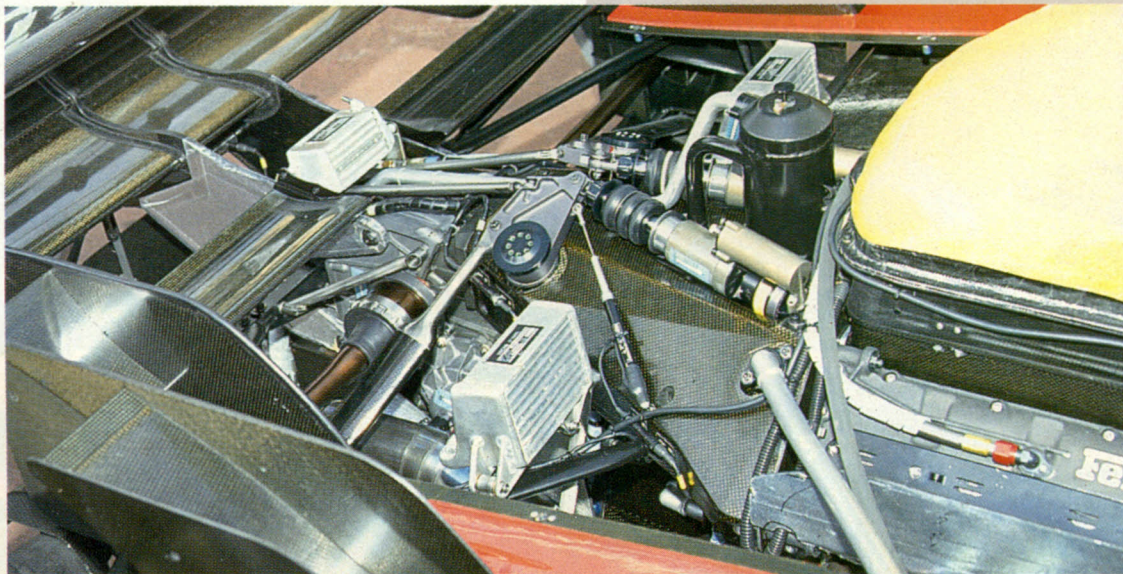
Vorrei sapere quali sono le caratteristiche e i pregi della resina Bmi-Bismaleimide Thermoset in una monoposto di Formula 1.

Gaetano Perlongo-Trappeto (Pa)

Nella progettazione di una monoposto di Formula 1, gli ingegneri inseguono oggi due obiettivi primari: la più elevata rigidità torsionale della scocca e la migliore configurazione aerodinamica. Si tratta di campi di applicazione molto complessi che richiedono ingenti investimenti nella ricerca di nuove soluzioni. L'impiego di materiali compositi, quali il carbonio, ha permesso ai progettisti di compiere prodigiosi progressi nella realizzazione delle scocche mentre nel settore delle componenti meccaniche i materiali più usati continuano a essere le leghe metalliche, il titanio e l'alluminio. Una delle parti più complesse di una Formula 1 è il retrotreno. In questa zona intervengono molte forze: da quelle che agiscono sulle sospensioni a quelle che «premono»

su alettoni e spoiler. A esse si sommano le forze di torsione quando la vettura è sollecitata in curva. A ciò si deve aggiungere la temperatura sviluppata dal motore e dai tubi di scarico. Questi fattori rendono molto difficile la progettazione della parte posteriore, e praticamente impediscono l'uso dei materiali compositi per alcuni elementi della sospensione. Le resine utilizzate fino a oggi garantiscono infatti una resistenza al calore attorno ai 130 gradi. Tuttavia, esiste uno speciale prodotto che ha un range di variazione alla temperatura compreso tra i meno 59 e i 240 gradi. Si tratta del Bismaleimide-Bmi, siglato 5 250-4, realizzato dalla inglese Cytec Aerospace Ltd, le cui caratteristiche di resistenza, anche ai fluidi e ai solventi, di straordinaria versatilità alla polimerizzazione e di bassa conduttività termica lo rendono molto interessante per l'applicazione in Formula 1. Il Bmi si presenta dunque come un prodotto rivoluzione per le prospettive che apre. Esso, infatti, è considerato l'ideale per le strutture aerodinamiche basilare da utilizzare in zone vicine a fonti di calore, essendo una resina rinforzata da fibra di carbonio stesa in nastro unidirezionale. E c'è già chi intravede l'uso di Bmi nella costruzione del basamento del motore e della coppa dell'olio. Nella foto, il distanziale della Ferrari 412 T2 realizzato in Bmi.

Le specifiche della resina Bismaleimide aprono nuove frontiere tecniche in Formula 1



COLLINS



# domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

**L**a prima volta in Canada, come Villeneuve. Troppo facile il collegamento, troppo chiaro dove si vorrebbe arrivare. Con un po' di fortuna, anche, giusto contrappasso per uno che ha sempre coabitato con la jella. Ancora una bella gara, poi, in questo 1995, partendo dalla quinta posizione sullo schieramento, e questa è davvero una novità in una F.1 dove normalmente per chi parte dietro non dovrebbe esserci luce. La prima volta di Alesi si porta appresso queste e tante altre curiosità, coincidenze, annotazioni che trovate peraltro sparse in questo numero di Autosprint più rosso che mai perché alla soddisfazione tutta italiana per una vittoria Ferrari si aggiunge quella della grande liberazione, l'uscita da un incubo, da una ingiustizia bella e buona. Si perché, diciamolo pure, non si poteva andare avanti con il povero Jean perennemente a bocca asciutta. E questo senza scomodare nessun paragone importante per il pilota di Avignone che meritava un successo non fosse altro perché troppi altri piloti sicuramente meno arrembanti, generosi, veloci, erano riusciti in questo intento. Adesso a Maranello sarà una settimana difficile da affrontare perché qualche piano potrebbe andare rivisitato. A parte potete leggere di un Berger quasi certo di riconferma: questo almeno era quanto radio-box andava annunciando sino al via del Gp. Ma ora? Oddio, a onor del vero anche Gerhard ha compiuto un'ottima corsa, ovviamente tralasciando l'incidente con Brundle e l'errore macroscopico del team nel calcolo della benzina. Onestamente poteva essere

una gran doppietta, diciamo pure un risultato imbarazzante per chi stava pensando a scelte difficili, a rinunce dolorose. Che cosa succederà, quindi, là dove una bella prestazione, anche solo un alito di speranza, aveva sempre significato in passato una bella riconferma con ritocco, all'insù, dell'ingaggio? Il presidente Luca di Montezemolo, che è divorato dalla passione per le Rosse più di chiunque altro al mondo, saprà resistere alla voglia di rinnovare sull'unghia i contratti ai due attuali piloti? Ma allora Schumacher, che la Ferrari potrebbe prendere se la Fiat intervenisse direttamente con una bella iniezione di soldoni (visto che il fatturato adesso si sposa a un bell'utile di esercizio...)? E quel Villeneuve Jr. che il Circus giudica impreparato per la F.1, ma che sotto sotto fa gola a tutti? E questo Fisichella di cui tutti cantano le lodi, ma che prima o poi bisognerà pure provare per capire davvero di che pasta è fatto? Sono sicuro che in questo momento di grande gioia, l'avvocato si dibatte se non in mille dubbi, almeno tra mille curiosità. Perché adora i suoi due piloti, ma perché vorrebbe anche osare, non fosse altro perché era uso a fare così il vecchio Ferrari. Già, il presidente Montezemolo. Un vulcano compresso da collaboratori bravissimi, ma così diversi da lui. Il pragmatico consigliere Lauda, l'essenziale Todt, l'enigmatico Barnard, il perenne insoddisfatto Ascanelli. Lui, Luca, che se potesse parlare, che se non avesse un'etichetta da rispettare, un ruolo così scomodo, sai quante ne canterebbe a chi sa lui, a chi sappiamo anche noi. Un ultras imbavagliato, e adesso sicuramente tormentato. Settimana durissima, la prossima a Maranello. Subito prove a Imola per mille novità sotto la pelle, e grandi lavori per quella successiva al Mugello, ma qui, sopra la pelle, per un affinamento all'aerodinamica. La svolta dell'anno può arrivare da questi test, da questi sviluppi. La prima posizione nel mondiale costruttori, fatto non nuovo quest'anno, sembra un traguardo più che mai alla portata anche così, soprattutto se alla Williams i due rampolli vanno forte solo in pista, come si mormora, ma sono zero nella messa a punto (ah, Mansell dove sei?), e se alla Benetton dai e dai resta sempre solo e soltanto il grandissimo Schummy. Ma se si farà il salto che sperano tutti al Reparto Corse, allora potrebbe cambiare la musica. E con la rivalità per il rinnovo del contratto, la grinta dei due Cavallini potrebbe rivelarsi decisiva.

COSA TARD  
A JEAN PRIMA  
DI OGNI GARA?



"VAI AVANTI TU  
COME A ME MI  
SEMPRE DA RIDERE"

— M. Ballele

**FORMULA UNO**

**GP CANADA**

# GIUSTIZIA

**Jean Alesi conquista la prima vittoria dopo 91 Gp disputati: il ferrarista sfata quello che sembrava un maleficio e porta la Rossa in testa ai costruttori**

■ **ALBERTO ANTONINI**

**M**ONTREAL — Quasi sei anni inseguendo un sogno. Eppure, quel 9 luglio del 1989, tutto sembrava così dannatamente facile.

Quando al Gp di Francia Ken Tyrrell fece esordire un venticinquenne di Avignone che andava fortissimo in F. 3000, Jean Alesi, per ritrovarse lo quarto all'arrivo, tutti gridarono: è nata una stella. L'anno dopo, sempre in Tyrrell, sembrava ancora più facile: secondo a Phoenix e Montecarlo, in lotta con quel marziano di Senna. E invece ci sono voluti sei anni costellati di rabbia, lacrime, delusioni e frustrazioni. Sembra un romanzo d'appendice più che la storia di un pilota; una storia di corse, ma tutta particolare. A trentun anni appena compiuti, Jean è diventato grande a tutti gli effetti. Ha ottenuto quello che sembrava sempre alla portata e non si concretizzava mai: una vittoria in un Gran Premio. Che non è una vittoria qualunque, né per lui, né per la Ferrari, né per la F.1 in generale. Alesi non ha solo rotto un incantesimo personale: è riuscito a sfatare una maledizione che impediva da dieci anni, da quando cioè esiste la categoria, ai piloti vincitori del campionato di F. 3000 di fare lo



# È FATTA



◀ stesso in una gara, un'unica gara della massima formula. Ha riportato la sua scuderia al vertice nella classifica delle vittorie, quota 105, staccando la McLaren. E ha stabilito un altro record, questo sì, tutto personale. Fin dove arriva la memoria, cioè nella F.1 moderna, un pilota non era mai arrivato alla vittoria dopo tanto tempo. Nigel Mansell aveva debuttato in Austria nell'80 e arrivò primo a Brands Hatch cinque anni dopo. Sembrava un record — per chiamarlo così — impossibile da uguagliare; sembrava che Jean Alesi dovesse appiccicarsi addosso il soprannome di Chris Amon degli anni Novanta, il pilota che va tanto forte e non vince mai. C'è riuscito, contro la sfortuna, contro i pessimisti eccetera eccetera, in una gara che gli ha reso di colpo con gli interessi quello che il destino gli aveva portato via troppo spesso. Il pistone rotto di Spa

nel '91, o la trasmissione polverizzata l'anno scorso a Monza, nella gara della prima e finora unica pole position, tanto per citare i primi esempi che vengono alla memoria. Ma la fortuna e il suo rovescio, adesso, c'entrano poco. E Jean lo ha detto chiaro, a Montreal: «Se guardiamo alla mia carriera, vediamo che non era possibile per me vincere prima. Non ho mai avuto la macchina per farlo». Un'affermazione un po' strana da parte di uno che in novantuno Gran Premi — va bé, facciamo sessantotto, quelli con la Rossa — si era reso famoso per i proclami di vittoria della vigilia. Ma quest'anno è diversa la Ferrari ed è diverso Jean Alesi. Non solo aggressivo, ma anche maturo al punto da fermare i propositi di rivalsa con una battuta misurata: «A tutti quelli che dicevano che non sapevo mettere a punto la vettura, che ero troppo aggressivo nei sorpassi, vo-

glio dire che non ho mai cambiato modo di guidare».

**FERRARI.** Ha ragione lui, in un certo senso. Solo che stavolta ha trovato la Ferrari che lo asseconda in pieno: la prima in cinque stagioni. «Ci sono stati momenti di scoramento, in cui non sapevo più che cosa fare, non ne potevo più di guasti meccanici, di macchine non sempre competitive». Il suo rapporto con Jean Todt («affettuoso come una chiocciola, a volte anche troppo») è una delle chiavi di successo; ma se Alesi ha vinto, la Ferrari di Montreal è stata tutt'altro che la migliore Ferrari vista quest'anno. Per via di una serie di errori, di un nervosismo diffuso per una vittoria annunciata alla vigilia da Gerhard Berger e che in prova sembrava, invece, allontanarsi sempre più.



Un nervosismo sfociato in due episodi: un momento di tensione proprio fra Todt e Alesi, quando Jean nel warm-up si è messo a fare le corse con Hill prima e Brundle poi; e poi il clamoroso errore nel calcolo dei consumi che è costato a Gerhard Berger la seconda posizione e, alla fine, la gara, visto che è andato a sbattere contro Brundle mentre cercava di recuperare. La Ferrari ha giocato d'azzardo in Canada, dove il suo V12 (ancora una versione evoluta del «barra uno») rischiava più di altri di restare a secco. Se Jean non avesse potuto rallentare, nel finale, rischiava di fare la fine del compagno di squadra, arrivato al box

con i vapori di carburante. Ma ha guidato, come al solito quest'anno, da par suo. È uno dei pochi piloti che ancora rischia nei sorpassi, che non perde tempo nei doppiaggi. L'unico in grado di tenere, anche se non sempre per tutto un Gp, il passo di Schumacher.

**IL FUTURO.** E chi segue la F.1 da vicino sa bene quanto siano cresciute, fuor di Ferrari, le quotazioni di Jean con questa stagione d'oro. Sarà anche un tipo difficile, ma quest'anno è sempre stato spietatamente veloce nell'approfittare delle occasioni buone per passare davanti. Soprattutto, la Ferrari non può dimenticare cosa significhi, per se stessa e per l'Italia, la vittoria di Jean, la fine dell'incubo. Considerazioni da fare a tambur battente, mentre il Gp Canada va in archivio e si parla di rinnovo dei con-

tratti. Per Alesi, «il primo posto qui vale come una firma per il '96» (Berger, a quanto risulta, stava accelerando un po' i tempi). Annotazione importante: per anni si è detto che Jean non avrebbe potuto andarsene dalla Rossa senza una vittoria per poi andarsela a prendere da qualche altra parte. Sarebbe stato uno smacco da cardiopalma per Maranello. Adesso, è chiaro, le cose devono muoversi diversamente. Magari mentre è ancora vivo l'impatto emozionale di una vittoria ottenuta con gli occhi velati di lacrime negli ultimi dieci giri e il numero ventisette davanti a fare impazzire i canadesi. Adesso, però, non abusiamo dei paragoni: Villeneuve era Villeneuve. E Alesi, adesso, è un pilota che non ha più bisogno di andare a credito di stima per far vedere di cosa è capace. Era ora, e non solo per lui. ■



foto TAJIMA

# FESTA ROSSA

**Il pubblico canadese ha invaso la pista per celebrare il successo di Alesi. Poteva essere doppietta senza l'errore di strategia: Berger è tornato ai box a secco. Nel tentativo di rimonta ha urtato Brundle...**

**ALBERTO ANTONINI**

**M**ONTREAL — Si parlerà a lungo, di questa vittoria Ferrari, la prima «vera» della stagione dopo il successo-beffa di Berger in Brasile. Se ne parlerà perché, senza nulla togliere a Jean Alesi, la Rossa aveva meritato di più il successo in altre occasioni, quest'anno. E invece il primo posto di Jean, che lo avvicina a Schummy e Hill in classifica generale e che riporta il Cavallino in testa al campionato Costruttori, è arrivato dopo una partenza dalla terza fila. Alesi è riuscito, con un sorpasso da maestro, a scavalcare Berger (evitando per miracolo Coulthard che andava in testacoda, si vede che la fortuna ha pagato gli arretrati); ha avuto ragione di Hill in difficoltà con la Williams, ma per Schumacher c'è stato bisogno di un guasto elettronico

Jean può sprigionare tutta la sua gioia: troppe volte ha sfiorato la vittoria ma il destino lo ha sempre fermato. In Canada, invece, ha raccolto quanto meritava



GOODYEAR



GOODYEAR

stand 21  
Ferrari



M  
DU  
MO

co che ha fermato a lungo la Benetton ai box. Tirando le somme, e i capelli alla logica, si può dire che effettivamente la Ferrari è stata la migliore monoposto del week-end canadese, come Berger aveva preannunciato alla vigilia. Non nel senso delle prestazioni assolute, però, bensì per via del fatto che le 412 T2 sono state abbastanza costanti nel rendimento per tutto il fine settimana, mentre in gara la Benetton ha avuto un problema di affidabilità — l'elettronica ha bloccato il cambio in terza — e la Williams ha semplicemente perso la strada, guarda caso in assenza del direttore tecnico Patrick Head. Coulthard ha forse peccato di presunzione esagerando in frenata sull'asfalto umido di inizio gara, mentre era pressato dalle Ferrari; ma Hill è andato in crisi con il sistema idraulico del cambio e alla fine era letteralmente furioso con la squadra per l'occasione perduta. Dal punto di vista tecnico, il Gp Canada sembrava poter essere l'ennesima passeggiata di Schumacher (che in gara non ha usato l'ala anteriore modificata con cui aveva ottenuto la pole position).

Poco prima del via si era risolta anche l'incognita della pioggia, che a lui statisticamente non va troppo a genio e che invece aveva fatto volare Alesi nel warm-up. Se non fosse stato per il problema che lo ha costretto ai box nel finale, Michael avrebbe dominato la gara. Tanto è vero che una volta risolto il guasto è ripartito come una furia, non arrivando oltre il quinto posto ma facendo segnare due giri straveloci in rapida successione. Per lui, per la squadra, due punti in classifica sono una miseria; e stavolta Herbert non gli ha dato una gran mano, finendo fuori con Hakkinen ancora prima di concludere il primo giro. La Benetton n.1 volava ma la Ferrari, come dimostrano i tempi parziali, è andata bene soprattutto nel primo tratto, quello più tortuoso, dove Alesi ha fatto segnare la seconda velocità massima assoluta, dietro a Schummy, ma è stato mediamente più rapido del tedesco.

«Appena arrivato ho avuto la netta sensazione che qui sarebbe successo qualcosa. Poi, il primo giorno di prove, sono cominciati i problemi e mi sono detto: non è possibile, non può continuare così in eterno...»

JEAN ALESI - 1

La Benetton n.1 volava ma la Ferrari, come dimostrano i tempi parziali, è andata bene soprattutto nel primo tratto, quello più tortuoso, dove Alesi ha fatto segnare la seconda velocità massima assoluta, dietro a Schummy, ma è stato mediamente più rapido del tedesco.

**BENZINA.** Dal punto di vista delle strategie di gara, nessuno fra i team di punta si è inventato fantasie strane. Su una pista il cui asfalto rivaleggia con Interlagos quanto a pessime condizioni, con pochissime curve guidate e una serie di chicane a spezzare gli allunghi, quasi tutti hanno optato per un solo pit-stop. Per il plurifrazionato, e assetato, V12 Ferrari questo comportava un certo rischio; e infatti sulla vettura di Berger sono stati sbagliati i calcoli, come ha ammesso il pilota a denti stretti. La squadra ha compiuto un errore di valutazione che rischiava di compromettere anche la gara di Alesi, mentre il maggiore consumo rispetto al Renault è evidenziato dal fatto che il rifornimento è durato un paio di secondi in più che



foto:grafieEMPICS





Gerhard Berger si sfila dall'abitacolo della sua Ferrari, sopra, dopo la collisione con Brundle al 60esimo giro. A sinistra, Alesi e Berger viaggiano in coppia durante le prime fasi di gara, quando davanti Schumacher sembra impendibile... Sotto, la felicità è un podio da dividere col compagno di squadra: Barrichello, a sinistra, e Irvine



per la Benetton di Schumacher. Berger, bravo a portare ai box la sua vettura che andava a singhiozzo, ha poi finito la sua corsa contro Brundle, ormai detto il Destino dipinto di blu. Ma stavolta Martin non era doppiato e difendeva la quinta posizione e l'errore è tutto di Berger, che infatti non ha fatto polemiche. Con tanti protagonisti fuori gioco, è arrivato finalmente il momento dei poveri ma belli; ovvero di quelle squadre che normalmente sono tagliate fuori dalla zona punti. Vedere Barrichello e Irvine, nell'ordine, subito dietro alla Ferrari di Alesi non è però un miracolo. La Jordan Peugeot ha lavorato bene soprattutto in gara, come dimostrano i tempi parziali che vedono Eddie e Rubens subito dietro a Schumacher nel miglior passaggio sui tratti 2 e 3. E la squadra si è presa anche una bella vittoria morale nei confronti di quella che ormai sembra essere la sua rivale diretta, vale a dire la McLaren-Mercedes (alla quale non basta il talento di Hakkinen), scavalcandola di netto nella classifica costruttori e proponendosi come quarta

forza dietro alle «grandi». Il Gp Canada registra anche un fatto storico: ovvero una Ligier che arriva davanti alla Benetton meglio piazzata, con Panis quarto davanti a Schumacher. Forse non era nelle intenzioni di Flavio Briatore, sicuramente è una bella soddisfazione per Cesare Fiorio che poco più di un anno fa, al debutto operativo di Hockenheim, si era preso due posti sul podio e adesso si congela dalla squadra (come ha annunciato alla vigilia della gara canadese durante una conferenza stampa) con questo risultato. Un po' di soddisfazione, finalmente, anche per gli italiani che negli ultimi

“ Sentivo che non avrei potuto vincere. La vettura non era costante perché avevamo problemi di consumo. La squadra mi ha allora chiesto di smagrire sempre più la carburazione e quindi si riduceva l'andatura. ”

JEAN ALESI - 2

tempi rischiano di vestire i panni degli attori non protagonisti del Circus. La Footwork-Hart è andata finalmente a punti: manco a dirlo, con Morbidelli, che ha portato al sesto posto la sua Fa16 nonostante i continui problemi ai freni. C'è chi, come Alesi, può mettere una vittoria sulla bilancia delle trattative; a Gianni anche un piazzamento può far comodo per continuare la stagione. Dietro di lui Luca Badoer: è la seconda volta consecutiva che una Minardi arriva a ridosso della zona punti e su un circuito di caratteristiche totalmente diverse da Montecarlo; per una squadra a motore Ford Ed, non è poi male. E peccato per Martini, un po' troppo caparbio nel fare la sua gara e penalizzato alla fine — due stop-and-go in una corsa! — da commissari che hanno comminato sanzioni a raffica. Ora iniziano le classiche europee, con tre piste veloci in successione che infiammano la lotta per i vertici della classifica piloti e costruttori. A Magny-Cours la Ferrari non può permettersi di sbagliare: ma adesso Alesi ha rotto l'incantesimo...

## Alla Mercedes non sono soddisfatti dello staff tecnico della squadra di Woking. Così il mago inglese viene corteggiato perché torni nel team di Ron Dennis, ma...

GIORGIO PIOLA

**M**ONTREAL — La Mercedes vuole John Barnard! Per risollevare le sorti della McLaren, la Casa tedesca, entrata in sordina in F.1 prima con la Sauber e poi con un accordo più impegnativo con la squadra di Ron Dennis, non si accontenta più di essere soltanto un fornitore di motori senza voce in capitolo sulle sorti del team. La continuazione della collabora-

zione con la McLaren è legata a un massiccio rafforzamento dello staff tecnico di Woking, primo imputato dell'attuale disastro che ha portato al divorzio con Nigel Mansell. L'obiettivo principale della Casa di Stoccarda è il mago inglese. Con Barnard ci sono stati sempre dei contatti molto stretti, che avrebbero addirittura dovuto concretizzarsi nella creazione di un

team con la Mercedes coinvolta in prima persona. Questa è stata una soluzione scartata a favore di un ingresso in F.1 indiretto con la Sauber nel 1993. Ora sono cambiati i tempi e le situazioni. La spavalda sicurezza di Ron Dennis, che aveva sempre retto alle pesanti critiche indirizzate sul suo staff tecnico da Ayrton Senna anche nei momenti di successo in F.1, incomincia a vacillare. A Stoccarda, pur non dimenticando le colpe dell'attuale 10 cilindri progettato dalla Ilmor, non fa piacere che la McLaren Gtr, che riscuote successi nelle gare riservate alle Gran Turismo, sia spinta da un altro motore tedesco, il V12 Bmw. Ecco perché dalla Stella a tre punte parte l'imposizione di un tecnico forte, che riesca a dare una guida a una équipe che come numero e qualità dei singoli elementi non è seconda a nessuno. In questa storia c'è un però. John Barnard ha un contratto con la Ferrari sino a fine 1996 che dovrà essere rinnovato da un'opzione da far valere il prossimo luglio. A Stoccarda sperano negli alti e bassi di umore che hanno sempre caratterizzato il rapporto fra il tecnico inglese e i responsabili di Maranello. L'operazione sarebbe stata possibile se l'opzione fosse scaduta all'inizio di quest'anno, quando le quotazioni di Barnard erano nettamente in ribasso per via del fiasco della 412 T1 e per i continui malintesi sui rapporti di comunicazione fra la Ford e la Ferrari. La situazione negli ultimi tempi sembra cambiata. Anche i più scettici a Maranello si sono convinti che l'attuale 412 T2 è una buona vettura e che il vantaggio di avere un'antenna tecnologica completamente sganciata dalla gestione quotidiana del team durante la stagione, non va vista soltanto in termini di costi. Da quasi due mesi Barnard sta lavorando a tempo pieno sulla monoposto del prossimo anno, lo sviluppo dell'attuale monoposto verrà curato da Gustav Brunner che però dovrà sempre fare riferimen-

to a Barnard. Una situazione che permette alla Ferrari di essere avvantaggiata rispetto alla concorrenza, dove i progettisti devono dividere le risorse su due fronti in contemporanea. Lo stesso tecnico inglese è caricato dall'andamento della stagione e non sembra intenzionato a mollare nel momento in cui potrebbe raccogliere i frutti del suo lavoro, come accadde nel '90 quando non rimase accanto a Prost con cui era convinto di poter vincere il mondiale con la sua 640/641. Se la carta Barnard è importante per la McLaren per garantirsi la continuità del rapporto con la Mercedes, lo è anche per la Ferrari per cercare di strappare Michael Schumacher a una Benetton vincente. Il condizionale è di rigore. È proprio sull'incertezza nei rapporti fra Barnard e Todt e Maranello che si basa la speranza dei responsabili della Mercedes. Se la carta Barnard non potesse essere giocata, la soluzione alternativa sarebbe quella di Alan Jenkins che ha lavorato con la McLaren ai tempi di Lauda e Prost. Come per Barnard, il tecnico della Arrows vorrebbe poter assaporare il piacere di risultati in un team che, pur con pochi soldi, ha invece un potenziale tecnico notevole. In attesa di queste pedine, con Barnard come scelta prioritaria, Ron Dennis sta cercando di rafforzare il proprio staff, per questo era stato anche contattato Gary Anderson, il progettista della Jordan cresciuto alla scuola McLaren negli anni '70, quando era capo meccanico di Emerson Fittipaldi. Più facile invece il rientro di un altro elemento che formava il gruppo di Barnard all'epoca dei primi mondiali, cioè Steve Nichols, praticamente a piedi dopo la chiusura della Larrousse. Nel caso, molto improbabile, che tra Barnard e Ferrari dovesse esservi un clamoroso divorzio, potrebbe arrivare a Maranello Alan Jenkins il cui futuro è quindi legato a doppio filo alle mosse del suo vecchio maestro...



**La McLaren  
vuole Barnard!**



ORSI

LA CRONACA □ IL TEDESCO È BEFFATO

# Schumacher attardato dal cambio

Dopo aver letteralmente dominato la gara sin dal via il campione del mondo in carica è costretto a cedere nel finale, accontentandosi così del 5. posto. Meglio di lui le Jordan-Peugeot, entrambe in zona podio...

**PAOLO BOMBARA**

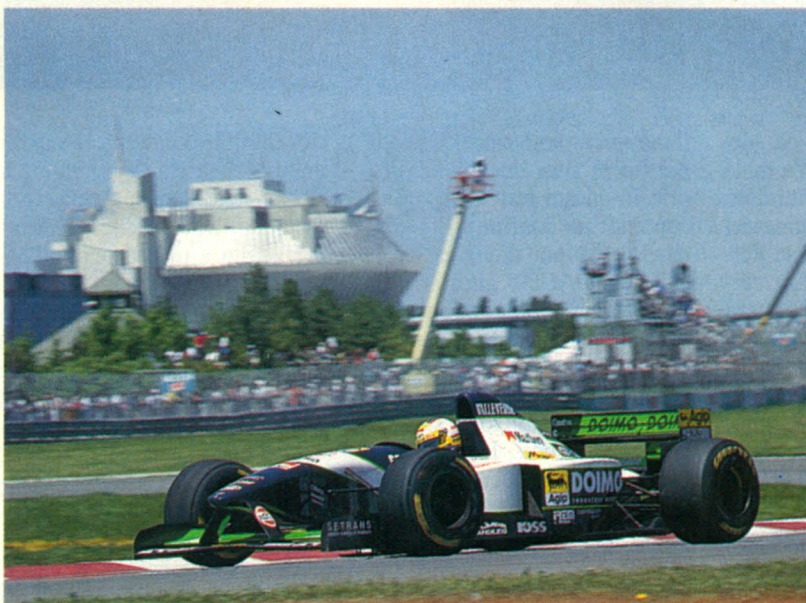


EMPICS

**M**ONTREAL — Poteva esserci un giallo prima ancora del via, ma nessuno lo rivela. Nel giro di formazione, Hill supera infatti Schumacher commettendo la stessa infrazione che era costata la bandiera nera al tedesco a Silverstone lo scorso anno. Al pronti via, Schumacher scatta al comando, bruciando sullo scatto Hill, Coulthard, Berger, Alesi, Herbert, Hakkinen, Irvine e Barrichello. Al tornante Hakkinen tenta un attacco azzardato su Herbert che chiude la porta e le due vetture si toccano e sono eliminate. Barrichello, che evita d'un soffio la collisione con la McLaren di Hakkinen, riesce ad approfittarne per superare Irvine. Al giro seguente, Alesi affianca Berger ed entrambi hanno una bella emozione quando la Williams di Coulthard finisce in testacoda davanti a loro. Lo scozzese ha ritardato troppo la frenata sull'asfalto ancora umido per la pioggia del mattino. Tutto finisce bene e nonostante lo spavento di veder andare in fumo la gara, Alesi riesce a superare Berger. Intanto i concorrenti completano il secondo giro e la McLaren di Hakkinen è sempre in mezzo alla pista al tornante. Schumacher guida davanti a Hill, Alesi, Berger, Barrichello,



ORSI



Irvine, Frentzen, Panis, Brundle, Salo, Morbidelli e Blundell, che è partito col muletto. Al 6. giro, si ritira Montermini per noie al cambio. Intanto, i commissari sportivi infliggono 10" di stop and go a Katayama, Salo e Martini per partenza anticipata. Per lo stesso motivo, a Herbert (che è già fuori gara) verrà impartita poi una multa di 10.000 dollari. Al 10. giro, rientrano per lo stop and go Katayama e Martini. Il contatore dei dieci secondi si blocca e il delegato Fia, Michel Leprest, libera le macchine «a naso». Intanto Alesi si fa sotto a Hill. L'inglese si imbatte anche in Katayama che non gli facilita il doppiaggio e al 16. giro, Alesi ne approfitta e gli è a ruota. Non si lascia scappare l'occasione e alla staccata del tornante ne approfitta per affiancare la Williams e superarla. Al 19. giro, la televisione inquadra Martini che per un paio di volte non da strada a Berger. La cosa gli costerà un secondo stop and go per aver bloccato la Ferrari. Il romagnolo paga in realtà lo scotto dei suoi precedenti di Imola e soprattutto il fattore emozionale creato dalle polemiche di Montecarlo in merito ai doppiaggi. Problemi ne crea anche Badoer a Boullion ma sono di altra natura: il vene-

to è talmente pressante che il francese va in testacoda cercando di resistergli, al 21. giro. Chi sembra poco incisivo coi doppiaggi è Hill, forse perché febbricitante per una forte influenza. Al 25. giro, l'inglese rimane un po' bloccato dietro ad Inoue e Berger ne approfitta per farsi minaccioso. Hill resiste, ma Berger non demorde e preme. Poche curve più in là, Hill si intraversa: è l'ultima disperata resistenza perché alla curva successiva, Berger passa. Intanto, Schuma-

“ È andata meglio di quanto potessimo sognare. Dopo soli dieci giri dai box mi hanno detto di smagrire la miscela. Come festeggerò stasera? Con dieci o quindici ragazze... ”

EDDIE IRVINE

**BENE GIANNI!**  
Gara di rimonta per «Morbido», sesto al traguardo

**RUBENS OK.**  
In netta ripresa Barrichello, 2. con la Jordan-Peugeot

**LUCA NON MOLLA.**  
Positivo anche Badoer, ad un soffio dalla zona punti

**CAMBIO DELLA GUARDIA.**  
Niente da fare per Schummy, rallentato da problemi al cambio: solo 5. alla fine

cher sta prendendo il largo con un passo magistrale, nessuno sembra poterlo fermare. Al 28. giro, si ferma anche Frentzen, il cui motore si è spento per noie elettriche. Al 33. giro, Irvine è il primo tra i piloti del gruppo di testa a fermarsi per il rifornimento. Tutti o quasi hanno deciso di effettuarne uno solo, anche perché le pompe sono state modificate in quest'occasione e il getto di carburante è più lento. La sosta di Irvine dura infatti ben 16"1. Barrichello si ferma



◀ al giro seguente, imitato da Alesi (16"7), Hill e Panis. Va male invece a Berger che ha ritardato troppo la sosta e al termine del 35. giro il motore della sua Ferrari si ammutolisce, senza carburante. L'austriaco, che era terzo, riesce comunque a raggiungere i box, ma quando riparte è ottavo. Schumacher attende invece sino al 38. giro, per il rifornimento, che è di conseguenza più veloce (12"9) per la minor quantità di benzina necessaria per completare la gara. Quando riparte si trova proprio davanti a Berger di fatto, ma per la classifica è molto più davanti, e sopravanza Alesi di ben 30", quando, prima della sosta del francese, il divario era di 12". Il tedesco ha approfittato dei serbatoi che si alleggerivano per tirare sempre più velocemente nei giri che hanno preceduto il rifornimento, mentre Alesi era rallentato dal pieno appena fatto e poi perché al francese è stato ordinato di smagrire la carburazione e ridurre il ritmo per scongiurare il rischio di finire il carburante. Un ordine che anche la Jordan,

il cui serbatoio è piccolo, ha impartito ai suoi due piloti. Proprio in questo frangente, Irvine rimonta nei confronti di Barrichello, ma poi dovrà cedere a sua volta. Al 50. giro, si ritira lungo la pista Blundell sulla cui McLaren ha ceduto il motore. Due giri più tardi, tocca a Hill parcheggiare mestamente la sua Williams lungo il muretto della corsia box. Ha ceduto il cambio. Intanto Berger è in lotta con Brundle per il sesto po-

sto. Brundle conferma la sua fama di duro e non apre varchi a Berger che tenta di passarlo ovunque. Schumacher caracolla in testa e niente sembra poterlo fermare quando, improvvisamente, al 58. giro, la sua Benetton rallenta ed Alesi lo supera avviandosi verso il suo primo successo. A Schumacher è rimasto il cambio bloccato in terza e il tedesco fatica a rientrare ai box. Il tecnico gli sostituiscono il volante e può riparti-

re ma è settimo, questa volta dietro a Berger. L'austriaco gli regala due posizioni quando, in un ultimo disperato tentativo di sorpasso, sperona letteralmente la Ligier di Brundle. Schumacher è quinto e rimonta con una serie di giri velocissimi che gli consentono di agguantare Panis, ma non di superarlo. Ma quel che conta è la vittoria di Alesi, davanti a Barrichello ed Irvine, che siglano il miglior risultato in F.1 della Jordan. ■



” Ho frenato tardi, ho messo due ruote sull'erba e non sono riuscito a rallentare. È stata una brutta giornata per me, ma sono contento per la prima vittoria di Jean e per la squadra ”

GERHARD BERGER

**SCHUMMY FLASH.** Michael, come al solito, era scattato al via davanti a tutti

**DAMON NERO.** Hill è stato costretto al ritiro per problemi al cambio e la sua espressione la dice lunga sul suo stato d'animo...

**SALO NON ROMPE.** Malgrado una Tyrrell non eccezionale, Salo è riuscito ad arrivare in fondo piazzandosi all'ottavo posto

**OLIVIER OKAY!** Giornata positiva per Panis, 4. al traguardo addirittura davanti a Schummy...



FIORIO CHIUDE IN FRANCIA CON LIGIER

# Ma presto tornerò nel Circus!

**M**ONTREAL — Alla fine ha detto no. Continuare alla Ligier, dove si era imposto come rappresentante della proprietà, (ed aspirante nuovo proprietario) Tom Walkinshaw, era inutile per Cesare Fiorio, che ha deciso di non rinnovare il contratto che lo legava alla squadra francese e che scadrà subito dopo il Gp di Francia. «Io e Tom facciamo lo stesso mestiere», ripeteva da tempo Fiorio. Ce n'era quindi uno di troppo e Fiorio, a cui una carica di comodo non interessa ma vuole poter fare a modo suo, ha deciso di salutare la compagnia.

EMPICS

STUDIO COLOMBO



STUDIO COLOMBO



Come avrebbe potuto essere altrimenti? Un personaggio della caratura di Fiorio, uno che in trentacinque anni di corse ha vinto numerosissimi mondiali rally e solo per un soffio ha mancato la corona suprema con la Ferrari (ma il suo periodo è tuttora il più felice della recente storia delle Rosse) non poteva di certo piegarsi di fronte al manager scozzese. Anche perché il contributo di Fiorio alla Ligier non può certo essere messo in discussione. Quando arrivò, lo scorso anno alla direzione sportiva della compagine francese, Fiorio trovò una squadra allo sbando, che non aveva raccolto neppure un punto nella prima parte della stagione. Alla sua prima gara ad Hockenheim, con un pizzico di fortuna (ma la fortuna non basta sempre per spiegare tutto) Panis e Bernard si piazzarono al secondo e terzo posto. I risultati sono poi continuati con costanza e alla fine la Ligier si è classificata al sesto posto nel mondiale costruttori. Ce n'era più che abbastanza per non accettare condizioni da chicchessia, men che mai da un Walkinshaw che, paracadutato alla Ligier perché «doveva» lasciare la Benetton, ha voluto imporre il suo metodo. Fiorio, allora, se n'è andato. «Ma non per molto tempo — ha rassicurato — perché anche se sono trentacinque anni che vivo immerso nell'automobilismo non sono stufo e ritornerò nel giro della Formula 1 entro breve. Mi rivedrete a settembre». Dove? Mistero, cercare di far parlare Fiorio su questo argomento è ta-

bù. «Ho tre possibilità concrete con strutture già esistenti. Non ho intenzione di lanciarmi in nuove avventure, non c'è nessun contatto in tal senso. Né con la Ford, né per occuparmi di un nuovo motore con l'ingegner Lombardi, come si è sentito dire in giro. In ogni caso, a me interessa restare in Formula 1 non tanto per esserci, ma solo per un progetto che mi permetta di realizzare determinate ambizioni e con persone con cui ho voglia di lavorare». Ambizioni che lo stesso Fiorio ammette che potrebbero essere anche non da primato assoluto. Tutti conoscono i legami d'amicizia che lo uniscono da tempo a Guido Forti ed il collegamento è immediato. «Forti? È un amico e potrei benissimo lavorare con la sua squadra. Quello che conta è poter realizzare gli obiettivi, che devono ovviamente essere calcolati sulla realtà del team. Quelli della Forti non sono gli stessi della Ferrari, ma non per questo sarebbe meno gratificante». Si è parlato anche di un suo possibile incarico come responsabile sportivo della Elf per occuparsi della nuova strategia che consiste nell'investire il budget sinora devoluto alla Ligier per piazzare i piloti della Filière in altre squadre. Ma sia Fiorio che Bonnet, il direttore commerciale della casa francese, hanno smentito. «Fiorio è un amico — ha detto Bonnet —, ma noi abbiamo già i nostri responsabili. Siete sicuri che non si tratti di un'altra casa petrolifera...?».



# SCH

**Schumacher come Baggio: un sogno forse proibito. Oggi il tedesco costa troppo anche per i team più facoltosi. E il mercato-piloti non si avvia...**

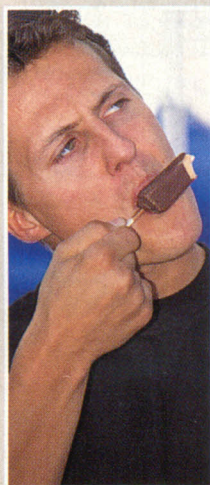
■ ALBERTO ANTONINI

**M**ONTREAL — Sembrava una barzelletta, pochi mesi fa: adesso è una realtà scomoda. Michael Schumacher come Roberto Baggio. Il pilota più ambito del mondiale F.1, con un talento riconosciuto da tutti, costretto ad inseguire il mercato invece di piegarlo alla sua volontà. È ancora presto per dire quali saranno gli sviluppi della situazione; ma è sicuro che quanto si è saputo e capito in Canada è destinato a cambiare il volto della F.1. L'ultima decisione, non del tutto prevedibile, è quella di Berger. Che ha giocato d'astuzia, spiazzando sul tempo i rivali nella corsa a un volante di quelli che contano. Soltanto pochi mesi, anzi poche settimane fa, Schumacher era il centro del mercato. Perché è l'unico campione del mondo in attività, perché è il pilota che tutti i top team vorrebbero (dovrebbero?) avere. Capace, come ha dimostrato un'infinità di volte, di rovesciare le situazioni negative, di far crescere una squadra nei risultati, anche a costo di indirizzarla unilateralmente a proprio vantaggio, come è successo

# UMMY

# a peso d'oro

con la Benetton. Questa capacità, alla fine, si sta rivelando un'arma a doppio taglio. Michael — e prima ancora di lui Willi Weber, il suo manager — ha voluto prendere tempo su ogni dichiarazione, ogni decisione pubblica riguardo al suo futuro: «Lo saprete a settembre dopo il Gp di Monza». Un po' come nell'autunno scorso, quando tutti gli davano la caccia e lui rimandava al '95 la scelta della futura squadra. Allora è finita come sarebbe stato più logico che finisse, con il rinnovo del legame Benetton. Adesso c'è un fattore scomodo in più: i soldi. Schummy non ne guadagnava molti ancora nel '93, quando era già una star — giovane, vincente, affamato di successi — e in giro c'erano ancora Prost e Senna: per sua ammissione, meno di un miliardo di lire. Il primo grosso colpo a suo favore ci fu l'estate scorsa, dopo le polemiche che avevano avvelenato la sua rincorsa al primo titolo mondiale. Chiese e ottenne da Briatore un sostanzioso aumento di stipendio; ma in quel momento, nel '94, c'era ancora chi guadagnava molto di più. Adesso, il mercato è impazzito. Come nel calcio, per il caso-Lentini del '92: una trattativa che era andata molto al di là dell'acquisto di un giocatore, per bravo che fosse, diventando un braccio di ferro tra le grandi potenze del calcio (e non solo del calcio). In Formula Uno è anche peggio. Senna è morto, Mansell è sparito (male), Prost non tornerebbe a guidare neanche su un poster. In questo momento, una valutazione di ventisei milioni di dollari, l'ammontare stimato della richiesta di Schumacher, è semplicemente assurda. In gergo tecnico, fuori mercato. Una valanga di soldi virtuali, che terrebbero in piedi un team di medie dimensioni per un anno. E che nessuno, apparentemente, è disposto a pagare. Vediamo perché.



ORSI

## Scaricato proprio dalla Benetton?

L'incredibile esiste: la squadra che deve tutto a Schummy, che grazie a lui è passata da terza forza del mondiale a protagonista assoluta, adesso potrebbe

anche scaricarlo. Se Flavio Briatore è disposto a pagare quarantadue miliardi di lire (ammesso che trovi qualcuno che glieli dà) allora è davvero matto da legare. Ma il problema non è solo quello di reperire i fondi: è anche quello di giustificare, a finanziatori e sponsor, un investimento così massiccio. Se, poniamo, la Renault decidesse di pagare, automaticamente si screditerebbe come immagine. Sarebbe come dire che senza Schummy i suoi motori non valgono niente (il che non è vero, come dimostra la Williams). E lo stesso discorso vale, moltiplicato per mille, per la Benetton. Fra l'altro, nel team serpeggia un po' di stanchezza. È vero che Michael è bravissimo, che vince e convince, ma la pressione che mette addosso a chi lavora con lui è tremenda. In cinque anni ha letteralmente tritato cinque compagni di squadra, compreso gente del calibro di Piquet e Patrese. E sembra avviato a fare lo stesso con il povero Herbert. Schumacher non ha «contribuito» a far diventare la Benetton quello che è oggi. Ha letteralmente «costruito» la squadra attorno a sé e oggi ammette tranquillamente: «*Ci sono compagni di squadra con i quali non si può stare*». Un numero uno ha bisogno di

avere accanto, tutt'al più, un numero e mezzo: e questo l'avevano scoperto prima di lui Senna e Prost. Ma adesso l'unico, vero motivo, commercialmente parlando, di avere Michael in squadra, sarebbe quello di strapparli alla concorrenza (un altro paragone calcistico, con la differenza che nel football i veri assi, per quanto pochini, sono comunque più di uno). E lo scenario che si va configurando sembra rendere superflui questi timori. La Benetton, dal canto suo, vorrebbe Alesi. Lo dicono a mezza bocca in squadra, mentre la Renault lancia a Jean messaggi neanche tanto trasversali. Francamente, l'ultima cosa possibile a cui pensare è un accoppiata tra il francese e Schumacher. E allora...

ORSI



## Todt sogna il colpaccio

Per gli inglesi, la Ferrari è quel pianeta misterioso dove i soldi vengono su da un pozzo senza fondo e si possono attingere a volontà. Per gli uomini di Maranello, questa è una solenne corbelleria. Comunque sia, la Ferrari ha già avuto il suo daffare per ritoccare le quotazioni di Berger, uno dei piloti più pagati in tutta la storia della F.1, sommando tutte le stagioni. Anche qui, vale lo stesso discorso della Benetton: investire a fondo perdu-

to su Schumacher, anche volendo — e potendo — equivarrebbe a screditare il lavoro della squadra. È vero che il Cavallino ha fatto le sue mosse, mascherandole dietro a una cortina fumogena di contatti diversi, da Barrichello a Irvine, per finire con l'interessamento anche troppo «telefonato» a Jacques Villeneuve. Probabilmente, Maranello sta davvero cercando di muoversi sul futuro non immediato. Per quello più prossimo, certo, un campione del mondo in squadra (l'ultimo che ha corso per la Rossa è stato Prost, Mansell lo è diventato 2 anni dopo...) sarebbe un gran bel colpo. Solo che l'unico in circolazione, oltre a costare una follia, avrebbe un effetto distruttivo su una squadra come la Ferrari. E questo, Jean Todt lo sa benissimo. Berger sopporterebbe Schummy forse meglio di Alesi (questione di carattere, non di simpatia personale), ma che ne sarebbe del lavoro che ha fatto in questi anni per plasmare la squadra?

ORSI



## La Mercedes stravede per lui

Anche se Ron Dennis sostiene di avere al momento altri problemi (beh, in effetti li ha) il suo team si è dato parecchio da fare attorno a Schumacher. Per via della Mercedes, che stravederebbe per un campione tedesco; ma anche per arrestare la discesa della squadra biancorossa lungo la china della credibilità. Nel '94, perso Senna, Dennis si è trovato con due piloti, Hakkinen e Brundle, che non avevano mai vinto un Gp. Adesso, dopo il fiasco di Mansell, si era ripristinata una situazione analoga. Ci sono anche gli sponsor da convincere: e la pazienza, specie in F.1, non è illimitata.

ORSI



## Con Williams ingaggio povero

Possiamo anche sbagliarci, ma è più facile che a correre per Williams ci vada davvero Roberto Baggio, piuttosto che Schumacher. Frank Williams non pagherebbe nemmeno lo stipendio di Berger, figuriamoci quello di Michael. A una stima approssimata, Hill e Coulthard gli costano in tutto un milione e mezzo di sterline, penny più, penny meno. Mezzo milione a Coulthard, il resto a Damon. Che, fra parentesi, è un altro degli assurdi del mercato: un pilota efficacissimo che non può nemmeno alzare la propria quotazione perché nessuno lo vorrebbe, all'infuori di chi già ce l'ha. L'ingaggio di Schumacher, fra l'altro, non sposterebbe molto alla Renault che già ce l'ha sotto contratto in Benetton. La logica di Frank Williams (e prima ancora di Enzo Ferrari), di fare in modo che il pilota non metta in ombra la squadra, potrebbe essere quella più diffusa nella F.1 del dopo-Senna.

**CONCLUSIONI.** La Formula Uno non può permettersi di perdere Schumacher, e viceversa: una soluzione di mercato, prima o poi, si troverà. È anche vero che non si può dare tutta la colpa a Michael e al suo entourage per quello che è accaduto. Il caso-Schumacher è stato creato dai contorcimenti impazziti di un mercato che ha ormai solo un pilota davvero rappresentativo, in grado di fare la differenza nei risultati, nell'immagine, nella mentalità. E, un po' come succede nell'economia di un paese in guerra. I soldi hanno perso improvvisamente peso, valore, significato. Pagare quarantadue miliardi per un pilota è come pagare duecentomila lire per un caffè: fa ridere, o piangere, a seconda dei casi (e di chi prende i soldi). Dà anche da pensare il fatto che Schummy, prima o poi, sia costretto a ridimensionare le sue pretese. Proporre una moratoria dei costi, in F.1, è fatica sprecata. Ma per quanto possa valere, per quanto possa fare la differenza in prova e in gara e nello sviluppo, un pilota è sempre un pilota. Nel crudo linguaggio dell'economia, una voce, attiva o passiva, nel bilancio di quelle aziende chiamate team di Formula Uno. Che non può, e non deve, portarsi via tutto il libro paga. ■

RESTA ANCORA DA DEFINIRE IL COMPENSO

# ...e Berger è vicino alla riconferma

**M**ONTREAL — Sei giorni importanti. Dopo il week-end di gara le prove a porte chiuse di Imola. Dove a essere collaudato non sarà solo il differenziale dei miracoli, ma anche un rapporto che dura da tre anni, più altri tre nel decennio passato. In Canada, al momento di scrivere queste note, Gerhard Berger era vicinissimo a firmare per la Ferrari e confermarsi in quella che sarebbe la sua settima stagione in rosso. Restavano ancora da definire detta-

gli importanti: i soldi, tanto per cambiare. Ma l'unica cosa che si riusciva a sapere dal diretto interessato, con un sorriso appena accennato, era un «mi piacerebbe restare...» che suonava come una promessa. Eppure, pochissimo tempo fa questa non era affatto un'ipotesi scontata. Gerhard ha giocato bene le sue carte, tenendo su la quotazione di mercato. Dietro ai suoi sibillini annunci sui piani futuri, già accennati in febbraio all'Estoril prima ancora dell'inizio del campionato, dietro ai riferimenti velati ad «altri contatti» c'era una verità piuttosto solida. La McLaren ha cercato di avere Gerhard perché proprio lui, trentasei anni, una figlia grande e un altro in arrivo a ottobre, era l'uomo che faceva al caso della squadra. Berger non è Schumacher, non può giocare a fare la star dopo undici stagioni nel mondiale. Ma conosce Woking e a suo tempo aveva lavorato, tre anni, per Dennis. Allora era il pilota numero 2 a tutti gli effetti, l'ombra di Senna. Ora la situazione si sarebbe rovescia-

ta; sarebbe stato lui, pilota di lingua tedesca, a tirar su le speranze della Mercedes. Ma, come sospiravano a Montreal gli uomini McLaren, «Gerhard è tanto difficile da avere...». Difficile, sì, e probabilmente non proprio gratis. Anche per questo, il pilota ha cercato di affrettare i tempi. A differenza di altri suoi colleghi, è piuttosto bravo anche a gestirsi da solo. Prima di Montreal la sua condotta nelle gare del mondiale aveva lasciato un po' perplessi, apparendo troppo rinunciataria. E dall'altro lato c'erano le tante, troppe voci che volevano Schumacher alle porte di Maranello per una cifra da capogiro. L'ideale era concludere subito una trattativa rimasta sempre aperta.

**ANTENNA.** Anche perché, alla terza stagione dopo il rientro a Maranello, Berger è ormai l'appendice da pista dell'antenna tecnologica inglese. Da John Barnard, che dalla Fdd britannica si è spesso appoggiato a lui per il programma di sviluppo, a tecnici come Gustav Brunner, Gerhard gode di ottimi appoggi ed è piuttosto integrato nella struttura «globale» del team. Lo stesso Giorgio Ascanelli, l'ingegnere di pista con cui aveva già lavorato in passato, al box sembra basare il suo lavoro molto più su Gerhard che su Jean Alesi. Che rimane una variabile del futuro ferrarista. A Montreal, in molti accreditavano le voci di un suo passaggio in Benetton, ma non sarebbe la prima volta che si parla prima del tempo: e la situazione sembrava ancora molto fluida. Dunque, la Ferrari del Duemila ricomincia da Berger? ■

Ancora nel '93, Michael Schumacher, qui sopra in azione con la Benetton-Renault a Montreal, percepiva un ingaggio attorno al miliardo di lire: oggi Schummy chiede 42 miliardi. I soldi sono anche il motivo per cui Gerhard Berger ha spostato la firma del rinnovo del contratto con la scuderia Ferrari

COLOMBO

TAJIMA



**TRATTATIVE.** Ecclestone, Todt e Pollock, manager di Villeneuve: l'argomento è il passaggio di Jacques in F.1

**RITORNO.** Un'operazione lo aveva costretto a disertare i precedenti Gran Premi: il nostro fotoreporter Amaduzzi, qui con l'ingegnere Ascanelli, è tornato in azione in Canada

**TROFEO.** Pesca miracolosa per il meccanico Williams

**TARGA.** Così un fan canadese di Senna ricorda il campione brasiliano

ORSI



ORSI

## Rispunta Las Vegas per il '96

Prenotate già da ora i biglietti e gli hotel per il Gp di Las Vegas, finale del mondiale '96. Incredibile ma vero, anche se nulla è ancora ufficiale, questo era il messaggio di una doppia pagina pubblicitaria apparsa sul programma del Gp del Canada, ed era già successo per il programma della 500 Miglia di Indianapolis. Ma la candidatura di Las Vegas è molto seria e addirittura gli organizzatori hanno ricevuto le garanzie economiche da parte dei cinque più grandi complessi alberghieri, pronti a coprire eventuali deficit. Il calendario del prossimo anno sembra comunque un vero rompicapo per Ecclestone. Sono infatti candidati anche Dubai, Zhuahai (Cina), Kyalami e... Mosca. La sola certezza tra le novità è il Gp di Melbourne, in apertura di stagione. È già stata fissata la data, il 10 marzo, alla quale Bernie tiene per rompere le uova nel paniere alla gara di Indycar di Surfer's Paradise.

TEST CON BENETTON, FERRARI E JORDAN

# La lista di Villeneuve

Niente false modestie. Lo scorso numero di Autosprint è piaciuto molto in Canada, dove forse ancor più che in Italia sognano di vedere Jacques Villeneuve un giorno al volante di una F.1 della Ferrari. Venerdì sera, la rete televisiva Rds ha aperto il suo telegiornale in prima serata proprio presentando lo scorso numero di Autosprint. «È fatta, Jacques correrà per la Ferrari e ne abbiamo la prova» hanno esclamato i commentatori canadesi. In realtà, nulla è fatto e addirittura lo stesso Ecclestone si è rimangiato quanto dice ormai da un anno, sostenendo che Villeneuve non è ancora pronto per la F.1. Vero? No, ed infatti Bernie non si è fatto pregare per accompagnare il manager di Villeneuve, Craig Pollock, lungo il paddock del circuito. Ma è lo stesso Villeneuve che potrebbe decidere — proprio secondo Pollock — di rinviare ancora di un anno il suo passaggio in F.1. I contatti non mancano, ma la sua vittoria ad Indy ha scatenato l'entusiasmo e le offerte miliardarie, soprattutto negli Usa, dove molte squadre di Indy vorrebbero assicurarsi il canadese. Villeneuve però la F.1 la gusterà comunque, a fine stagione. Le date non sono precisate, ma ha già ricevuto offerte per effettuare una prova con almeno tre squadre: Benetton, Ferrari e Jordan.

COLOMBO



PER LA CORSA A MOSCA

## Ecclestone snobba Eltsin

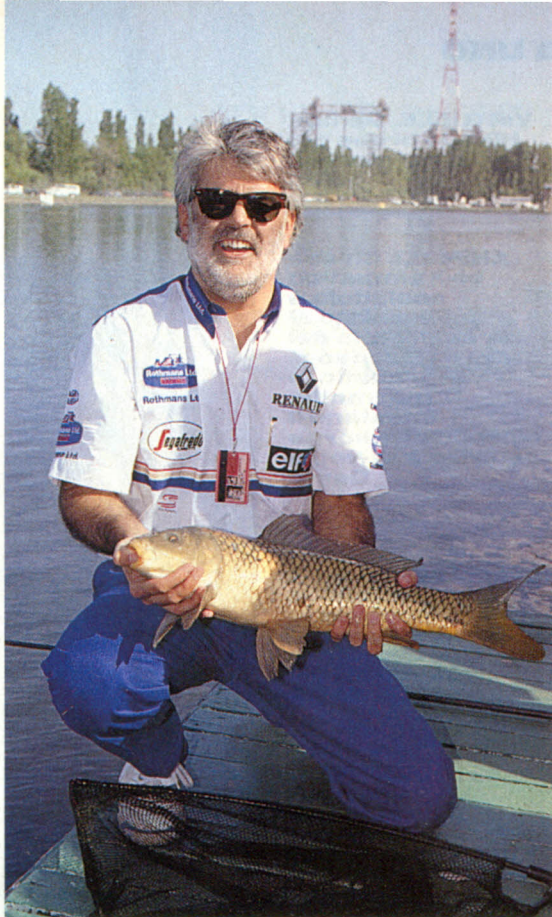
È tornata alla ribalta la Russia, dove al fianco della grande crisi, si sono fatte largo nuove fortune più o meno pulite e si riparla di un Gran Premio di F.1. Ecclestone, che si è recentemente recato a Mosca, non ha perso il suo abituale humour, perché quando gli aspiranti organizzatori gli hanno detto con piglio orgoglioso «Le possiamo far avere una lettera di garanzia da parte di Boris Eltsin» ha risposto secco: «Preferirei una lettera da parte di una banca svizzera».

SIMTEK SPERA MA INTANTO...

# Verstappen tester Benetton

Sarà, questa, una settimana decisiva per la Simtek che, dopo aver saltato la costosa trasferta canadese, spera di potersi schierare a Magny-Cours e di riuscire ad ottenere una deroga alla multa della Fia, in virtù dell'aumento delle gare a calendario. In questo caso, pur disertandone una, la Simtek rispetterà sempre il programma iniziale di 16 presenze. La realtà è però che la Simtek — che attende pagamenti dai suoi sponsor — ha già contratto cospicui debiti che sembrano inchiodarla. Tira quindi aria grama e, secondo radio-box, Nick Wirth potrebbe prossimamente passare alla Sauber, dove sembra venga contestata la posizione dell'ingegnere De Cortanze. La probabile scomparsa della Simtek lascerebbe inoltre libero Verstappen. «Jos tornerà a fare collaudi per la Benetton — ha commentato Briatore, che deve ora cercare di piazzare nuovamente il suo terzo pilota — E ci guarderemo attorno. Se c'è una squadra sufficientemente competitiva e che gli può offrire un programma continuativo, lo aiuteremo». Si è parlato proprio della Sauber, ma Frentzen non si muove a Boullion ha un contratto sino a fine anno.

COLOMBO



COLOMBO



NIENTE STOP

## «Morbido» resta Footwork

Prima che le squadre arrivassero a Montreal era circolata la voce che Gianni Morbidelli sarebbe stato sostituito alla Footwork da Pedro Lamy: voce prontamente smentita dalla presenza stessa del pilota pesarese (nella foto a destra) che dovrebbe avere la certezza di guidare almeno fino a Silverstone. In realtà, il «giochetto» al rialzo di Oliver comincia a mostrare la corda; anche perché Lamy, pur avendo recuperato l'appoggio di Domingos Piedade della Mercedes, non ha mai fatto vedere il colore dei soldi che promette. Morbidelli, ora, a parte l'arrivo di Sears (di cui leggete a lato) che non è interessato a cambiare pilota quest'anno, ha un nume tutelare in Cesare Fiorio...

ORSI



DISPOSTA A RISARCIRE LA MINARDI

## Mugen tratta

Il pronunciamento del Tribunale di Ravenna — riconosciuto competente dal giudice — sulla questione Minardi-Mugen non ha soddisfatto del tutto il team faentino. È vero che il giudice ha riconosciuto l'esistenza di un contratto di fatto fra la squadra e i giapponesi, ma per il momento non si è parlato di indennizzo economico. Un aiuto in questo senso, paradossalmente, potrebbe venire proprio dal Giappone: Hiritoshi Honda, titolare della Mugen, ha detto alla stampa di essere disposto a pagare alla Minardi metà della somma richiesta! Intanto, la squadra ha convocato a giudizio in Inghilterra Flavio Briatore, presidente della Ligier, per «ingerenza indebita» nella questione (la Mugen avrebbe ricevuto «rassicurazioni» che la faccenda sarebbe stata messa a tacere). Dalla Germania, invece, arriva la voce che la Minardi potrebbe mettere parte delle sue strutture a disposizione dell'Alfa Romeo per il suo impegno nel Campionato tedesco Turismo Classe 1.

# box

## Mika Hakkinen si gioca il condono

Passare col rosso può costare molto caro: ne sa qualcosa Mika Hakkinen che il sabato, in qualifica, ha ignorato la segnalazione del semaforo posto all'uscita della corsia box. I commissari di gara Martin, Peart e de Fierlant gli hanno conminato una notifica disciplinare, ma accortosi che Mika era già incorso nella medesima infrazione il sabato del Gp di Monaco, hanno chiesto alla Fia di chiedere il pagamento immediato della multa di diecimila dollari — diciassette milioni di lire — che i loro colleghi di Montecarlo avevano sospeso con la condizionale.

**INCIDENTI.** Un'altra tradizione che viene meno: la tradizionale gara di imbarcazioni di fortuna, che vedeva protagonisti i meccanici dei vari team sul bacino olimpico di fronte al paddock, quest'anno è stata cancellata. In compenso — si fa per dire — due meccanici si sono feriti abbastanza seriamente. Gary Woolwords, della Williams, si è rotto due vertebre giocando con i colleghi in piscina e ha dovuto rientrare in Inghilterra per essere operato. E il ferrarese Ascari si è procurato un profondo taglio alla mano ma, anche se vistosamente fasciato, ha preferito continuare per quanto possibile il lavoro.

**OSPITI.** La Jordan ha invitato al proprio box i rappresentanti della nazionale brasiliana di calcio. Sempre per quanto riguarda la squadra irlandese, pochi giorni prima del Gp, Eddie Irvine ha preso lezioni di pilotaggio per l'elicottero. «È uno spasso, ma molto più difficile che guidare una F.1 — commentava il pilota — con tutti quei comandi da tener d'occhio...».

**SCHERZI.** Con la stampa ostenta un distacco tutto britannico; ma con i colleghi Ron Dennis è di un'altra pasta. Ne sa qualcosa Jacky Oliver, titolare dell'Arrows, invitato assieme a Dennis alla conferenza stampa del venerdì pomeriggio. Il malcapitato Oliver era in ritardo di qualche minuto e Ron ne ha approfittato per versare un bicchiere d'acqua sulla sua sedia. Per la cronaca, dopo essersi seduto Oliver non ha gradito lo scherzo; i giornalisti presenti, sì.

# box

## Operazione alle tonsille per Coulthard

L'angina con infiammazione delle tonsille non lascia tranquillo David Coulthard dall'inizio della stagione. Il malanno, cominciato alla vigilia del Gp del Brasile, aveva rischiato di costringere lo scozzese al forfait in Spagna. Adesso, Coulthard ha deciso di darci un taglio. Anzi il taglio, alle sue tonsille, glielo daranno i medici martedì 13 in una clinica dell'Oxfordshire. «Non esiste nessuna inquietudine in merito al pronto recupero di David — ha comunque precisato Ann Bradshaw, «piere» della Williams — che sarà regolarmente a Magny-Cours. Al massimo è prevista una degenza di un 48 ore e poi qualche giorno di riposo». In compenso Coulthard non sarà disponibile per eventuali prove private.

■ **SPONSOR.** La legge sulla pubblicità dei prodotti da fumo ha le sue pieghe abbastanza complesse da paese a paese. In Canada i titolari di prodotti commercializzati potevano esporre tranquillamente i loro marchi sulle monoposto. La Benetton, invece, ha sostituito il logo Mild Seven (che è giapponese) con un più discreto Motor Sport.

■ **STATURA.** Se Ron Dennis ama scherzare, altri dalla corazzata impenetrabile riescono ad ironizzare quando meno ce se lo aspetta. Con tono serio, l'altrettanto serio Bernie Ecclestone ha infatti firmato la miglior battuta della settimana. «Jean Todt? È bravo — ha detto il boss della Foca — ma ha un problema. È piccolo di statura». Detto da lui...

■ **SAFETY-CAR.** Safety-Car di lusso a Montréal dove, tra varie Mercedes, si è vista adibita a questo ruolo anche una Lamborghini Diablo. Rossa, magnifica ma anche dannatamente «pericolosa» visto che a Montecarlo è bastata una Renault Clio 16 Valvole Maxi adibita a Safety-Car per riuscire a tamponare una Formula 1 (l'Arrows di Inoue) sia pure al traino. Intanto, nulla è ancora stato rimborsato all'Arrows per gli ingenti danni causati da quell'incidente la cui responsabilità incombe alla Fia.

**VIRTUALE.** Damon Hill alle prese col simulatore di guida

**ANIMALI.** Chissà se il simpatico scoiattolo è interessato al Gran Premio del Canada; i roditori, soprattutto le marmotte, infestano il circuito che sorge sull'isola di Notre Dame

**OLIMPIADI.** Con i grandi striscioni, il pubblico appoggia la candidatura del Quebec per le Olimpiadi del 2002

**DESTRO.** A Montreal, Barrichello è tornato a frenare col piede destro, usando il sinistro solo per le curve veloci



EMPICS



## Jordan mira alla Gitanes

La Peugeot aveva deciso di devolvere alla Jordan l'indennizzo che le deve la McLaren per la rottura del contratto. Si tratta di 18 milioni di dollari che la Casa francese intende pagare in 3 anni, ma per ragioni di fatturazione ha preferito che fosse la McLaren a retribuire la Jordan; in cambio Dennis si era tenuto gli spazi pubblicitari sulle pance delle Jordan. Dopo aver pagato i primi due terzi a Jordan, la McLaren si è trovata in difficoltà con l'ultimo terzo della

somma. Jordan ha quindi chiuso un occhio su 2 milioni di dollari in cambio del recupero della proprietà delle pance, sperando di accordarsi con la Gitanes.

ORSI



## PACIFIC PRO MOTORISTI

# La crisi non è Cosworth

Preoccupato dall'ondata di commenti polemici seguiti al ritiro della Simtek, il manager della Pacific Keith Wiggins ha voluto precisare la sua posizione: «Siamo arrivati in F.1 insieme alla Simtek e la gente spesso ci associa; ma

non abbiamo nulla da recriminare circa le attuali strutture della categoria. Ci sono state molte critiche alla Cosworth circa la somma richiesta per la fornitura e la mancanza di potenza dell'Ed, ma noi non abbiamo nulla da lamentare ed è ingiusto dare la colpa alla Cosworth per le difficoltà finanziarie in cui stanno versando piccoli team». Intanto, la Pacific si è assicurata l'appoggio — sia pure finanziariamente «leggero» — di sei sponsor, quattro dei quali per tutta la stagione. Fra questi, la rete televisiva giapponese Nec.

TEAM SUPERNOVA F.3000 PRONTO AL SALTO

# E Sospiri ora...sospira

I due successi consecutivi di Vincenzo Sospiri in F.3000 hanno rilanciato il programma del suo team manager, David Sears. Il talent

scout inglese, titolare della SuperNova, già da tempo non fa mistero di voler lanciare Sospiri in F.1, inserendolo in un top team. Voci

dall'Inghilterra parlano di un possibile accordo fra il team SuperNova e l'Arrows. «In effetti c'è allo studio la possibilità di un "commercial

involment" — ha confermato Sears; — con Jackie Oliver sarebbe possibile rinforzare la nostra collaborazione, con beneficio di entrambe le parti. Dico "rinforzare", perché ad esempio tramite l'Arrows abbiamo già portato in F.1 Inoue, che lo scorso anno correva per noi. Comunque vorrei chiarire — ha precisato ancora Sears — che il nostro salto in F.1 avverrà solo se ci saranno tutte le condizioni e le garanzie per potersi inserire nella prima metà dello schieramento di partenza di un Gp. Per Sospiri, invece, il programma è anche più ampio. Stiamo lavorando perché vada comunque in un top team e posso già assicurare che con uno di questi farà un test molto importante già entro la fine dell'anno».

MUGEN INSODDISFATTA DI WALKINSHAW

## Ligier a rischio



ORSI

Il contratto che lega la Mugen Honda alla Ligier è di 2 anni, ma esiste una clausola che permette alla casa nipponica di rescinderlo entro il 30 luglio in caso di insoddisfazione. Come rivelò lo stesso Briatore a Imola, le due parti stanno trattando il rinnovo. Alla Honda non hanno gradito la situazione venutasi a creare alla Ligier: Walkinshaw non è troppo gradito e la separazione da Fiorio, che era il loro referente iniziale, ha lasciato l'amaro in bocca. Come mai, però, il team abbia deciso di non far correre Suzuki a Magny-Cours, com'era previsto, per dar spazio a Brundle? «Se la squadra non farà correre le 8 gare previste a Suzuki — ha rivelato Fiorio — sarà difficile che continui la collaborazione con la Honda». Sicuramente non continuerà la sponsorizzazione della Elf. «Si — ha detto Bonnet, direttore commerciale Elf — la decisione è ormai definitiva».

A IMOLA TEST FERRARI DEL NUOVO SISTEMA

## Trasmissione viscosa

Da mercoledì a venerdì di questa settimana, mentre questo numero di As è in edicola, la Ferrari ha in programma 3 giorni di test a Imola con Berger. Scopo principale delle prove è il collaudo, annunciato da John Barnard, del famoso differenziale a giunto viscoso. La squadra non si pronuncia, ma è probabile che al dispositivo venga accoppiato il comando dall'abitacolo (una manopola a sei posizioni) per regolare la taratura. Prima di

partire per Magny-Cours, la Rossa proverà ancora a Monza, a fine mese. Dovrebbero esserci anche Sauber, Minardi e Forti Corse in versione «rinnovata» e

alleggerita. Contemporaneamente molti team inglesi collauderanno a Silverstone le loro monoposto: sono attese modifiche importanti sulla Benetton.

ORSI



■ **CONTROLLI.** La Fia ha richiesto sabato il prelievo di un campione di carburante dalla vettura di Berger e questo ha creato qualche problema ai box (la valvola di pescaggio è da una parte sola) e la perdita di istanti preziosi durante le qualifiche.

■ **SCALABRONI.** Il simpatico e barbuto ingegnere argentino ha fatto la sua comparsa ai box di Montreuil intrattenendosi a lungo con gli uomini della Forti Corse. Di recente, Scalabrini si occupava dell'avveniristico progetto Ikuzawa per la F.1.

■ **LOOK.** Pierluigi Martini come Abatantuono? A parte la stazza fisica, una cosa in comune i due ce l'hanno. A Montreuil, infatti, Pierluigi si è presentato con un «pizzetto», o barbetta da alpino, di cui andava estremamente orgoglioso. Dopo l'abbandono di Mansell, Martini è così l'unico pilota del Circus a sfoggiare barba o baffi...

Rothr

ORSI

### In Francia il Renault versione «B»

L'estate porta una vera ondata di motori nuova versione. Ferrari a parte, la Renault farà debuttare forse già a Magny-Cours la versione «B» del suo dieci cilindri Rs7 e ha pronta un'evoluzione destinata alle piste veloci e prevista per il Gp di Germania. La Peugeot, dal canto suo, ha già collaudato a Silverstone l'evoluzione 2 del suo A10, dotata di una coppia migliore e destinata anch'essa alla Francia. È ancora maretta tra Yamaha e Tyrrell e i giapponesi hanno dovuto accantonare l'idea di una doppia fornitura nel '96. Dopo il Gp del Canada, la Tyrrell ha in programma un test a Pembrey per cercare di risolvere i problemi del V10 0x10A.

**RUBENS BARRICHELLO**

Ha ritrovato fiducia e competitività ed è stato più veloce di Irvine in tutti i turni di prova, tranne che in quello che poi è risultato definitivo, ovvero il primo di qualificazione, quando il distacco del filo elettrico della massa ha provocato il quasi spegnimento del motore. Ripartito, ha poi potuto effettuare un solo giro lanciato col terzo treno.

**IN SALITA**

**IN DISCESA**

**MARK BLUNDELL**

Dopo aver fatto un eccellente lavoro a Montecarlo, l'inglese è rientrato nei ranghi accusando un ritardo di sette decimi di secondo rispetto ad Hakkinen. C'è da dire però che non è tutta colpa sua, perché se il primo giorno non è riuscito ad indovinare l'assetto ideale, l'indomani è stato costretto a sostituire il motore, montandone uno meno evoluto rispetto a quello del compagno di squadra.

LE PROVE □ «SCHUMMY» FA POKER E...

**Per Renault quota cento**

Per il pilota della Benetton è arrivata la quarta pole consecutiva e la centesima per la Casa francese. Due problemi hanno rallentato la Ferrari

**PAOLO BOMBARA**

**M**ONTREAL — Ancora una volta, la quarta consecutiva e la nona della sua carriera, Michael Schumacher è stato il più veloce. Una prestazione che non ammette repliche. Questa volta, infatti, il tedesco ed il suo ingegnere di pista, Pat Simmonds, non hanno dovuto correre dietro al giusto assetto: la B195 è risultata subito molto ben bilanciata. Alla fine, però, i distacchi sono molto contenuti e lo stesso Herbert, con l'altra Benetton è sesto, ma staccato di «soli» 8 decimi. Vincendo il braccio di ferro con Damon Hill, Schumacher ha anche siglato la centesima pole position per la Renault. Ha relativamente deluso la Ferrari. Per quanto concerne la posizione di qualificazione, non però per quanto concerne il potenziale di prestazioni, né per il distacco cronometrico che è comunque contenuto. Le rosse sono infatti state competitive ed avrebbero potuto, se non altro, infasti-

dire seriamente le Williams se non fossero state rallentate (il primo giorno di qualificazione) da due episodi. Un problema elettrico sulla vettura di Alesi, ed un inopinato prelievo di carburante da parte della Fia sulla vettura di Berger che ha causato il bloccaggio della valvola del serbatoio. Così l'austriaco è uscito tardi dai box perdendo per due secondi la possibilità di effettuare un ultimo giro lanciato. Peccato, perché l'indomani (secondo i piloti della Ferrari) la pista era meno veloce e quindi i progressi sulle vetture hanno consentito loro di migliorare le prestazioni di un solo decimo. Perdendo una posizione in griglia. Ed è questa l'incongruenza, perché la pista era la stessa per Coulthard che invece è riuscito a progredire sabato dal quinto al terzo posto. Addirittura sabato lo scozzese è stato secondo solo a Schumacher, mentre Hill è risultato più lento delle due Ferrari. ■



TAJIMA

Delude ancora la McLaren: per Mark Blundell, sopra, afflitto da una serie di problemi, tra cui la sostituzione del motore, un decimo tempo non proprio soddisfacente. La Jordan di Barrichello, a fianco, recuperata dopo l'urto nelle libere del sabato. Si è rifatto in gara arrivando secondo...



**Le uscite di pista e i testacoda**

**VENERDI**

**libere**  
Brundle  
Panis  
Hill  
Blundell  
Moreno  
**qualificazioni**  
Brundle  
Katayama

**SABATO**

**libere**  
Frentzen  
Barrichello  
Badoer  
Moreno  
**qualificazioni**  
Moreno  
Schumacher  
Irvine  
Salo  
Badoer

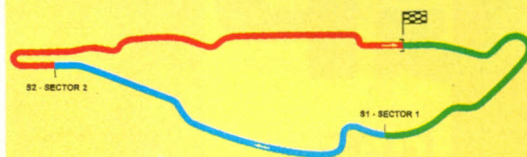


ORSI

## la sorpresa

Tutti si aspettavano qualche cosa di più da Jean-Christophe Boullion. La giovane recluta della Sauber accusa un distacco di 1"8 dal compagno di squadra Frentzen. È meglio di quanto faceva Wendlinger. È sicuramente meglio di quanto ha fatto lui stesso a Montecarlo, ma c'è ancora molto da lavorare. Il francese ha però le sue scusanti. Venerdì, col primo treno di gomme i due piloti della Sauber erano separati di un solo decimo. Poi, Boullion non ha potuto sfruttare il secondo treno per un errore nella pressione di gonfiaggio. L'indomani, un capriccio dell'elettronica lo ha tenuto fermo ai box al mattino e non ha così potuto mettere a punto la sua monoposto. Ha allora copiato l'assetto pari pari da quello di Frentzen. Però non si è trovato a suo agio perché la sua vettura scivolava troppo per i suoi gusti, anche se molto meno rispetto al primo giorno di prove. Vista la situazione, ha allora saggiamente preferito conservare le gomme per la gara ed ha utilizzato un solo treno nel secondo turno di qualificazione.

## IL TEMPO IDEALE



Di ogni giro i team conoscono anche i tempi parziali dei piloti in diversi segmenti (3) di pista (sono segnalati sulla piantina). Sommando le tre migliori risultanze cronometriche di settore si ha il record potenziale dei vari concorrenti. Il risultato valido per la posizione in griglia non è necessariamente uguale al miglior tempo composito, definito tempo ideale. Infatti, quando stacca il suo giro record (best time) un pilota non sempre dà il meglio in ogni punto del circuito. In linea di massima se il tempo ideale è uguale al best time un concorrente non ha commesso errori, se invece è superiore vuol dire che in qualche punto della pista è stato al di sotto del suo rendimento potenziale, magari semplicemente perché disturbato da un avversario. Ecco il «rendimento» dei piloti in questo Gp. Evidenziato in neretto, il peggior differenziale.

POSIZIONE IDEALE	PILOTA	MIGLIOR TEMPO IDEALE	TEMPO IN QUALIFICA	POSIZIONE AL VIA
1.	<b>Schumacher</b>	1'27"459	1'27"661	(1)
2.	<b>Hill</b>	1'27"779	1'28"039	(2)
3.	<b>Coulthard</b>	1'27"885	1'28"091	(3)
4.	<b>Berger</b>	1'28"075	1'28"247	(4)
5.	<b>Herbert</b>	1'28"243	1'28"498	(5)
6.	<b>Alesi</b>	1'28"262	1'28"474	(6)
7.	<b>Hakkinen</b>	1'28"700	1'28"910	(7)
8.	<b>Irvine</b>	1'28"981	1'29"021	(8)
9.	<b>Barrichello</b>	1'28"999	1'29"171	(9)
10.	<b>Morbidelli</b>	1'29"331	<b>1'30"159</b>	(13)
11.	<b>Blundell</b>	<b>1'29"641</b>	<b>1'29"641</b>	(10)
12.	<b>Frentzen</b>	1'29"985	1'30"017	(12)
13.	<b>Panis</b>	1'30"123	1'29"809	(11)
14.	<b>Brundle</b>	1'30"142	1'30"255	(14)
15.	<b>Salo</b>	1'30"474	1'30"657	(15)
16.	<b>Katayama</b>	1'30"935	1'31"445	(16)
17.	<b>Martini</b>	1'31"194	1'31"859	(19)
18.	<b>Badoer</b>	1'31"619	1'31"853	(18)
19.	<b>Boullion</b>	1'31"786	1'31"838	(17)
20.	<b>Gachot</b>	1'32"710	1'32"841	(20)
21.	<b>Montermini</b>	1'32"770	1'32"894	(21)
22.	<b>Inoue</b>	1'32"943	1'32"995	(22)
23.	<b>Moreno</b>	1'33"771	1'34"000	(23)
24.	<b>Diniz</b>	1'34"538	1'34"982	(24)

## I NOSTRI AL VIA

Sono rimasti solo in quattro. Sparita la Simtek, manca all'appello anche «Mimmo» Schiattarella. Come sempre, il più veloce è stato Morbidelli ormai «abbonato» alla metà dello schieramento. Il pesarese ha sofferto nel lavoro di messa a punto, dov'è stato ritardato da noie elettroniche venerdì mattina e al cambio l'indomani. Le prestazioni dei due piloti della Minardi (su un circuito dove il motore conta parecchio) sono più che soddisfacenti, anche se Badoer ha commesso un paio di errori spingendo al limite. Montermini ha fatto quanto ha potuto, dopo aver sbagliato l'assetto venerdì. Ma il potenziale della Pacific è quello.

POSIZIONE IN GRIGLIA	PILOTA	POSIZIONE IN GRIGLIA
<b>VENERDI'</b>		<b>SABATO</b>
14.	<b>Gianni Morbidelli</b>	13.
16.	<b>Pierluigi Martini</b>	17.
19.	<b>Luca Badoer</b>	18.
22.	<b>Andrea Montermini</b>	21.

## La Ferrari gira meno di tutti

TEAM	GIRI
<b>MINARDI</b>	<b>86</b>
<b>BENETTON</b>	<b>84</b>
<b>McLAREN</b>	<b>83</b>
<b>FORTI</b>	<b>81</b>
<b>SAUBER</b>	<b>81</b>
<b>WILLIAMS</b>	<b>79</b>
<b>TYRRELL</b>	<b>77</b>
<b>ARROWS</b>	<b>74</b>
<b>PACIFIC</b>	<b>74</b>
<b>LIGIER</b>	<b>73</b>
<b>JORDAN</b>	<b>71</b>
<b>FERRARI</b>	<b>64</b>

Ancora una volta, la Minardi ha dimostrato la sua «regolarità» nel lavoro di messa a punto e figura in testa nel computo dei giri percorsi nelle prove libere. La Ferrari paga invece pesantemente lo scotto del motore rotto venerdì mattina da Berger dopo soli tre giri di pista.

## Tre interruzioni

Tutto è filato liscio venerdì, ma non così sabato quando ben tre volte è stato necessario spiegare la bandiera rossa. La prima volta in seguito ad una violenta uscita di pista di Barrichello, al mattino. Poi altre due volte a causa di Badoer in testacoda.



# GP CANADA



**Sesta gara del mondiale di F.1**  
**11 Giugno 1995**

**Circuito:**  
 Gilles Villeneuve

**Distanza:**  
 305,670

**Organizzatore:**  
 Ans Canada

**Direttore di gara:**  
 John Corsmith

**Partenza:**  
 ore 20

**Spettatori:**  
 70.000

**Organizzazione:**  
 6

**Sicurezza:**  
 5

**Condizioni atmosferiche:**  
 sole in prova,  
 nuvoloso con pista  
 umida in gara



COLOMBO



## I PRIMATI

### SUL GIRO IN PROVA IMBATTUTO

Appartiene a Nigel Mansell (Williams Fw14B) che ha ottenuto la pole con il tempo di 1'15"486 alla media di 203.211 Km/h (1992).

### SUL GIRO IN GARA IMBATTUTO

Appartiene a Nigel Mansell (Williams Fw14B) che ha percorso il suo 70. giro in 1'17"578 alla media di 197.731 km/h (1992).

### SULLA DISTANZA IMBATTUTO

Appartiene a Nigel Mansell (Williams Fw14B) che ha percorso i 72 giri pari a 306.792 in 1.36'45"320 alla media di 190.248 km/h (1992).

## IN 24 AL VIA

(fra parentesi la media)

### 1. FILA



**1 Michael Schumacher**  
 (Benetton B195)  
 1'27"661 (181,928)



**5 Damon Hill**  
 (Williams Fw17)  
 1'28"039 (181,147)

### 2. FILA



**6 David Coulthard**  
 (Williams Fw17)  
 1'28"091 (181,040)



**28 Gerhard Berger**  
 (Ferrari 412 T2)  
 1'28"189 (180,839)

### 3. FILA



**27 Jean Alesi**  
 (Ferrari 412 T2)  
 1'28"474 (180,256)



**2 Johnny Herbert**  
 (Benetton B195)  
 1'28"498 (180,207)

### 4. FILA



**8 Mika Hakkinen**  
 (McLaren Mp4/10)  
 1'28"910 (179,372)



**15 Eddie Irvine**  
 (Jordan 195)  
 1'29"021 (179,149)

### 5. FILA



**14 Rubens Barrichello**  
 (Jordan 195)  
 1'29"171 (178,847)



**7 Mark Blundell**  
 (McLaren Mp4/10B)  
 1'29"641 (177,910)

### 6. FILA



**26 Olivier Panis**  
 (Ligier Js41)  
 1'29"809 (177,577)



**30 Heinz-Harald Frentzen**  
 (Sauber C14)  
 1'30"017 (177,167)

### 7. FILA



**9 Gianni Morbidelli**  
 (Footwork Fa16)  
 1'30"159 (176,887)



**25 Martin Brundle**  
 (Ligier JS41)  
 1'30"255 (176,699)

### 8. FILA



**4 Mika Salo**  
 (Tyrrell 023)  
 1'30"657 (175,916)



**3 Ukyo Katayama**  
 (Tyrrell 023)  
 1'31"382 (174,520)

### 9. FILA



**23 Pierluigi Martini**  
 (Minardi M195)  
 1'31"445 (174,400)



**29 Cristophe Boullion**  
 (Sauber C14)  
 1'31"838 (173,654)

### 10. FILA



**24 Luca Badoer**  
 (Minardi M195)  
 1'31"853 (173,625)



**16 Bertrand Gachot**  
 (Pacific Pr02)  
 1'32"841 (171,778)

### 11. FILA



**17 Andrea Montermini**  
 (Pacific Pr02)  
 1'32"894 (171,680)



**10 Taki Inoue**  
 (Footwork Fa16)  
 1'32"995 (171,493)

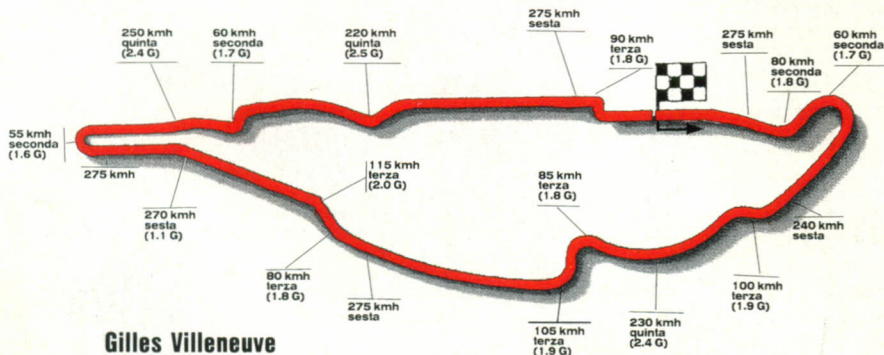
### 12. FILA



**22 Roberto Moreno**  
 (Forti Fg01)  
 1'34"000 (169,660)



**21 Pedro Diniz**  
 (Forti Fg01)  
 1'34"982 (167,905)



**Gilles Villeneuve**  
 m. 4430



COLOMBO

Scenari di laghi e fiumi, di cui è ricco il Quebec, ma anche di grattacieli hanno fatto da cornice al Gp del Canada, disputatosi a Montreal. Sopra Pierluigi Martini, con un nuovo look «barbuto», mentre parla animatamente con il suo tecnico di pista, Treddi, prima del via. Il romagnolo, in gara, è stato costretto al ritiro a 8 giri dal termine per problemi al cavo dell'acceleratore

### I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Schumacher (Benetton B195)	67	1'29"174	178.841
Alesi (Ferrari 412 T2)	33	1'30"398	176.420
Berger (Ferrari 412 T2)	21	1'30"491	176.239
Barrichello (Jordan 195)	33	1'30"626	175.976
Hill (Williams Fw17)	9	1'30"783	175.672
Irvine (Jordan 195)	32	1'30"874	175.496
Frentzen (Sauber C14)	26	1'31"155	174.955
Brundle (Ligier JS41)	56	1'31"496	174.303
Blundell (McLaren Mp4/10B)	25	1'31"527	174.244
Panis (Ligier Js41)	66	1'31"654	174.002
Morbidelli (Footwork Fa16)	31	1'31"791	173.743
Salo (Tyrrell 023)	40	1'32"153	173.060
Katayama (Tyrrell 023)	37	1'32"435	172.532
Martini (Minardi M195)	46	1'32"855	171.752
Boullion (Sauber C14)	13	1'32"975	171.530
Badoer (Minardi M195)	15	1'33"000	171.484
Inoue (Footwork Fa16)	31	1'33"079	171.338
Gachot (Pacific Pr02)	21	1'33"607	170.372
Montermini (Pacific Pr02)	5	1'35"588	166.841
Moreno (Forti Fg01)	51	1'36"483	165.293
Diniz (Forti Fg01)	5	1'38"055	162.643
Coulthard (Williams Fw17)	1	1'40"928	158.014

### COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Jean Alesi	Ferrari 412 T2	69	1.46'31"333	172.173	
2. Rubens Barrichello	Jordan 195	69	1.47'03"020	171.323	31.687
3. Eddie Irvine	Jordan 195	69	1.47'04"603	171.281	33.270
4. Olivier Panis	Ligier Js41	69	1.47'07"839	171.195	36.506
5. Michael Schumacher	Benetton B195	69	1.47'08"393	171.180	37.060
6. Gianni Morbidelli	Footwork Fa16	68	1.46'38"230	169.494	1 GIRO
7. Luca Badoer	Minardi M195	68	1.48'05"526	167.213	1 GIRO
8. Mika Salo	Tyrrell 023	68	1.48'06"144	167.197	1 GIRO
9. Taki Inoue	Footwork Fa16	67	1.46'46"176	166.795	2 GIRI

### I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRO	CAUSA	POSIZIONE
Mika Hakkinen	McLaren Mp4/10	0	Collisione	0.
Johnny Herbert	Benetton B195	0	Collisione	0.
David Coulthard	Williams Fw17	1	Testacoda	3.
Andrea Montermini	Pacific Pr02	5	Cambio	18.
Cristophe Boullion	Sauber C14	19	Testacoda	13.
Pedro Diniz	Forti Fg01	26	Cambio	19.
Heinz Harald Frentzen	Sauber C14	26	Motore	7.
Bertrand Gachot	Pacific Pr02	36	Batteria	16.
Ukyo Katayama	Tyrrell 023	42	Motore	16.
Mark Blundell	McLaren Mp4/10B	47	Motore	9.
Damon Hill	Williams Fw17	50	Cambio	3.
Roberto Moreno	Forti Fg01	54	Pressione benzina	13.
Pierluigi Martini	Minardi M195	60	Acceleratore	12.
Gerhard Berger	Ferrari 412 T2	61	Collisione	6.
Martin Brundle	Ligier JS41	61	Collisione	5.

### L'ALTALENA

TAJIMA



### COSI' DOPO 18 GIRI

1. Schumacher in 0.27'26"701 (174.327); 2. Alesi a 12"463; 3. Hill a 14"522; 4. Berger a 14"851; 5. Barrichello a 28"874; 6. Irvine a 32"120; 7. Frentzen a 38"027; 8. Panis a 44"176; 9. Brundle a 48"800; 10. Morbidelli a 1'05"834; 11. Blundell a 1'06"931; 12. Badoer a 1'19"280; 13. Boullion a 1'19"767; 14. Inoue a 1'26"580; 15. Salo a 1'27"331; 16. Martini a 1 giro; 17. Katayama a 1 giro; 18. Moreno a 1 giro; 19. Gachot a 1 giro; 20. Diniz a 1 giro.

### COSI' DOPO 35 GIRI

1. Schumacher in 0.53'10"844 (174.932); 2. Alesi a 50"569; 3. Hill a 1'00"246; 4. Barrichello a 1'12"308; 5. Brundle a 1'13"316; 6. Irvine a 1'16"266; 7. Berger a 1 giro; 8. Blundell a 1 giro; 9. Panis a 1 giro; 10. Morbidelli a 1 giro; 11. Inoue a 1 giro; 12. Salo a 1 giro; 13. Badoer a 1 giro; 14. Katayama a 1 giro; 15. Martini a 2 giri; 16. Gachot a 2 giri; 17. Moreno a 3 giri.

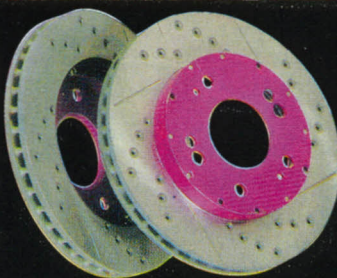
### COSI' DOPO 52 GIRI

1. Schumacher in 1.19'31" 77 (173.817); 2. Alesi a 29"710; 3. Barrichello a 56"476; 4. Irvine a 1'01"680; 5. Panis a 1'27"539; 6. Brundle a 1 giro; 7. Berger a 1 giro; 8. Morbidelli a 1 giro; 9. Salo a 2 giri; 10. Badoer a 2 giri; 11. Inoue a 2 giri; 12. Martini a 2 giri; 13. Moreno a 4 giri.

# BRAKING

BRAKE SYSTEMS  
CAR DIVISION

dischi freno



by

MILANO  
**QMSA**

Via Montecuccoli, 36 - Milano  
Tel. 02/48303020

### VELOCITÀ IN PROVA

#### venerdì

N.	PILOTA	KM/H
6	Coulthard	281.900
28	Berger	281.900
8	Hakkinen	281.200
1	Schumacher	280.500
5	Hill	280.500
27	Alesi	279.700
15	Irvine	279.700
26	Panis	278.300
14	Barrichello	277.600
7	Blundell	277.600
25	Brundle	275.500
2	Herbert	274.800
3	Katayama	274.100
4	Salo	274.100
29	Boullion	272.700
9	Morbidelli	272.000
30	Frentzen	272.000
10	Inoue	269.300
24	Badoer	267.300
23	Martini	264.700
17	Montermini	264.700
16	Gachot	262.700
22	Moreno	258.300
21	Diniz	251.700



EMPICS

#### sabato

N.	PILOTA	KM/H
28	Berger	283.400
27	Alesi	281.900
5	Hill	280.500
6	Coulthard	279.000
26	Panis	279.000
8	Hakkinen	278.300
25	Brundle	278.300
14	Barrichello	277.600
1	Schumacher	276.200
15	Irvine	276.200
9	Morbidelli	276.200
7	Blundell	276.200
2	Herbert	275.500
30	Frentzen	273.400
4	Salo	272.700
29	Boullion	272.700
3	Katayama	271.300
23	Martini	267.300
16	Gachot	267.300
24	Badoer	265.300
17	Montermini	265.300
21	Diniz	260.200
22	Moreno	243.200

■ **PARTENTI.** In Canada le vetture alla via erano soltanto 24 per i problemi della Simtek; una circostanza analoga si era verificata l'ultima volta nel Gp di Monaco del 1994, in quella occasione per l'assenza della Sauber. La corsa iridata col più alto numero di partenti è il Gp di Germania 1953 con 34 piloti alla via, mentre quella col più basso è il Gp di Argentina 1958, disputato da 10 monoposto solamente.

### TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
1	Schumacher	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'28"145	<b>1'27"661</b>	1'29"068	1'27"708	1'51"844
5	Hill	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'29"281	<b>1'28"039</b>	1'28"691	1'28"552	1'55"993
6	Coulthard	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'29"537	1'28"590	1'29"285	<b>1'28"091</b>	1'54"586
28	Berger	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'30"991	1'28"247	1'28"887	<b>1'28"189</b>	1'51"805
27	Alesi	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'28"487	1'28"525	1'28"812	<b>1'28"474</b>	1'50"363
2	Herbert	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'30"175	1'29"296	1'29"097	<b>1'28"498</b>	1'53"896
8	Hakkinen	McLaren Mp4/10	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'29"641	1'29"406	1'29"070	<b>1'28"910</b>	1'52"370
15	Irvine	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'29"878	<b>1'29"021</b>	1'30"406	1'29"259	2'14"920
14	Barrichello	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'29"798	1'29"393	1'30"164	<b>1'29"171</b>	1'50"620
7	Blundell	McLaren Mp4/10B	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'30"689	1'30"279	1'30"439	<b>1'29"641</b>	1'53"761
26	Panis	Ligier Js41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'30"134	<b>1'29"809</b>	1'33"397	1'30"345	1'53"944
30	Frentzen	Sauber C14	Ford Zetec Rv8	Goodyear	1'31"265	1'30"285	1'30"092	<b>1'30"017</b>	1'53"202
9	Morbidelli	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'30"429	1'30"854	1'30"854	<b>1'30"159</b>	1'55"985
25	Brundle	Ligier JS41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'30"588	1'30"880	1'30"627	<b>1'30"255</b>	1'54"755
4	Salo	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10c	Goodyear	1'31"484	<b>1'30"657</b>	1'31"763	1'30"695	1'55"162
3	Katayama	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10C	Goodyear	1'30"895	1'31"958	1'31"082	<b>1'31"382</b>	1'56"200
23	Martini	Minardi M195	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'32"201	1'31"859	1'31"831	<b>1'31"445</b>	2'00"145
29	Boullion	Sauber C14	Ford Zetec R V8	Goodyear	1'31"923	1'31"925	1'32"457	<b>1'31"838</b>	1'53"444
24	Badoer	Minardi M195	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'33"161	1'32"453	1'32"142	<b>1'31"853</b>	1'53"462
16	Gachot	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'35"834	1'33"866	1'33"169	<b>1'32"841</b>	1'59"980
17	Montermini	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'33"829	1'33"910	1'33"683	<b>1'32"894</b>	1'57"665
10	Inoue	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'35"188	<b>1'32"995</b>	1'32"813	-	2'03"906
22	Moreno	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'35"036	<b>1'34"000</b>	1'36"317	1'35"559	2'05"405
21	Diniz	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'37"990	1'36"187	1'36"851	<b>1'34"982</b>	2'08"923

### RUOTE IN LEGA



TGF by BBS 20090 Assago (Milano) - Via A.Einstein 19 - tel. 02-45700078 - fax 02-45700968



ORSI

A fianco, la «squadra» britannica al gran completo: Hill, Brundle, Irvine, Blundell, Coulthard, Herbert. Fra loro solo l'irlandese Eddie Irvine ha terminato la gara, conquistando il terzo posto, suo miglior piazzamento in F. 1. Sopra, Andrea Montermini, fuori al 5. giro per guai al cambio della sua Pacific.

## CLASSIFICA DOPO LA SESTA GARA

	BRASILE 26/3	ARGENTINA 9/4	SAN MARINO 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	FRANCIA 2/7	G. BRETAGNA 16/7	GERMANIA 30/7	UNGHERIA 13/8	BELGIO 27/8	ITALIA 10/9	PORTOGALLO 24/9	EUROPA 1/10	PACIFICO 22/10	GIAPPONE 29/10	AUSTRALIA 12/11	TOTALE PUNTI
--	--------------	---------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------------	---------------	---------------	-------------	-------------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------	--------------

### MONDIALE PILOTI

1. Schumacher	10	4	-	10	10	2												36
2. Hill	-	10	10	3	6	-												29
3. Alesi	2	6	6	-	-	10												24
4. Berger	4	1	4	4	4	-												17
5. Herbert	-	3	-	6	3	-												12
6. Coulthard	6	-	3	-	-	-												9
7. Irvine	-	-	-	2	-	4												6
Barrichello	-	-	-	-	-	6												6
9. Hakkinen	3	-	2	-	-	-												5
10. Frentzen	-	2	1	-	1	-												4
Panis	-	-	-	1	-	3												4
12. Blundell	1	-	-	-	2	-												3
13. Morbidelli	-	-	-	-	-	1												1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. Ferrari	6	7	10	4	4	10												41
2. Benetton	-	7	-	16	13	2												38
3. Williams	-	10	13	3	6	-												32
4. Jordan	-	-	-	2	-	10												12
5. McLaren	4	-	2	-	2	-												8
6. Ligier	-	-	-	1	-	3												4
6. Sauber	-	2	1	-	1	-												4
8. Footwork	-	-	-	-	-	1												1

## numeri

■ **RENAULT.** I motori Renault hanno ottenuto a Montreal la 100. pole position in 242 gare; in questa graduatoria la casa francese è preceduta dalla Ford, che conta 138 pole in 407 partecipazioni, e dalla Ferrari con 113 in 543. I propulsori Renault sono stati i più veloci nelle qualificazioni sui telai di 4 costruttori e avvalendosi di 12 piloti: in 47 occasioni con la Williams, in 31 con i propri telai, in 19 con la Lotus e in 3 con la Benetton. Tra i piloti il merito maggiore va ad Alain Prost con 23, davanti a Nigel Mansell e Ayrton Senna con 18. Per gli italiani, abbiamo Riccardo Patrese con 6 ed Elio De Angelis con 3. Dopo Montreal Michael Schumacher è alla 9. pole e la Benetton alla 12.

■ **DOPPIAGGI.** Le difficoltà spesso incontrate nell'effettuare i doppiaggi, resi più frequenti dalle soste ai box, potrebbero rendere opportuno il ripristino della norma che non consente la qualificazione dei piloti che abbiano impiegato sul giro più del 110% del tempo del poleman. Se la regola fosse stata applicata fin dall'inizio della stagione, le esclusioni sarebbero state già 7: Domenico Schiattarella (Simtek Ford) a Interlagos, Taki Inoue (Footwork Hart) e Pedro Diniz (Forti Ford) a Buenos Aires, ancora Diniz e Roberto Moreno (Forti Ford) a Imola, nonché di nuovo Inoue e Andrea Montermini (Pacific Ford) a Monaco. Soltanto a Barcellona e a Montreal non ci sarebbero state esclusioni.

■ **ALESI.** Finalmente anche per Jean Alesi, in un giro per lui già felice, è arrivato il giorno della gloria col primo successo iridato. Grazie a questa vittoria meritissima, Jean Alesi diventa l'11. francese vincitore di gare mondiali e restituisce allo svedese Stefan Johansson le scomode posizioni — 88 per lo svedese — di essere il pilota con più punti senza aver mai vinto un Gp titolato nonché il ferrarista col maggior numero di presenze (31) senza vittorie. Il francese inoltre è anche in assoluto il primo vincitore di una corsa della Formula 3.000 a riportare un successo iridato.

■ **FERRARI.** Per la Ferrari, tornata in testa al campionato costruttori alla media di 3,41 punti/partecipazione, questo è il 105. successo, il 5. in Canada, che la porta al comando da sola in questa graduatoria, davanti alla McLaren ferma a 104.

■ **SCHUMMY.** Michael Schumacher, autore del suo 19. giro veloce, è sempre primo tra i piloti con 6,00 punti/presenze di media. Per Eddie Irvine, alla 21. presenza, primo podio e secondo per Rubens Barrichello, dopo il 3. posto ad Aida nel 1994.

■ **MORBIDELLI.** Primi punti stagionali per Gianni Morbidelli, che conta 56 presenze, e così un italiano entra nella graduatoria parziale al 6. Gp dell'anno. Dei 29 piloti presenti finora ben 13 compaiono in classifica.

■ **COMPLEANNI.** Proprio nel giorno in cui si è disputato il Gp del Canada, la Formula Uno ha festeggiato 2 compleanni. L'11 giugno 1964 è nato, infatti, Jean Alesi, che conta 91 presenze, e nello stesso giorno, ma nel 1939, nasceva anche il britannico Jackie Stewart, campione del mondo nel 1969 su Matra nonché nel 1971 e nel 1973 su Tyrrell, sempre con motori Ford.

a cura di **MAURO MORI**

# PRIMA LA FRUTTA, SCONFITTA LA SETE.

Al Gran Premio della sete vince Enervit, la linea di integratori sportivi con succo di frutta.



Integratori per lo sport e la vita attiva.

**ENERVIT**

**M**ONTREAL — Prende sempre più credito la possibilità che il progetto di squadra a cui sta lavorando Alain Prost sia legato alla Peugeot. La scorsa settimana l'ex campione del mondo, che era in trattativa parallela anche con la Renault, si è definitivamente sentito negare i motori della Régie. La Peugeot è invece più possibilista e, addirittura, si vocifera che all'orizzonte del '97 possa essere dato tutto il supporto alla squadra di Prost che potrebbe, in seguito, divenire completamente Peugeot, con la coordinazione tecnica affidata a André de Cortanze, che ha in questi ultimi anni fatto scuola di F.1 alla Sauber. Si tratterebbe del famoso progetto Peugeot-Peugeot la cui realizzazione venne negata a suo tempo a Todt. Artefice di questo progetto sarebbe proprio quel Jaques Calvet, presidente della Peugeot, che in passato era sempre stato piuttosto ostile alla F.1, ma che ora è più che altro animato dalla voglia di vincere e di far una reale concorrenza d'immagine alla Renault. Il solo modo sarebbe quello di fare tutto in casa, senza dimenticare un pizzico d'orgoglio e di rivincita nei confronti di... Todt. Calvet deve anche sbrigarsi perché il suo mandato scade nel '96, anche se è di questi giorni la notizia che con ogni probabilità verrà pro-



fotografie COLLINS

LA RÉGIE NEGA I MOTORI AL TEAM  
CHE STA ALLESTENDO L'EX IRIDATO

# Renault dice no a Prost

Sfumata questa possibilità, prende quota il progetto con la Peugeot. Il quattro volte campione del mondo è infatti in trattativa con la Casa del Leone interessata a creare una propria squadra

**PAOLO BOMBARA**

rogato di un anno, ovvero sino a fine aprile '97. Non si sa infatti quale sarà l'atteggiamento del suo successore, che con ogni probabilità va ricercato nelle persone di Yves Elmer (attuale direttore del settore automobili) o François Folz, un tecnocrate proveniente da una compagnia di zuccherifici. Intanto, proprio Calvet ha riconosciuto agli uomini della Peugeot Sport un anno di «condizionale». Dopo esser andato a constatare di persona in Spagna, il lavoro dei suoi uomini, ha infatti comunicato loro in una riunione di vertice a Parigi, che la stagione in corso va considerata come «una seconda prima stagione» e che in ogni caso il programma con la Jordan continuerà nel '96. ■



## Due Rosse diverse

In questo disegno abbiamo messo a confronto la versione originale della sospensione, a destra, utilizzata sino al Gp di Imola con la versione utilizzata da Berger che comprende tutte le nuove soluzioni introdotte nei successivi Gp, a sinistra. 1) A Imola gli scarichi che prima soffiavano in basso sono stati portati al limite superiore del profilo estrattore. 2) In Spagna è comparso questo piccolo deflettore orizzontale all'interno delle paratie verticali attorno alle ruote. 3) A Monaco è stato introdotto un nuovo profilo estrattore centrale più incurvato verso l'alto, con due soffiature e con le due paratie verticali che sfruttano tutta la larghezza possibile permessa dal regolamento (30 cm). 4) Soltanto Berger ha utilizzato in Canada, come già accaduto a Monaco, la nuova sospensione posteriore che prevede un punto di attacco superiore più alto.

# La McLaren tarpa le ali



**M**ONTREAL — La necessità di spedire in tempo le monoposto oltreoceano, dopo il Gp di Montecarlo, ha impedito alle varie squadre di preparare interessanti novità per la trasferta canadese; la maggior parte dei team ha effettuato delle prove maggiormente mirate a fare debuttare nuove soluzioni al Gp di Francia, per i primi di luglio, quando il mondo della F.1 entrerà

nella fase calda, sui classici circuiti europei. Ha fatto eccezione la McLaren, che ha finalmente abbandonato la soluzione del piccolo alettone avanzato, diventato del tutto decorativo dopo l'eliminazione dello sfogo dell'aria nella parte posteriore del cofano motore. In attesa di fare una scorpacciata di novità tecniche a Magny-Cours, ci limitiamo a evidenziare in queste note soltanto le squadre che hanno portato qualcosa di nuovo a Montreal, iniziando proprio dal team di Ron Dennis, al centro dell'attenzione in Canada anche per altri motivi, come potete leggere a parte.

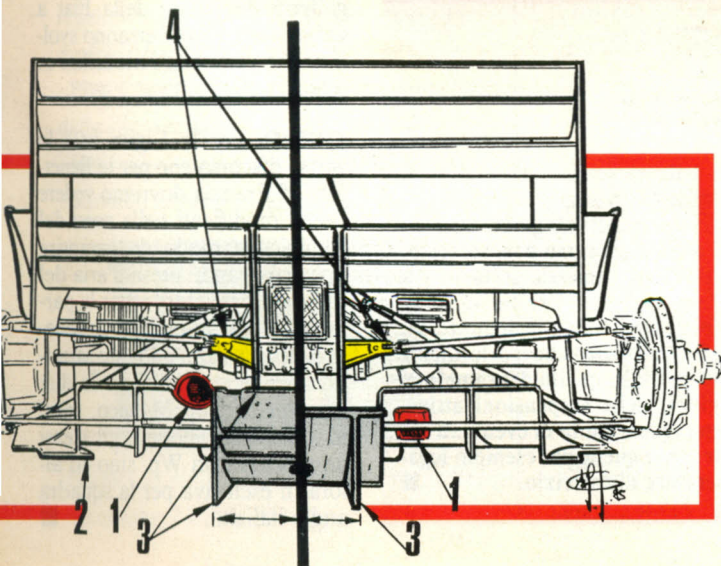
scosta durante le operazioni di lavoro ai box. In Francia dovremmo vedere altre importanti modifiche sia sulle sospensioni che sul cambio, che tuttavia non dovrebbero alterare di molto l'architettura della monoposto. Il progetto di una versione praticamente nuova è stato accantonato al momento del divorzio con Mansell: si è preferito optare per un rifacimento parziale, meno impegnativo sul piano finanziario. Anche la McLaren sta svolgendo un programma di prove di diversi tipi di differenziali che tuttavia sinora non hanno dato risultati molto positivi. Soltanto Hakkinen ha avuto a disposizione un motore dotato di una migliore coppia, dato che ne era stato portato in Canada un solo esemplare.



**McLAREN.** L'invenzione del secolo, come era stato ironicamente chiamato il piccolo alettone avanzato della Mp4/10, è stata abolita, dopo essere rimasta sulle monoposto di Woking più che altro per motivi politici, dopo l'abolizione dello sfogo nella presa dinamica dei motori. Come molti avevano contestato, la sua funzione non era tanto quella di migliorare l'efficienza aerodinamica della poco fortunata Mp4/10, ma quella di neutralizzare in parte la perdita di pressione all'interno del cofano motore. La sua immediata sparizione dopo il Gp d'Argentina sarebbe stata interpretata come una chiara conferma di questa ipotesi, di qui il suo mantenimento sino al Gp di Monaco dove, in effetti, anche la soluzione del piccolo alettone poteva fare recuperare qualche kg di carico in più, senza avere gli effetti nocivi generati dall'altra pinna sui curvoni veloci. Le tre Mp4/10B a Montreal si sono presentate con dei cofani motori tradizionali provati a Silverstone, unitamente a un'altra importante novità: cioè l'abbandono degli ammortizzatori Bilstein a favore degli americani Penske. Una mossa inutilmente tenuta na-

**FERRARI.** Anche per la Ferrari il Gp di Canada è stato preparato come una fase intermedia di consolidamento delle varie novità introdotte sinora, in attesa di vedere cose nuove al prossimo Gp di Francia. Unica eccezione l'arrivo di nuove prese d'aria per i freni che si accoppiano senza bisogno di distanziali con i nuovi cerchioni più larghi introdotti a sorpresa in Spagna. Ovviamente sono stati mantenuti i nuovi profili estrattori centrali più incurvati verso l'alto e dotati di due soffiature. Berger venerdì ha utilizzato delle diverse pinze dei freni accoppiate con dei dischi di 28 mm di spessore, al posto dei soliti 26 della C.I., così come hanno fatto Jordan e Minardi. Le tre 412 T2 erano zavorrate con dei piccoli pani di piombo applicati al fondo scalinato nella zona del motore. Alesi ha utilizzato un volante che aveva incorporato nella parte alta della corona le spie relative alle cambiate, originariamente al centro del cruscotto in una posizione nascosta per il francesino. Per questo sulle

Dal cofano motore delle McLaren è scomparsa la piccola aletta; la carrozzeria ha ora un andamento tradizionale, al centro. Alesi in Canada ha usato un volante con le due spie, prima inserite nella parte centrale del cruscotto, ora sistemate direttamente nella corona del volante, a lato. Il francese aveva sempre avuto problemi a vedere questi indicatori, tanto che in passato erano stati spostati sopra alla scocca. A Montreal sono arrivate le nuove prese d'aria dei freni anteriori, sopra: queste si adattano ai nuovi cerchi più larghi senza bisogno di applicare dei distanziali



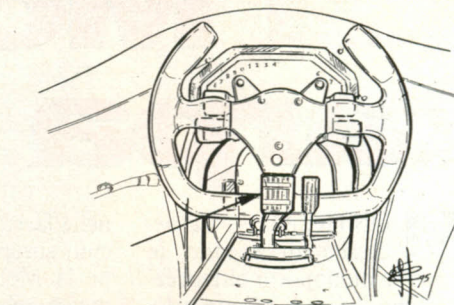
vetture da lui utilizzate venivano spostati in alto, quasi esternamente al telaio stesso. Con l'integrazione nel volante viene quindi annullato questo handicap. Le differenze con Berger erano poi evidenziate ancora una volta dall'impiego della soluzione standard per la sospensione posteriore, mentre l'austriaco, come a Monaco ha preferito quella con il punto di attacco spostato più in alto come vedete nel disegno. In Canada sono venuti in visita di aggiornamento alcuni dei collaboratori di Barnard, fra cui Andy Le Flemming da sempre braccio destro del mago inglese.

**BENETTON.** In attesa delle nuove prese d'aria e dei nuovi cofani motore, che vedremo in Francia sulle B195, è stato rinforzato l'attacco della parte a coltello con il telaio con due punti di ancoraggio integrati più armonicamente sull'ultima scocca destinata a Schumacher, e con una soluzione meno elegante sulle altre due monoposto. La sospensione posteriore ha subito modifiche alla sua geometria, mentre sabato è stato montato con successo un nuovo alettone anteriore dotato di due piccole paratie verticali stile Ferrari nella parte inferiore. A partire dal Gp Inghilterra verranno poi introdotte, con una certa regolarità, una serie di modifiche che comprendono anche differenziali viscosi.

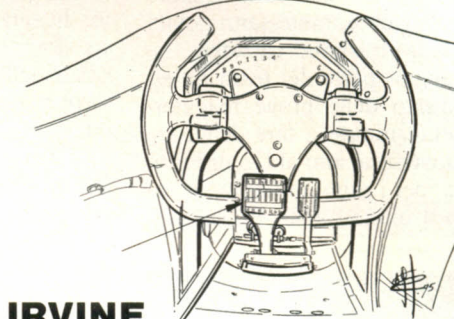
**MINARDI.** Sulle M195 sono comparsi dei lunghi deflettori dietro le ruote anteriori, molto simili a quelli utilizzati dalle altre monoposto, mentre sono

## Barrichello punta a destra

Sulla Jordan di Barrichello è stata modificata la pedaliera, che conserva sempre due elementi, ma con il pedale del freno più piccolo e spostato leggermente a destra in modo da permetterne l'utilizzo con il solo piede destro. È stata anche aumentata la grandezza del poggiatesta sulla sinistra.



**BARRICHELLO**



**IRVINE**

stati conservati sia i musci con alettoni tradizionali che gli scarichi alti visti a Monaco.

**WILLIAMS.** Nessuna novità tecnica sulle Williams su cui si è lavorato soprattutto per garantire una maggiore affidabilità al gruppo trasmissione. Per la Francia, oltre a un'evoluzione del 10 cilindri Renault, sono attese grosse novità a livello di aerodinamica. Lo stesso Adrian Newey, che ha diretto le operazioni ai box in assenza di Patrick Head ora in vacanza, ha confermato che vi sarà una carrozzeria molto diversa so-

prattutto nelle fiancate e nella parte posteriore della monoposto.

**JORDAN.** Su tutte e tre le monoposto sono stati irrobustiti i punti di attacco al telaio delle sospensioni anteriori che avevano delle nocive flessioni. Al retrotreno si è lavorato invece sulle geometrie delle sospensioni mentre è stata irrobustita la coppia conica del cambio. Sulla monoposto di Barrichello è stata spostata verso destra la pedaliera, in modo da favorire l'utilizzo dei due pedali con il piede destro. La soluzione dei due soli

pedali, abbandonata da Berger, è stata invece conservata da McLaren, Arrows e, appunto, Jordan, anche se Barrichello preferisce utilizzare il piede sinistro per frenare soltanto nei curvoni veloci. In Francia debutterà un'ulteriore evoluzione del 10 cilindri Peugeot, già collaudato la settimana precedente il Gp del Canada a Silverstone.

**ARROWS.** La squadra inglese si è presentata con due sole vetture dopo il curioso e spiacevole incidente di Montecarlo, dove si era staccato il roll-bar di protezione. Pur non essendo riuscito a ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente, Alan Jenkins ha deciso di irrobustire la struttura in questa zona della 4. scocca che dovrebbe debuttare al Gp di Francia.

**SAUBER.** Molto difficilmente vedremo in Francia le Sauber dotate di nuove strutture deformabili laterali, in modo da poter adottare i lunghi deflettori dietro le ruote posteriori. Lo studio della loro forma è ancora al vaglio in galleria del vento, e vi è l'ostacolo obbligatorio del superamento del crash-test che dovrebbe far slittare questa ulteriore novità in casa Sauber al successivo Gp d'Inghilterra. Ora comunque le Sauber sono a peso limite.

**FORTI.** Per la Francia dovrebbe essere pronto il 4. telaio più leggero di 10 kg, meno sicuro il debutto del nuovo muso alto e delle fiancate più corte, dato che questi due particolari dovranno prima passare il crash-test obbligatorio. Entrambe le soluzioni sono state messe a punto nella galleria del vento della Fiat a Orbassano, dove verranno svolti anche i test con i modellini in scala 1/2,5.

**LIGIER.** Per le Ligier vale lo stesso discorso che per le Benetton, in Francia dovremo vedere i telai modificati nella zona del roll-bar, in modo da garantire una più grande presa d'aria del motore e dei cofani senza la parte spigolosa. Sarà curioso vedere se le soluzioni adottate saranno ancora identiche per le due squadre che, da Monaco, sono le uniche ad adottare gli stessi ammortizzatori Wp, sino ad allora in esclusiva per la squadra anglo-italiana.

È SCOPPIATA LA BATTAGLIA DEI DIFFERENZIALI

## Ferrari prova Lsd

MONTREAL — È scoppiata la guerra dei differenziali viscosi, aperta ancora una volta dalla Williams che si è dedicata da tempo a questa soluzione. Delle prove erano già state fatte nella passata stagione, oltre che dalla Williams, anche dalla Arrows e dalla Jordan che hanno continuato a fare esperimenti pure quest'anno, imitati anche da Tyrrell e, più recentemente, da Benetton e McLaren. Le soluzioni sinora provate vengono da diversi costruttori specializzati nel settore come Torsen, Penske, Hewland, X-Trac, Ffd. Quest'ultima, Ferguson Forward Drive, è quella più utilizzata. La Ferrari sta provando una via diver-

sa: il sistema Lsd della giapponese Fuji adottata dalla Nissan a Le Mans. I vantaggi della soluzione a giunto viscoso stanno nella maggiore possibilità di regolazione delle percentuali di bloccaggio, dato che quest'ultimo non dipende soltanto dal numero di frizioni ma anche da altre due variabili quali la quantità del fluido e le qualità dello stesso. Vi è quindi un circuito idraulico che teoricamente può essere gestito, al pari di quello del cambio e, nelle passate stagioni, delle sospensioni attive. Ovviamente bisogna tenere conto di eventuali variabili indesiderate come quelle per esempio legate alle varie temperature di esercizio.



# LE

**P**arlare della 24 Ore di Le Mans, vuol dire raccontare della magia di un mito che resiste nel tempo, dal 1923, un mito sopravvissuto anche alla più terribile tragedia accaduta nell'automobilismo. L'11 giugno 1955, il mondo delle corse rischiò di chiudere i battenti, quando la Mercedes del francese Pierre Boullin — che correva sotto lo pseudonimo di «Levegh» — si agganciò con l'Austin di Macklin e piombò

fotografie SOLDANO-DPPI



Henri Pescarolo ha disputato la sua prima 24 Ore di Le Mans nel '66. Quest'anno correrà con la Courage C41-GM e punta alla 5. vittoria. Il fascino di questa gara è anche nelle vetture «uniche», come la Marcos LM500, a destra, iscritta nella classe GT2

# leggo

**SPORT**   
VERSO LA 24 ORE

# MIANS

**Pescarolo sarà per la 29. volta, un record, al via della gara francese, di cui ha vinto quattro edizioni. Ne conosce segreti, rischi e... miracoli, come quello del '69, quando decollò con la sua Matra e riatterrò, incolume, sugli alberi. Scopriamo con lui il fascino di questa sfida**

**PAOLO BOMBARA** 



contro le protezioni davanti agli spalti del rettilineo di partenza. La vettura s'infiammò uccidendo il suo pilota e, disintegrandosi, il motore ed altri organi meccanici falciarono decine di spettatori. Il bilancio fu terrificante: 82 morti. La 24 Ore di Le Mans tremò sul suo piedistallo. Il Ministro degli Interni francese sospese subito ogni competizione automobilistica. Ma un anno dopo, il 24 luglio 1956, prese regolarmente il via la 24. edizione della gara. Da allora, la corsa più celebre al mondo, a pari merito con la 500 Miglia di Indianapolis, ha attraversato molteplici difficoltà ma è sempre lì, altrettanto bella, altrettanto magica. E sabato 17 giugno, alle ore 16.00, scatterà immancabilmente la 63. edizione. Per Henri Pescarolo — pilota-contadino che a differenza di molti suoi colleghi di F.1 durante l'anno coltiva il grano e non la grana — quella di quest'anno, sarà la 29. partecipazione. È un primato assoluto. Nessuno meglio di lui, che ha vinto quattro volte questa gara, può raccontare cos'è Le Mans.

*«La mia Le Mans è soprattutto tutta l'epopea della Matra. Una bella avventura che si è conclusa trionfalmente con tre vittorie consecutive nel 1972, '73 e '74, ma che era iniziata nel 1966. Era la grande epoca dell'Endurance, una disciplina che allora si chiamava Sport Prototipi e aveva la stessa importanza della Formula 1 ed anche i piloti erano gli stessi. A quei tempi, si consumava a Le Mans la grande sfida Ferrari-Ford, Davide contro Golia. Io esordivo quindi nella gara più prestigiosa, a fianco ai piloti più famosi. Era un sogno. Il mio primo exploit risale al 1968, quando pilotai tutta la notte senza tergilcristallo e rimontai sino al secondo posto poco prima dell'arrivo».*

— Un exploit sfortunato, però, che si risolse in un ritiro. *«Era notte, pioveva a dirotto, quando i tergilcristallo hanno smesso di funzionare. Impossibile ripararli; il mio compagno di squadra, Johnny Servoz-Gavin, rientrò ai box per ritirarsi. Per lui era impossibile proseguire così. La squadra mi ha allora chiesto se volevo provarci io. Non mi sono fatto pregare e ho guidato non so quante ore di seguito in condizioni tremende. Non si vedeva assolutamente nulla e, ad ogni giro, passando davanti ai box mi dicevo tra me e me: "ecco, è sicuramente questo il giro buono, quello in cui mi ammazzo". Invece ho rimontato sino al secondo posto. Poi, a due ore dall'arrivo il ritiro per foratura».*

— L'edizione del 1968 è anche quella che mise fine alla partenza «stile Le Mans», con le vetture schierate a spina di pesce da un lato della pista ed i piloti dall'altro, pronti a correre al segnale dello starter per attraversare il nastro d'asfalto ed installarsi al volante. Era un po' pericolosa perché molti, per la «fretta», trascuravano di allacciarsi le cinture sino al primo rifornimento. Così l'anno successivo, in segno di protesta, Jackie Ickx attraversò la pista camminando e si installò con calma al volante, allacciando le cinture. Fu quella l'ultima vera partenza stile Le Mans e dal '71 si è passati a una partenza tipo F.1.

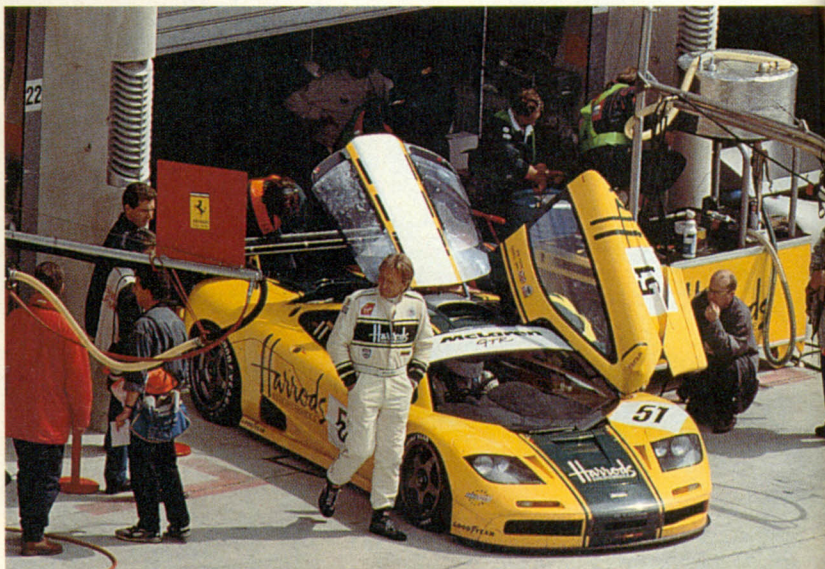
*«Il vecchio tipo di partenza era ormai una tradizione che non bisognava abbandonare. Sarebbe stato meglio trovare un compromesso. È indubbio, però, che col vecchio stile di partenza non avevamo il tempo di allacciare le cinture. Ma in fondo io ho corso anche quando le cinture non esistevano proprio, per cui...».*

— Sempre incurante del rischio, insomma; anche dopo quello che accadde nel '69...

*«Stava per essere il mio trampolino per il grande salto... verso l'aldilà. Durante una sessione di prove private ebbi un incidente che avrebbe dovuto costarmi la vita e che in ogni caso mi ha poi posto molti problemi per un successivo salto in F.1. Rimasi gravemente feri»*



fotografie SOLDANO-DPPI



STUDIO COLOMBO



È STATO VOLUTO DALLA PORSCHE SULLA C34

# Atto di Courage per Mario Andretti

**P**orsche contro Porsche con l'incognita di una Ferrari 7333 Sp. Nella categoria Sport Wsc, che si preannuncia la regina, la 24 Ore partirà all'insegna di questa sfida in famiglia, con un possibile "terzo incomodo". A dicembre '94 la Casa tedesca aveva deciso di presentarsi al via di Daytona, Sebring e Le Mans con un proprio super-team; ma poi — per le ormai ben note vicende — tutto è saltato. A Weissach hanno così deciso di ripartire l'appoggio tecnico sui due team "privati" Kremer e Courage motorizzati Porsche ai quali hanno affidato anche alcuni dei propri piloti: Stuck e Boutsen al primo, Mario Andretti e Wollek al secondo. Sarà una lotta in famiglia con tanti fattori in gioco.

**COURAGE.** Ha già siglato il miglior tempo nei pretest di aprile. Schiererà una C34, sviluppata sulla base della C32 del '94, e due debuttanti C41, progettate per un prossimo impegno nella serie americana Imsa. Ma proprio da qui nasce la "controversia". I telai sono infatti tutti "made in France", cosa che ha posto un limite tecnico e politico nella collaborazione con la casa tedesca. Inoltre solo la C34 monta motore Porsche mentre le C41 hanno gli Chevy 5.0. Per cui la Courage corre "fra l'incudine e il martello". Deve mostrare al mercato americano il potenziale delle C41, ma se vorrà l'appoggio Porsche — con cui mira a una più stretta collaborazione futura — dovrà puntare tutto sulla C34. E non c'è dubbio che, con Andretti e Wollek voluti da Weissach su questa vettura, fra Porsche e Courage più che un impegno c'è ormai un "vincolo reciproco". «La C34 è molto più facile da guidare della vettura della Twr con cui avrei dovuto correre a Daytona — ha spiegato Mario Andretti, il grande "colpo messo a segno" dalla Courage solo due settimane fa; —. Wollek l'ha messa a punto



*molto bene; siamo quasi a posto. Poi per la gara avremo un telaio nuovissimo e un motore preparato direttamente in Porsche, che ci appoggerà con tutti i suoi ingegneri...».*

**KREMER.** Rivendica una fedeltà decennale alla Porsche, l'averle dato tanti successi — anche nell'ultima 24 Ore di Daytona con Lavaggi, Bouchut e Lassig — e l'impiego di due K8 che, carrozzeria a parte (rivista comunque nella galleria del vento di Weissach), hanno anche i telai ex 962 della Casa tedesca. Quello in honeycomb di carbonio sarà affidato a Stuck, Boutsen e Bouchut che, non c'è dubbio, hanno maggiori ambizioni e possibilità di vittoria. Quello in honeycomb di alluminio andrà a Lassig, Konrad ed Herrmann, equipaggio decisamente più debole; si è infatti preferito "puntare" su piloti paganti, rinunciando così perfino a Lavaggi... «L'unica avversaria sarà la Courage C34-Porsche — prevede Achim Stroth, il ds — perché non crediamo che le due C41-Chevy siano nell'insieme affidabili. Inoltre la Courage stessa dovrà puntare tutto e solo sulla C34 se vorrà avere un buon appoggio dalla Porsche. In qualsiasi caso in gara noi potremo tenere una media sul giro vicina ai 3 minuti e 50". Già nelle qualifiche avremmo potuto siglare il miglior tempo in 3'47"- 3'48"

(contro il 3'49"31 della C34, n.d.r.), se Bouchut non avesse sbattuto».

**FERRARI.** La 333 Sp è l'outsider. Sulla carta è la più veloce; la simulazione al computer per Le Mans parla di 3'45" sul giro ideale e 340 all'ora di velocità di punta. Però la 333 Sp non ha mai disputato una 24 Ore e tutti si chiedono quanto durerà. Ma con Barbazza, prima del suo incidente, l'Euromotorsport ha lavorato moltissimo. Tutta rivista l'aerodinamica, in particolare lo splitter anteriore, l'ala posteriore e il flusso interno dell'aria, anche con lo spostamento degli accessori che potevano creare "disturbo". Inedito il sistema delle sospensioni, con l'aggiunta di un terzo ammortizzatore longitudinale sia sull'anteriore che sul posteriore. La soluzione è stata studiata Tim Neff della divisione ammortizzatori della Penske e consente il mantenimento dell'ottimale altezza da terra della vettura. Poi è stato fatto un gran lavoro con la GoodYear che darà al team inedite coperture, più morbide, per l'impiego nei turni notturni. Per il motore, invece, dovrebbe essere utilizzata un'unità endurance con valvole in acciaio. Dulcis in fundo, l'Euromotorsport riporterà su una "rossa" René Arnoux, che sarà in coppia con Sigala e Cochran.

Marco Ragazzoni

In questa 63. edizione della 24Ore di Le Mans Henri Pescarolo porterà al debutto la nuova Courage C41-Chevy, sopra, progettata dall'ingegnere Paolo Catone anche in vista di un prossimo impiego in Imsa. Nella categoria Gran Turismo, molto attese sono invece le McLaren Gtr F.1. A sinistra ecco quella di Wallace, che punta alla vittoria in classe Gt1 come Lehto, in alto a destra, anche lui su una Gtr, in squadra con Sekya e Dalmas. Le McLaren dovranno però vedersela con le F40, sotto, del Ferrari Club Italia



to e la degenza ospedaliera fu molto lunga. I problemi aerodinamici tipici di quell'epoca furono la causa di quell'incidente. Quel che contava era la velocità massima sul lungo rettilineo dell'Hunaudières, per cui i progettisti sacrificavano il carico aerodinamico e quindi la stabilità delle vetture a tutto vantaggio della velocità massima. Non appena raggiunta una velocità abbastanza elevata, la mia Matra decollò in pieno rettilineo ed atterrò tra gli alberi disintegrandosi».

— Un incidente che l'ha segnato a vita, non solo il volto. «Talvolta rivivo ancora nella mia mente le immagini di quel volo. Sono ben presenti nella mia memoria».

— Ma lo spavento non è bastato. «O no. La mia avventura a Le Mans è continuata di pari passo con i progressi della Matra e ha avuto la sua apoteosi con le tre vittorie. La prima, nel '72, con Graham Hill, poi due volte con Gérard Larousse. Poi, ho continuato senza la Matra e ho ancora vinto, nel 1984, al volante di una Porsche, con Klaus Ludwig».

— Dopo quattro vittorie, oggi perché continuare? «La passione. Continuo solo per il piacere di pilotare una vettura competitiva. Anche quest'anno, piloterò una vettura che potrebbe vincere. E per giunta c'è un fattore nuovo, perché mi occupo della scuola di pilotaggio Filière Elf e sono riuscito a convincere la Elf ad associarsi a me in quest'operazione Le Mans, dove condividerò una Courage C41-Chevy con due loro giovani piloti, Frank Lagorce ed Eric Bernard. È tutto un simbolo, è il passaggio del testimone».

— D'accordo, ma perché proprio la 24 Ore di Le Mans? C'è un'attrazione irresistibile?

«Sembrerà strano, ma questa gara non ha un fascino particolare per me. Certo, è la gara più prestigiosa al mondo, o una tra le più prestigiose. Per un pilota è molto importante esserci, perché lo è per il pubblico e per gli sponsor (soprattutto in Francia ed in Giappone, ndr). È molto benefico per la notorietà. Senza dimenticare che, subito dopo le F.1., sono queste le vetture più interessanti da pilotare. Quest'anno, poi, disporrò di una barchetta Courage C41-Chevy capace di sviluppare 600 cv e con sospensioni da F.1. È fantastico».

— 24 ore di filato. Cosa rappresenta Le Mans dal punto di vista dello stress fisico per un pilota?

«Non è né più difficile, né più facile di tante altre gare. Pilotare un'ora e mezza durante un Gp di F.1 richiede uno sforzo intenso, così come resistere per la 24 Ore a Le Mans. Ci vuole una preparazione leggermente differente, molta concentrazione e tanta esperienza. Ma fondamentalmente è tutta questione di attitudine e allenamento, come in ogni altro sport. È evidente che non si può essere competitivi a Le Mans senza esperienza e allenamento. Un buon pilota deve avere una qualità di vita irreprensibile per essere allenato, in forma, ed essere sotto controllo medico per poter resistere 24 ore in buone condizioni. Ma anche se la preparazione è un po' differente, un buon pilota di monoposto si adatta velocemente, senza problemi».

— Durante una gara di questo tipo si devono per forza di cose dosare gli sforzi e l'impegno agonistico...

«Attenzione. Il pilota è la sola componente che non viene risparmiata. Quando si decide di guidare al 90 o 95% del potenziale della vettura, per ragioni di affidabilità tecnica, quel 5 o 10% non viene mai economizzato dagli sforzi del pilota. Bisogna rimanere sempre perfettamente concentrati e vicini ai propri limiti per poter risparmiare efficacemente la vettura. Dal punto di vista del pilotaggio è una gara molto dura».

— Si riesce a dormire tra un turno di guida e l'altro? «È molto difficile. Non si dorme, si sonnecchia».

— La fatica, il sonno, devono quindi per forza farsi

**1923** - Prima edizione, 33 vetture e 17 marche al via. Vince la Chenard & Walcker di Lagache-Léonard.

**1925** - Prima vittima del rettilineo delle Hunaudières. È il pilota Marius Mestivier, che capota al volante della sua Amilcar. Quattro giorni prima della gara, un altro pilota, André Guilbert, era deceduto in un incidente mentre effettuava una ricognizione lungo il tracciato.

**1928** - Un'Alfa Romeo 1500 viene rifiutata dai commissari sportivi perché «d'aspetto troppo sportivo e priva di confort».

**1933** - Una donna pilota, Odette Siko, esce violentemente di pista presso la curva di Arnage e la sua Alfa Romeo sbalza fuori dall'auto ma atterra sana e salva in braccio ad un gendarme che l'afferra al volo.

**1949** - La gara riprende dopo l'interruzione per la guerra e per la prima volta vince la Ferrari, con Chinetti-Selsdon.

**1955** - È l'anno della catastrofe. Dopo una collisione, il motore della Mercedes di «Levegh» piomba tra la folla uccidendo 82 persone.

**1958** - Uno dei celebri fratelli Rodriguez non viene autorizzato a partire perché troppo giovane. Si tratta di Ricardo, che aveva in effetti sedici anni. Suo fratello,

Pedro, fa allora equipaggio con José Behra, il fratello di Jean.

**1960** - La Ferrari sbaglia i calcoli e nel primo turno di guida due delle sue tre 250 Tr si arrestano lungo il circuito in panne di benzina. L'esperienza non insegna, perché l'anno successivo lo stesso errore costringe al ritiro una 246 Sp.

**1962** - I commissari tecnici spingono la Lotus di Jim Clark, giudicata insicura. Viene incriminato il sistema di fissaggio delle ruote. Chapman si offende e non si vedranno mai più Lotus ufficiali a Le Mans.

**1963** - Uno spettacolare incidente vivacizza l'inizio della gara. La Bonnet di Masson si ribalta in mezzo alla pista dopo la curva Dunlop, ma tutti i concorrenti riescono ad evitarla.

**1966** - Henry Ford in persona dà il via della gara e il fatto porta fortuna alla sua marca che sconfigge infine la Ferrari. Bruce McLaren e Chris Amon infrangono per la prima volta anche il muro dei 200 kmh di media.

**1968** - Nel primo giro di gara, Willy Mairesse esce violentemente

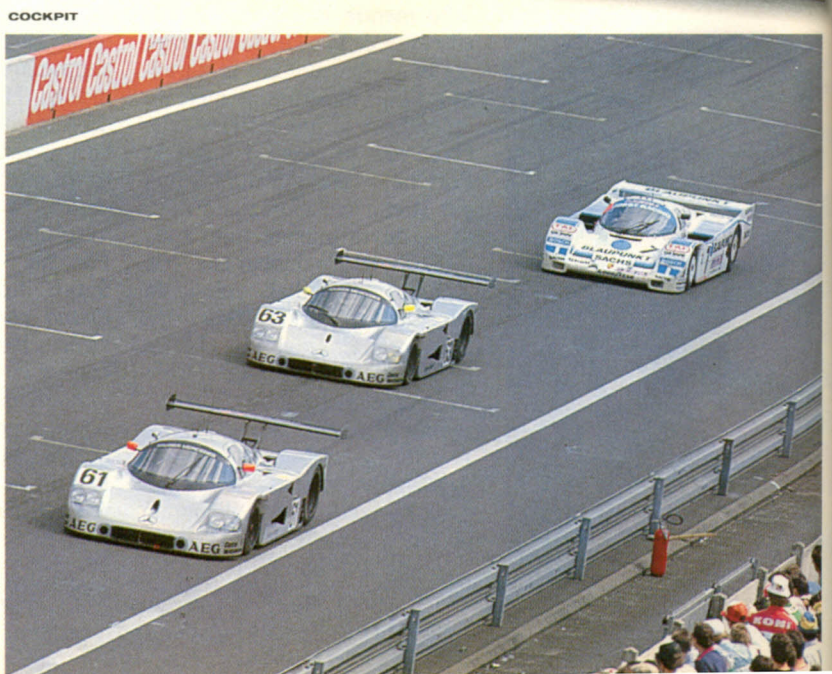
di pista alla curva di Hunaudières a causa della perdita di controllo della sinistra della sua Ford Gt40, era chiusa male. Ferito gravemente il belga sopravviverà, l'incidente scatena molte polemiche in merito al sistema di frenata.

**1970** - L'attore Steve McQueen interprete del film «La 24 Ore di Le Mans» avrebbe voluto partecipare realmente alla gara, ma la sua assicurazione glielo vieta. Viene allora iscritta una Porsche 908 equipaggiata con due motori, prese per filmare la gara dal terno. E quella macchina continua sino al traguardo.

**1971** - In seguito all'incidente del '68 e alla protesta di Ickx nel '69, la partenza stile Le Mans viene abbandonata. Vent'anni dopo le signore Haig e Simons una donna partecipa nuovamente alla gara: si tratta di Marie-Claude «Beaumont», oggi nota fotoreporter in F. 1, che pilotava una Corvette.

**1972** - È il presidente francese Georges Pompidou, a dare il via della 40. edizione. È quella che costa la vita a Jo Bonnier, che al volante di una Lola si aggrappa con una Ferrari Daytona. È il

**Fino al '70 il via a Le Mans avveniva con vetture poste a spina di pesce, a destra. Nell'89 ritorno vincente delle Mercedes, sotto, dopo il loro ritiro nel '55**



**Il primato del maggior numero di vittorie a Le Mans lo detiene Jackie Ickx, sotto, che si aggiudicò sei edizioni**

COCKPIT

che l'edizione della prima vittoria della Matra e di Pescarolo, in coppia con Graham Hill.

**1975** - Approfittando del caos suscitato dal forfeit improvviso delle quattro Ferrari schierate dall'importatore americano, un equipaggio equatoriano, Merello-

Madera-Larrea, anche se non qualificato si schiera con una Porsche. E completa anche tre giri prima che la direzione di gara scopra l'inganno.

**1978** - La Renault vince con Pironi-Jaussaud e può cominciare a pensare alla F. 1.

**1979** - Steve McQueen lo aveva sognato, Paul Newman lo fa. L'attore americano non solo partecipa alla gara ma, ben assecondato da Barbour e Stommelen, conclude al secondo posto.

**1980** - Vince un artigiano di Le Mans, Jean-Rondeau, che si im-

pone (assieme a Jaussaud) al volante di una propria vettura.

**1982** - Squadra che vince non si cambia. La Porsche ha fatto così e Ickx e Derek Bell ripetono il successo dell'anno prima. Per Ickx è la sesta vittoria a Le Mans, un primato che nessuno ha mai scalfito.

**1984** - Quarta vittoria di Pescarolo (tedesco Ludwig) e nona per la Porsche che continuerà sullo slancio.

**1987** - Dodicesima vittoria (e settima consecutiva) per la Porsche che sconfigge la favorita Jaguar. Una Wm a motore Peugeot stacca una velocità di punta di 381 kmh in prova.

**1988** - La Jaguar si vendica, battendo d'un soffio la Porsche, che grazie a Hans Stuck, vero specialista della pioggia, aveva effettuato un'eccezionale rimonta domenica mattina sotto un improvviso temporale.

**1989** - Ritorna a vincere la Mercedes, uscita dalle corse dopo la tragedia del '55. Il male viene esorcizzato la dove aveva colpito: a Le Mans.

**1991** - Prima vittoria di una Casa giapponese. È la Mazda con motore rotativo dell'equipaggio Herbert-Gachot-Weidler.

**1992** - Vince la Peugeot che si ripete l'anno successivo (con Jean Todt per l'ultima volta ai comandi) e decide così di volgersi alla F. 1.



IN GRAN TURISMO DUE FERRARI F40 CONTRO SETTE GTR F.1

## McLaren nel mirino

Il quesito «suspense» per le Gran Turismo è: le Gt1 saranno capaci di sfidare le Sport Wsc? «La migliore delle Sport sarà più veloce della migliore delle Gt di almeno 5" a giro» avverte Andy Wallace, che sarà in squadra con Derek e Justin Bell, padre e figlio, sulla McLaren Gtr F.1 del team Mach One. «Potremo vincere solo se le Wsc avranno qualche problema, perché la nostra McLaren ha 640 cv ma la Courage C34-Porsche è troppo potente per tutti — prosegue Wallace — pur considerando che noi con le Gt riforniremo meno in quanto abbiamo serbatoi da 100 litri contro quelli da 80 delle Wsc. Monteremo poi gomme posteriori di diametro maggiore di 3 cm, così non avremo più sottosterzo e soprattutto potremo effettuare un cambio

gomme ogni due turni, con un risparmio in tempo di circa 40" nei pit stop per solo rifornimento. Punteremo molto, insomma, sull'affidabilità. Anche il cambio, che ci dava problemi, è stato migliorato e avremo nuovi freni al carbonio. Per noi, poi, sarà importante sfoderare poca grinta nelle prime 20 ore e tenere medie sul giro comprese fra 4'00" e 4'03", altrimenti la McLaren si distrugge. Contro di noi, la Ferrari F40 ha più di 700 cv, ma se vuole finire la gara dovrà rallentare...». E alla Ferrari? Cosa dicono? «In qualifica potremmo essere più veloci di 2" a giro rispetto alla Courage. Il problema però è che non potremo fare una gara tirata — avverte Della Noce — perché ci rimane sempre il dubbio del cambio e di qualche altro particolare. La Xtrac avrebbe

dovuto svilupparci il 6 marce sequenziale, ma non è pronto, per cui avremo il classico 5 marce a innesti rinforzati, solo un po' più rinforzato. È un peccato perché, prima del verificarsi di problemi, grazie anche alle gomme Pirelli fino ad oggi nelle gare Bpr siamo stati sempre molto più veloci delle McLaren». Un peccato davvero, tanto che ora a Maranello ci si comincia a chiedere come mai le vetture preparate da Michelotto siano velocissime ma poco affidabili. E all'orizzonte si profilano cambiamenti di gestione tecnica... (vedi Autosprint n.23, pag.46). Nella lotta Ferrari-McLaren si potranno inserire altre avversarie? Il team Larbre Competition riceverà tutto l'appoggio della Porsche che gli affiderà due nuove 911 Gt2 Evoluzione da 600 cv, un

giusto compromesso fra potenza e affidabilità, visto che anche sulla vettura tedesca per potenze superiori cambi e alberi di trasmissione sono andati in crisi. Jaguar, Toyota, Nissan e Honda sono un'incognita. In particolare, tramite il team ufficiale Sard la Toyota schiererà per Mauro Martini, Apicella e Krosnoff una Supra — con motore 2.1 biturbo ex Sport Imsa, che in versione Le Mans ha però compiuto pochissimi giri — e un'altrettanto inedita Mc8, con ugual motore della Supra ma sviluppata sulla base della Mr2. La Honda avrà invece due Nsx ufficiali di cui una in versione turbo, da 600 cv, per Favre, Okada e Hattori, e una in versione aspirata, da 410 cv, per Ivan Capelli, Gachot e Hahne.

(m. rag.)

sentire nelle ultime fasi di gara.

«Ci sono momenti di difficoltà, soprattutto verso l'alba. Tutto dipende anche dalla situazione in gara. Se le posizioni sono stabilizzate si può ridurre il ritmo e bisogna soltanto prodigare uno sforzo di concentrazione sino alla bandiera a scacchi. Ma se la gara è combattuta sino alla fine, bisogna allora spremersi a fondo e ad un certo punto si sente il peso della fatica».

— Viste queste premesse, qualcuno utilizza prodotti o farmaci particolari, droghe?

«Non c'è nulla che necessiti l'utilizzo di droghe di qualsiasi tipo. Non darebbero nessun vantaggio. Non c'è bisogno di artifici per rimanere svegli, basta la posta in palio della gara».

— La 24 Ore di Le Mans ha sempre lo stesso fascino di un tempo anche per i giovani piloti di oggi?

«Credo che questa gara sia tutt'oggi mitica e faccia sognare i giovani piloti. Detto ciò, è evidente che l'interesse per le Sport Prototipi è scemato notevolmente, per espressa volontà della Fia. Non hanno capito che era indispensabile mantenere due campionati del mondo a pari livello, anche tecnico. Tra le altre cose, ciò consentiva ai piloti che non trovavano sbocchi in F.1 di mantenersi in allenamento. Aver abbandonato questa disciplina costituisce un attentato che ha ripercussioni sull'intero automobilismo. Ora, chi esce dalla F.3000 e non trova un volante in F.1 non ha nessuna possibilità di guidare vetture di pari livello, se non a Le Mans, o in America».

— A proposito di mito, qual è la Casa costruttrice che meglio lo incarna nella storia di Le Mans, la Porsche che ha vinto di più, o la Ferrari?

«Sul piano del prestigio nulla equivale alla Ferrari. Ma la Porsche è, per meriti acquisiti, subito a ridosso».

— E per quanto riguarda il circuito? Le Mans resta sempre affascinante anche con l'inserimento delle due varianti per rallentare il rettilineo delle Hunaudières?

«Sono sempre stato contrario alle varianti su quel rettilineo, che costituiva l'essenzialità di Le Mans. Era il punto in cui le folli velocità raggiunte facevano sognare la gente. Oggi, qualsiasi imbecille pieno di soldi può acquistare una super-car capace di raggiungere i 330 km orari in autostrada. E i famosi bolidi di Le Mans non sono più veloci. Quelle varianti hanno ucciso la leggenda di Le Mans. In ogni caso, il tracciato è sempre veloce, ed appartiene quindi ad un'altra epoca. Oggi giorno, una pista veloce e pericolosa costituisce qualcosa che il mondo moderno non accetta più. Non c'era bisogno di stravolgere tutto, ma sfortunatamente oggi la società non accetta più il rischio. Basta guardare le piste del mondiale di F.1. Sono tutte un susseguirsi di varianti e di accelerazioni e frenate. Non è questa la mia concezione delle corse in automobile, ma forse non sono più alla moda».

— Una mentalità sempre fatalista...

«La sola cosa in comune tra tutti gli umani è che prima o poi dovranno morire. Quindi, in primo luogo non serve a niente nascondere la testa sotto la sabbia; d'altra parte per un pilota non c'è niente che procuri maggior piacere che affrontare un curvone veloce. A 280 kmh in curva il pilotaggio è un vero godimento mentre percorrere una curva a gomito tutta di traverso è assolutamente insignificante, persino noioso. Tanto vale correre nei rally...».

## ARNOUX SULLA FERRARI

SQUADRA	VEETTURA	CIL.	PILOTI
<b>CLASSE WSC</b>			
1 Euro motorsport-Jf America	Ferrari 333 Sp	3997A	Arnoyx-Sigala-Cochran
3 Kremer Racing	Kremer K8-Porsche	2995T	Lässig-Konrad-Herrmann
4 Kremer Racing	Kremer K8-Porsche	2995T	Stuck-Boutsen-Bouchut
5 Mazdaspeed	Kudzu Dg3-Mazda	2943A	Terada-Downing
6 Norbert Santos	Norma Auto Concept-Bmw	4500A	Lacaud-Dro
7 Sylvain Boulay	Tiga Fj-Buick	4500A	Jones-Provost-Masse
11 Courage Competition	Courage C41-Gm	5000A	Pescarolo-Lagorce-Bernard
12 Courage Competition	Courage C41-Gm	5000A	Van De Poele-Beretta-Robert
13 Courage Competition	Courage C34-Porsche	3000T	Mario Andretti-Woliek-Helary
<b>CLASSE LMP2</b>			
8 Welter Racing	Wr Lm94-Peugeot	1998T	Gonin-Petit-Rostand
9 Welter Racing	Wr Lm94-Peugeot	1998T	David-Bouvet-Ballendras
14 Didier Bonnet	Bonnet Lmp202-Ford	1996T	Roussel-Sezionale
<b>CLASSE LM GT1</b>			
22 Nismo	Nissan Gt-R Le Mans	2568T	Fukuyama-Kondoh-Kasuya
23 Nismo	Nissan Gt-R Le Mans	2568T	Hoshino-Suzuki-Kageyama
24 Gulf Racing	McLaren F1 Gtr-Bmw	6064A	Beilm-Sala-Blundell
25 Gulf Racing	McLaren F1 Gtr-Bmw	6064A	Owen Jones-Raphanel-Alliot
26 Team Sard	Toyota Mc8	2140T	Acheson-Joshikawa-A. Ferte'
27 Team Sard	Toyota Supra	2140T	M.Martini-Apicella-Krosnoff
30 Zr-1 Corvette Usa	Chevrolet Corvette	6300A	Cooper-Paul jr.-Smith
34 Pilot Aldix Racing	Ferrari F40 Lm	3000T	M.Ferte-Neugarten-Thevenin
36 Larbre Competition	Porsche 911 Gt2 Evo	3600T	Jarier-Comas-Pareja
37 Larbre Competition	Porsche 911 Gt2 Evo	3600T	Dupuy-Collard-Ortelli
40 Ferrari Club Italia	Ferrari F40 Lm	3000T	Olofsson-Della Noce-Ota
41 Ferrari Club Italia	Ferrari F40 Lm	3000T	Mancini-Monti-Ayles
42 Bha Competition	McLaren F1 Gtr-Bmw	6064A	Maury-Laribiere-Poulain-Sourd
44 Societe' Venturi	Venturi 600 Lm	2975T	Gounon-Belmondo
46 Honda Motor	Honda Nsx Gt1	2977A	Gachot-Capelli-Hahne
47 Honda Motor	Honda Nsx Gt1	2977T	Favre-Okada-Hattori
49 West Competition	McLaren F1 Gtr-Bmw	6064A	Bscher-Nielsen-Mass
50 Grt-Jacadi	McLaren F1 Gtr-Bmw	6064A	Giroix-Grouillard-Deletraz
51 Mach One Racing	McLaren F1 Gtr-Bmw	6064A	Wallace-J. Bell-D. Bell
52 Lister Cars	Jaguar Storm	6996A	Less
54 Fresinger Motorsport	Porsche 911 3.8 Rsr	3800T	Kaufmann-Giacomelli-Ballabio
57 P.C. Automotive Jaguar	Jaguar Xj220	3498T	Piper-Needell-Iacobelli
58 P.C. Automotive Jaguar	Jaguar Xj220	3498T	Percy-Andrews
59 Kokusai Kaihatso	McLaren F1 Gtr-Bmw	6064A	Sekiya-Daimas-Lehto
<b>CLASSE LM GT2</b>			
70 Team Marcos	Marcos Lm500-Chevy	6300A	Lammers-Hodgetts
71 Team Marcos	Marcos Lm500-Chevy	6300A	Migault-Leslie-Marsh
73 Callaway Competition	Callaway Corvette	6243A	Bourdais
75 Agusta Racing	Callaway Corvette	6243A	Agusta-Donovan-O'Brien
76 Agusta Racing	Callaway Corvette	6243A	Coppelli-Olczyk
77 Seikel Motorsport	Porsche 911 Gt2	3600T	Dikens-Seikel-Keegan
78 J.F. Veroux	Porsche 911 Gt2	3600T	Veroux-Ortion-Van de Vyver
79 Stadler Motorsport	Porsche 911 Gt2	3600T	Calderari-Bryner-Fuchs
81 R. Jones	Porsche 911 Gt2	3600T	Jones-Adams-Ouillan
82 Haberthur	Porsche 911 Gt2	3600T	Marqueron-P. Siffert-De Thoisy
84 Kunimitsu Honda	Honda Nsx	2977A	Takahashi-Tsuchiya-Iida
91 Heiko Motorsport	Porsche 911 Gt2	3600T	De Orleans Bourbon-De Castro-Saldana
<b>RISERVE</b>			
<b>GT1</b>			
43 Bha Competition	Venturi 600 Lm	2975T	Clerico
45 Eric Graham	Venturi 600 Lm	2975T	Graham-Birbeau-De Lesseps
55 Jean-Claude Miloe	Porsche 911 Gt2	3200T	Yver-Chereau
<b>GT2</b>			
88 Heinkel	Ferrari F355	3496A	Heinkel-Guittany

N.B. A fianco della cilindrata, A sta per motore aspirato e T per turbo

SOLDANO-DPPI



Dalla serie americana  
Imsa arriverà anche  
una Kudzu Dg3-Mazda  
con motore rotativo  
La piloteranno  
Tarada e Downing



# McLaren ha cambiato olio. E voi?

Il team di Formula 1, primo nel mondo per le vittorie conseguite, ha scelto Mobil 1 il lubrificante ai vertici mondiali della più avanzata tecnologia.

Oggi il nuovo propulsore Mercedes Benz V 10 della McLaren può avvalersi di una incomparabile protezione per ottenere i migliori risultati in tutte le prove del Campionato del Mondo di Formula 1.

Avendo necessità della mi-




gliore lubrificazione i motori del team Marlboro, McLaren, Mercedes faranno affidamento su un eccezionale lubrificante che è disponibile anche per la vostra auto. Lo potete trovare presso i migliori autoaccessori, punti vendita **MOMO CORSE** e le più importanti autofficine.

Qualsiasi macchina voi guidiate, protegetela con Mobil 1.

È ora di cambiare!

## Mobil 1

Per informazioni chiamate il  **NUMERO VERDE**  
1678 - 60205



# All'attacco su due fronti

**Nella serie Itc a Helsinki, l'Alfa Romeo è tornata protagonista. E adesso Nicola è in testa alla classifica generale e punta anche in Dtm, con fiducia...**

**ALBERTO ANTONINI**



<b>Nome</b>	Nicola
<b>Cognome</b>	Larini
<b>Nato il</b>	19 marzo 1964
<b>Dove</b>	Camaiore (Lu)
<b>Segno</b>	Pesci
<b>Altezza</b>	1,69
<b>Peso</b>	64 kg
<b>Hobby</b>	Trial, jogging, bicicletta
<b>Auto stradale</b>	Alfa 164 Td
<b>Curriculum</b>	Debutta a 14 anni in motocross, poi passa al karting. Nell'83 e '84 corre in F. Abarth, alla fine dell'anno esordisce in F.3 (su Ralt) con un 4. posto. Nell'86 è campione italiano con il team di Coloni; tenta la F.3000 (due gare) e la 24 ore di Spa. Debutta in F.1 in Spagna nell'87, con la Coloni; poi resta alla Osella per due stagioni prima di passare nel '90 in Ligier e nel '91 al Modena Team. Intanto è diventato collaudatore Ferrari e a fine '92 sostituisce Capelli in Giappone e Australia. Nel '93 è campione Dtm al debutto dell'Alfa; l'anno dopo rimpiazza l'infortunato Alesi ad Aida e Imola, dove conclude secondo.

*Sembrava davvero che per l'Alfa Romeo fosse iniziata la parabola discendente. Dopo la vittoria nell'anno del debutto e la lotta della stagione scorsa, il '95 si era aperto con il dominio Mercedes nel Dtm. E anche nella serie internazionale Itc, dopo l'apertura al Mugello, tutto faceva pensare che la musica sarebbe stata la stessa. Ma a Helsinki Danner e Larini hanno rovesciato i pronostici. E adesso Nicola è in testa alla classifica generale.*

«Eh sì, in Finlandia è andato tutto bene. Tutto, a parte la maledetta sfortuna, nella prima gara, di trovarmi un pezzo di ferro uscito da chissà che macchina nella gomma posteriore! Ero in testa e potevo vincere, e invece ho rischiato di finire a muro perché la ruota si è afflosciata di colpo. Quando sono uscito dai box è andato in crisi l'Abs: quel pezzo di metallo aveva tranciato anche un cavo... Altrimenti, potevo fare una doppietta».

*La seconda gara però è stata tutta un'altra cosa...*

«Dopo la riparazione la macchina andava benissimo, ma facevo fatica a passare. Manuel Reuter, poi, correva come se fosse in pista da solo, andando in giro a zig-zag. Non è quello il modo di comportarsi».

*A che cosa va attribuita questa resurrezione della 155 V6, tenuto conto che in Finlandia la vittoria è arrivata con la «vecchia» vettura evoluzione 1?*

«Veramente anche al Mugello ero andato forte, almeno fino alla sessione di qualifica decisiva, quando la Mercedes ha cambiato chissà cosa e ci ha bastonato. La decisione di usare la vettura evoluzione '94 è stata quasi automatica, nel senso che dopo il Mugello non c'era materialmente il tempo di preparare le macchine nuove. Ma è una decisione che non mi dispiace, perché l'evoluzione 1 si comporta ancora benissimo. Rispetto alla vettura nuova, ha solo un'usura maggiore, e soprattutto meno regolare, delle gomme».

*C'è comunque la possibilità di usare soluzioni sofisticate, come il cambio automatico...*

«Infatti: a Helsinki ho corso con in bilancieri sul volante, come in Formula Uno. Su una pista cittadina dà grossi vantaggi, perché riesci ad avere la vettura "in mano" in ogni momento. Per il resto, l'Alfa Evoluzione beneficia della cura Tomaini-Dallara, con soluzioni tecniche quali la sospensione anteriore con l'ammortizzatore separato dalla molla, il serbatoio modificato, il diffusore posteriore».

*E' ancora valida, circuiti cittadini a parte, la scelta della trazione integrale?*

«Io sono convinto di sì, anche per il futuro».

*E adesso, quali sono le prospettive dei due campionati?*

«Al Norisring, nella prossima gara del Dtm, corro per vincere: posso farcela, ma dovrò comunque recuperare quaranta punti di svantaggio in classifica. Nell'Itc, invece, confido nell'Evoluzione 2 che dovrebbe essere pronta a Donington in luglio. È una vettura eccellente, ha solo problemi di gioventù derivanti dal fatto di aver provato troppo poco».

*Si parla tanto di sicurezza per le vetture della Classe 1, dopo i fatti dell'Avus in Dtm. Davvero ci sono tanti problemi?*

«Ci sono cose che dobbiamo accettare, ma che ti fanno rizzare i capelli. Non parlo tanto delle macchine, ma delle piste. Quando penso che a Monza non volevano fare la F.1 e poi in Dtm si corre su certi tracciati... Helsinki, invece, non era poi male, a parte le chicane artificiali, un po' ridicole. Per il prossimo anno dovrebbero rallentare un paio di curve e costruire delle vere varianti, poi sarà a posto».

*Com'è l'ambiente dell'Itc rispetto a quello del campionato tedesco?*

«Praticamente identico. Le vetture, i piloti, la voglia di vincere sono uguali. L'unica differenza sono le conferenze stampa in tre lingue».

*Per un pilota che vive da protagonista queste gare e da collaudatore, sia pure per la Ferrari, la F.1, non c'è qualche rimpianto?*

«Assolutamente no, mi sento pienamente appagato. Anzi, mi fa piacere sentir parlare i giovani piloti delle formule promozionali che adesso, quando fanno piani per il futuro, pensano a due possibilità: i Gran Premi, o il Dtm. Significa che la categoria è cresciuta, che si propone come alternativa valida alla F.1».

*A proposito di giovani: i nuovi talenti delle ruote coperte manterranno le promesse?*

«Ce ne sono che vanno davvero forte, ma a volte in gara sono un po' nervosi. Possono fare un gran risultato, come Franchitti, o combinare un casino. Fisichella? E' molto veloce. E promette bene».



BMW Castrol Team

Morbis

Y. Surer

Audi Sport Italia

Capello

Pirro

RC OPEL RC

ALFA CORSE  
Alfa Romeo

Tarquini

**SUPERTURISMO**  
APRIRE LE FRONTIERE



# Libero MERCATO

La Volvo prenota Vallelunga, la Renault punta su Misano: nuovi costruttori mostrano interesse per il tricolore, ma bisogna superare vincoli regolamentari...

**FABIO RAVAIOLI** ■

**F**rontiere aperte o autarchia? È questo l'argomento che divide oggi il circus del Superturismo tricolore. Nelle ultime settimane Volvo e Renault hanno sondato gli organizzatori italiani, in vista della partecipazione a una gara della stagione in corso. Ian Harrison, direttore del Williams Renault Dealer Team che schiera la Laguna nel Btcc, conferma: «*La cosa ci interessa e stiamo considerando l'ipotesi di correre a Misano in agosto*». Dal canto suo il presidente della Volvo Italia, Luc Bracke, che non ha mai nascosto la propria passione per le corse in generale e per il Superturismo in particolare, ha interpellato Tom Walkinshaw, preparatore delle 850 impegnate nella serie britannica: «*Per un'eventuale presenza all'ultimo appuntamento, a Vallelunga*».

**OSTACOLO.** Quello da superare riguarda il supporto economico richiesto ai Costruttori come quota partecipativa alla promozione del campionato. Ammonta a 300 milioni, una cifra improponibile a chi intende partecipare a un solo evento. E proprio questo sembra debba essere il principale argomento all'ordine del giorno nel Forum Csaì del 13 giugno. Le parti interessate (Federazione, organizzatori e Case) discuteranno sull'opportunità, o meno, di accogliere a braccia aperte eventuali richieste di ▶

**A lato, la pit lane di Imola prima della gara di Superturismo: le D2 hanno attirato un pubblico che non si vedeva da anni sul Santerno, naturalmente F.1 esclusa. A destra, le due Audi inseguite dall'Alfa di Tarquini: questo è il tema ricorrente della stagione. Chissà se cambierà qualcosa...**



foto grafie STUDIO COLOMBO

team stranieri. «Come promoter del campionato — dice Vito Sacco, presidente della Salerno Corse — ci auguriamo che venga trovata una soluzione di apertura. La partecipazione straordinaria di team prestigiosi come Williams-Renault e Twr-Volvo ci fornirebbe ulteriori argomenti per attrarre il pubblico e diffondere il messaggio del Superturismo. Il nostro è un bel campionato, con tanti pregi, ma, inutile nascondere, ha bisogno di almeno un altro paio di Case per non aver più nulla da invidiare alle analoghe serie straniere».

**COMPROMESSI.** È necessario che si trovino, per assicurare un roseo futuro al Superturismo tricolore. Dal punto di vista sportivo si dovrà negare l'accesso ai punti ai team e piloti ospiti, per non falsare l'esito del campionato. Mentre non vedremo di buon occhio l'impostazione di eventuali handicap, come i 25 kg che zavorrano le auto «straniere» nel Superturismo spagnolo. Scelta che ha senso in quel campionato, dove la Federazione iberica difende il livello di team e piloti locali che, in linea di massima, non è all'altezza di quello riscontrabile in campionati più ricchi e competitivi come il britannico, il tedesco e l'italiano. Sono argomenti su cui si troverà accordo. I veri problemi, come sempre, nascono quando si parla di soldi. Crediamo giusto prevedere un'«una tantum» da far pagare (nell'ordine dei 30 milioni), ricusando l'opposizione di chi, avendo versato l'intero contributo promozionale, non vuol vedere un'altra Casa fare un blitz tipo «veni-vidi-vici», per poi sfruttare — gratuitamente o a buon mercato — l'immagine di quel successo. È un rischio che va corso. Nell'interesse di tutti. A titolo di cronaca, la Toca chiederà all'Audi 12.500 sterline (32 milioni) per la partecipazione a un paio di gare del Btcc.

**COMPETITIVITÀ.** A che livello sarà quella di Renault e Volvo nel caso di una «calata» in Italia? Gabriele Tarquini, campione del Btcc nel '94, non ha dubbi: «Elevatissimo! Con la loro professionalità non risentiranno della scarsa conoscenza di circuiti e ambiente. Verranno per vincere». Emanuele Pirro, attuale leader della serie tricolore è d'accordo: «Credo che si posizionerebbero ai vertici. Dal punto di vista personale auspico che vengano, perché mi piacerebbe confrontarmi con loro. Nel panorama internazionale del Superturismo le diverse realtà dei campionati nazionali impediscono di stabilire una reale scala di valori. Per cui, ben vengano i confronti senza frontiere».



STUDIO COLOMBO



GIOVANELLI

## TEDESCHI IL PRIVATO

«Due minuti e mezzo!» esclama soddisfatto il PiErre di una squadra, facendo scattare il cronometro al termine del top-qualifying. Non ha misurato il tempo sul giro, ma il periodo in cui la sua vettura (con relativi sponsor) è stata inquadrata dalle telecamere. L'allargamento del top-qualifying ai migliori piloti privati è stato per questi ultimi una manna dal cielo. Essere ammessi alla sessione decisiva vale molto di più che terminare la gara a punti, perché nel «top» si ha la certezza — essendo soli in pista — di venire inquadrati in diretta da Tmc. Gratificando gli sponsor in una misura sinora sempre negata ai team privati. Questo è senza dubbio — insieme ai premi del neonato Trofeo Omega — uno dei motivi che hanno propiziato un'ampia partecipazione di «indipendenti» al Superturismo tricolore '95. E il loro numero è destinato a crescere ancora con l'imminente arrivo di Rocco Peduzzi (al Mugello con una Bmw) e di Raffaele Fortunato (a Misano con una seconda Alfa della Top Run). Anzi, a ben guardare, il nostro campionato è in una posizione atipica. All'estero i privati completano gli schieramenti, da noi... sono gli ufficiali a essere in minoranza. E pensare che ci si ostina a ghezzizzarli questi poveri privati. Del fatto che possano guidare solo vetture di Costruttori che hanno sottoscritto la promozione abbiamo già disquisito. Ultimamente, poi, circola la voce che ai piloti Peugeot possa venire vietato di marcare punti nell'assoluto, avendo la Casa del Leone versato solo un contributo ridotto. Voglia il cielo che non si arrivi a questa risoluzione, perché i Pigoli e i Trione hanno lottato, sofferto e speso per raggranellare quei punticini e se li sono sacrosantamente meritati!

LA TECNICA □ ABS MECCANICO SULLA SUA 155

# L'Alfa di Tarquini ha un... segreto!

**N**el Superturismo c'è Alfa e Alfa. Ma qual è quella vera? La vettura Alfa Corse di Tarquini che sfida le imbattibili Audi, o quelle della Nordauto e del Jolly Club che faticano a tenere il passo dell'abru-

zese? È la tipica situazione che, vista superficialmente, porterebbe a concludere che le capacità di guida di Tamburini, Giovanardi e Larrauri non sono a livello di quelle di Tarquini. Beh, non è così, anche se va

detto che quest'ultimo dispone di una grinta difficilmente eguagliabile e capace di fare la differenza. Una buona parte della spiegazione risiede invece nelle vetture. C'è Alfa e Alfa, come abbiamo detto, ma l'una non è uguale all'altra. Tanto per fare un esempio, le due 155 Ts della Nordauto sono quelle usate lo scorso anno a Donington, nella Coppa del Mondo. Quella di Tarquini, invece è una '95, come le 155 Ts di Warwick e Simoni nel Btcc, di Campos e Francia in Spagna e di Gache in Francia (sic!). Ma l'auto del «cinghio» ha ancora qualcosa in più. Un'ala posteriore a incidenza variabile. Ma come, non è vietata dalle norme? Sì, ma in questo caso non si varia l'inclinazione dell'alettone, bensì quella del... cofano, agendo sulle cerniere per pochi gradi in più o in meno. Espediente ingegnoso e legale. E ancora: sul volante di Tarquini ci sono

quattro bottoni misteriosi. Radio? Regolatore delle tarature del differenziale? Che altro? C'è riserbo e gelosia, ma voci di paddock parlano di un sistema antibloccaggio dei freni. Non l'Abs elettronico, rigorosamente bandito, ma un sistema meccanico-idraulico di lubrificazione dei pistoncini per evitare che le ruote si blocchino in frenata e la vettura perda direzionalità. Sul volante ci sono due pulsanti: quello sinistro che sblocca la ruota posteriore sinistra e quello destro che libera quella destra. Come funziona? È semplice quanto geniale: ci sono due relais montati in parallelo: il primo eccita il secondo che è tarato per azionarsi con un piccolo ritardo. La ruota si sblocca nell'attimo in cui potrebbe cominciare a bloccarsi. Tarquini ha anche la possibilità di liberare entrambe le ruote azionando il pulsantino che è montato sulla leva del cambio. ■



Sopra, Colciago impegnato con la Opel Vectra sui cordoli di Imola: il team Rc ha tolto il veto alla presenza di altre Opel nell'italiano dopo che la Casa tedesca ha garantito un supporto alla squadra. Sotto, Ninni Russo responsabile Alfa a colloquio con Sipsz della Nordauto. A lato, Tedeschi miglior privato con l'Alfa 155 della Tecnica Racing

## PIU'... FELICE

PILOTA	TEAM	AUTO	PUNTI
1. Felice Tedeschi	Tecnica Racing	Alfa Romeo 155 Ts	97
2. Massimo Pigoli	Vicenza Motori	Peugeot 405 Mi16	91
3. Moreno Soli	Soli Racing by Guercino	Alfa Romeo 155 Ts	73
4. Mauro Trione	Scuderia Escolette	Peugeot 405 Mi16	69
5. Paolo Delle Piane	Challenge Team	Alfa Romeo 155 Ts	57
6. Gianluca Roda	Top Run	Alfa Romeo 155 Ts	44
7. Danilo Mozzi	Tecnica Racing	Alfa Romeo 155 Ts	39
8. Maurizio Lusuardi	Tecnoracing	Bmw 318is	35
9. Gherardo Cazzago	Challenge Team	Alfa Romeo 155 Ts	20
10. Fabian Peroni	Challenge Team	Alfa Romeo 155 Ts	10
11. Giovanni Ognio	Team Ciemme	Opel Vectra Gt	6

STUDIO COLOMBO



**SPECIALE**  
TEST AL RICARD

# Formula ESPACE

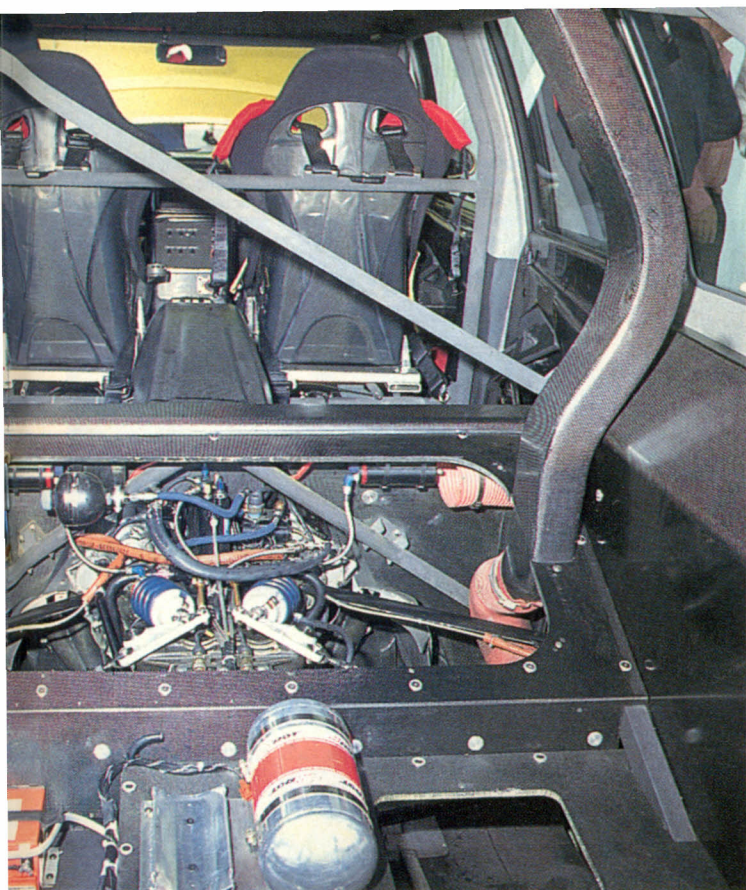
Vale un miliardo, utilizza il motore V10 e la meccanica Williams. Così Renault Sport ha trasformato la monovolume

**FABIO RAVAIOLI**

La sospensione posteriore della Espace F1, sopra, è la stessa della monoposto Williams Fw 14 mentre il motore, in basso, è il Renault V10 versione Rs5. La spettacolare monovolume ha una velocità di punta di 300 kmh

fotografie ALEZRA





UN GIRO AL FIANCO DI BERNARD

## L'emozione di Frank

LE CAMP — Frank Williams non aveva ancora visto l'Espace F.1, ma a Le Castellet non ha rinunciato a provare l'emozione di un paio di giri al fianco di Bernard. «È entusiasmante — ha detto subito dopo —. L'accelerazione ti mozza il fiato. Finalmente ho capito cosa provano i miei piloti alla guida di una monoposto. D'ora in poi sarò meno severo con loro». A spiegarci come si guida lo «Scarabeo d'oro» è Eric Bernard, che ne ha curato i collaudi. «La prima volta che lo vidi, al Salone di Parigi, rimasi scettico su questa combinazione fra due filosofie opposte: l'esasperazione della F.1 e il comfort del monovolume da fami-

glia. Guidandolo, ho cambiato parere. Pur non essendo stata concepita per correre, l'Espace F1 è una macchina straordinaria capace di far provare sensazioni che solo un pilota da Gran Premio può sperimentare. In curva l'accelerazione laterale arriva a 2 G, quando neppure con le più potenti vetture Gran Turismo si supera il valore di 1 G. E si potrebbe fare ancor meglio, ma bisogna aver cautela: il peso di 1300 chilogrammi supera le capacità degli ammortizzatori e quando essi arrivano a fondo corsa il resto del molleggio lo fanno i pneumatici, per cui l'Espace inizia a rimbalzare. Ed è meglio alzare il piede dal pedale del gas».

**L**E CAMP — Correr a 280 chilometri all'ora su una Espace? Roba da matti! Eppure è l'esperienza vissuta a Le Castellet da un gruppo di giornalisti scarrozzati da Alain Prost ed Eric Bernard a bordo della formidabile Espace Formula 1. Questa «mutazione genetica» della popolare monovolume Renault è il frutto di un'esercitazione tecnica realizzata in cooperazione tra Renault Sport, Matra, Williams, Carbon Industrie e Michelin. Il risultato finale è il monovolume più veloce del mondo; un mostro alato spinto dal V10 Renault di 3.5 litri, esattamente lo stesso che nel '94 equipaggiò il muletto della Ligier F.1. Lo «Scarabeo d'oro» — come l'ha soprannominato il quotidiano sportivo francese «L'Equipe» — è un concentrato di tecnologia da F.1: retrotreno, cambio semi-automatico e anti-spin provengono dalla Williams campione del mondo nel '93. Le prestazioni non sono da meno: 6"9 per accelerare da 0 a 200 kmh, 300 all'ora di velocità massima. La prova più ardua che si sopporta sul sedile del passeggero è sopravvivere al... rumore. Il Renault V10 urla a pochi centimetri di distanza, nell'abitacolo chiuso. Nonostante il casco e i tappi, si avverte la dolorosa pressione delle onde sonore sul timpano dell'orecchio sinistro. Ciò che colpisce di più nelle prestazioni sono l'accelerazione mozzafiato e la frenata violentissima. Vedere Bernard alla guida è persino irritante: con tutti i servomeccanismi elettronici che lo assistono è rilassatissimo. In curva «telegrafo» con l'acceleratore, mentre l'anti-spin fa gli straordinari. Ma quel che fa uscire letteralmente fuori dei gangheri è la sufficienza con cui cambia marcia: le palme appoggiate sulle razze del volante, fa lavorare solo i pollici. Un buffetto a destra per salire le marce, uno a sinistra per scendere. Dio, che nervi d'acciaio!



### HA LE SOSPENSIONI DELLA WILLIAMS

**Telaio:** monoscocca con pianale in carbonio e alluminio-honeycomb.

**Carrozzeria:** monovolume in fibra di carbonio.

**Motore:** Renault Rs5, montato longitudinalmente in posizione centrale; 10 cilindri a V di 67 gradi, 3.5 litri; distribuzione: 4 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro con chiusura pneumatica.

**Alimentazione:** iniezione elettronica con acceleratore comandato elettronicamente.

**Potenza:** oltre 700 cv a 12.000 giri/minuto.

**Trazione:** posteriore, con differenziale a slittamento controllato e anti-spin regolabile dall'abitacolo con doppio selettore.

**Cambio:** Williams Tg3 semi-automatico a 6 rapporti con selettore sullo sterzo.

**Sospensione anteriore:** realizzata dalla Matra; triangolo sovrapposti, con barra antirollio, molle ammortizzatori

e collegamenti pull-rod.

**Sospensione posteriore:** Williams (si tratta dello stesso schema usato per la monoposto Fw14); a triangoli sovrapposti, barra antirollio, molle ammortizzatori e collegamenti push-rod.

**Sterzo:** a cremagliera, con idroguida.

**Impianto frenante:** 4 dischi in carbonio autoventilanti con 4 pistoncini (diametro: 355 mm avanti, 280 mm dietro), ripartizione di frenata regolabile con selettore dall'abitacolo.

**Spazio di decelerazione:** da 300 a 70 kmh in 80 metri.

**Pneumatici:** Michelin da 18 pollici appositamente costruiti (27/65 x 18 avanti, 36/71 x 18 dietro).

**Peso:** kg 1300.

**Accelerazione:** 0-200 kmh in 6"9.

**Velocità max:** 300 kmh.

Valore: Un miliardo di lire.

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.

BIONDO



## AC FROSINONE: ASSEMBLEA PER L'ELEZIONE DEL DELEGATO SPORTIVO

A seguito delle dimissioni da Delegato Sportivo dell'Ac di Frosinone del Signor Francesco Marsulli, è indetta una assemblea dei licenziati Csaì della provincia per l'elezione del nuovo Delegato sportivo dell'Automobile Club di Frosinone.

L'Assemblea avrà luogo **sabato 22 luglio 1995** alle ore 17.00 in prima convocazione ed alle ore 17.30 in seconda convocazione presso l'Automobile Club di Frosinone -Via Firenze 51/57.

Le candidature devono essere presentate alla Presidenza dell'Automobile Club di Frosinone entro le ore 12.00 di lunedì 17 luglio 1995, accompagnate dalla dichiarazione di presa visione ed accettazione del regolamento elettorale e corredate dalla seguente documentazione:

— fotocopia della patente di guida

— fotocopia della licenza Csaì per i tre anni precedenti quelli dell'Assemblea o dichiarazione sostitutiva di possesso di licenza sportiva per lo stesso periodo, rilasciata dall'Ac di Frosinone o dalla Csaì;

— dichiarazione di aver conseguito almeno il titolo di studio di licenza media inferiore;

— breve curriculum sportivo e professionale.

## VELOCITÀ TERRA

### ERRATA CORRIGE

N.S. 13 art. 11.4.2.1 - Prove ufficiali di qualificazione — al 5° capoverso è da intendersi «Allo scadere del quinto minuto» e non del decimo minuto.

## FORMULA RALLY

### ERRATA CORRIGE

N.S. 13 art. 13.5 pag. 566 - Annuario CSAI 1995 - Arrivo e classifiche — ultimo capoverso: «... in base ai tempi impiegati a percorrere i giri di pista **compiuti** (non previsti)».

## AGGIORNAMENTI CALENDARIO CSAI 1995

### Settore Formula Rally

Si precisa che il 2° F. Rally Franciacorta, organizzato dall'A.S. Crosodromo La Piana, è da intendersi rinviato dal 23 aprile al 25 giugno 1995.

### Settore Fuoristrada

La gara di Campionato Italiano Velocità Fuoristrada, organizzata dallo Sport Club Maggiore (tel. 0322/87364 - fax 0322/870089) a Maggiore (No) nei giorni 24/25 giugno 1995, è rinviata al 1/2 luglio 1995.

La gara di Campionato Italiano Velocità Fuoristrada, organizzata dall'Elephant Team (tel. 02/2542380 - fax 02/2535713) a Malpensa (VA) per i giorni 22/23 aprile 1995, si effettuerà il 7/8 ottobre 1995 sulla pista di Ceriano Laghetto (MI).

### Settore Velocità in Salita Autostoriche

La Cronoscalata Montepellegrino, organizzata dallo Staff 99 (Pa), in calendario il 18 giugno 1995 è stata annullata.

La gara in salita «Termini/Cacca-

mo», organizzata dalla Staff 99 (Pa) in calendario il 2 luglio 1995, si effettuerà il 25 giugno 1995.

## REGOLAMENTO NAZIONALE SPORTIVO

### NORMA SUPPLEMENTARE 1. CAPITOLO III

3.15 DISPOSIZIONI AI BOX (PAGINE 58/60 ANNUARIO CSAI 1995).

Il terz'ultimo capoverso dell'art. in questione è stato così modificato. «... I conduttori seduti al proprio posto, dovranno avviare i motori per mezzo del motorino di avviamento; sarà tuttavia consentito l'ausilio di una fonte di energia esterna collegata temporaneamente alla vettura. I *Conduttori non potranno in alcun caso spingere o far spingere la vettura per ripartire.* I Conduttori dovranno partire dalla propria zona di assistenza lentamente e manterranno lungo tutta la corsia dei box una andatura moderata e sicura...».

**NB** Il corsivo indica il testo modificato.

## De Mola vuole emigrare nell'Imsa

Nella lista degli assenti nella gara di Binetto fra i piloti iscritti al campionato italiano Prototipi, figurava anche il nome di Massimo De Mola. Il pilota barese, vincitore della Coppa Csaì 3000 dello scorso anno con una Lucchini, ha deciso di abbandonare il campionato tricolore, per pianificare un programma nella serie Imsa Americana.

■ **DE PACE.** Il brindisino Tony De Pace, iscritto nel Civt in classe N5 con una Peugeot 306 della Motortrend di Bari, ha deciso di emigrare in Inghilterra per gareggiare nel campionato di Formula Opel. «La mancanza di competitività della vettura, mi ha convinto a cambiare strada. Preferisco fare esperienza in un campionato monomarca a ruote scoperte, dove posso mettere meglio a frutto la mia esperienza maturata negli anni di militanza nel campionato italiano F. Europa Boxer, invece che recitare il ruolo di semplice comparsa».

■ **COMMISSARI.** Stranamente a Binetto, in occasione dell'appuntamento con le gare della Peroni, nelle postazioni dei commissari di percorso figuravano ufficiali dell'Ac di Perugia. La stessa cosa si verificò in occasione del Superturismo, quando, in seguito ad un rifiuto dei commissari di percorso dell'Ac di Bari di prestare servizio sul circuito pugliese, l'organizzazione dell'autodromo del Levante, si vide costretta a premettere ufficiali nientemeno che da Imola.

■ **INCIDENTE.** Attimi di paura, a gara conclusa della seconda batteria della Coppa Michelin, per David Della Porta (quarto classificato) e «Jester», alias Andrea Abramo (terzo). Dopo la bandiera a scacchi i due piloti hanno continuato ad inseguirsi per tutto il rettilineo principale, e oltre la curva Gargano. A quel punto, nel breve rettilineo che raccorda la curva successiva, il romano «Jester» ha rallentato di colpo venendo speronato da Della Porta, urtando violentemente il muretto di cemento. L'impatto è stato tale da richiedere l'intervento dei sanitari per Abramo, il quale, a parte una gran paura, non ha riportato nessuna conseguenza. Il risultato è stato che entrambi i piloti non hanno potuto prendere parte alla finale: «Jester» per aver distrutto la vettura, e Della Porta per essere stato squalificato dai commissari sportivi.

**Saccomanno, a fianco, è stato il dominatore nella gara dell'Italiano Prototipi. La sua tattica è stata quella di partire in testa e arrivare primo. Sotto, gran toccata tra Merzario e Ronca mentre i due erano rispettivamente terzo e secondo. In basso a destra, podio della Coppa Michelin, con Cascio primo, Lanceri e Melandri secondo e terzo. Al centro, Scieghi vincitore in Coppa Clio. A destra, De Pace... nella sabbia**



PROTOTIPI □ CON UNA LUCCHINI IMPRENDIBILE

# A Saccomanno una gara solitaria

BINETTO — Qualcuno avrà sicuramente pensato che la pole di Massimo Saccomanno è stata in parte un regalo generato dal guazzabuglio creato dai cronometristi di Binetto durante il famigerato week-end della quarta prova del campionato tricolore dell'autodromo del Levante. Ma l'impeccabile condotta di gara e il modo in cui la Lucchini del pilota di Saronno hanno graffiato l'asfalto bollente del tormentato tracciato pugliese, hanno spazzato via ogni dubbio. E così, chi si aspettava di assistere ad un testa a testa fra il leader del campionato e il suo diretto inseguitore, Sal-

vatore Ronca, è rimasto inesorabilmente deluso. A dire il vero, i presupposti c'erano davvero tutti, visto che entrambi partivano in prima fila, ma Saccomanno non ha voluto rischiare, e appena dopo il via il suo unico pensiero è stato quello di allungare il più possibile sugli inseguitori per tenere lontano il pericolo di contatti ravvicinati. Colui che ha patito più di tutti dell'efficace strategia messa a segno dal battistrada è stato proprio Ronca che, finito nelle grinfie dell'inossidabile Merzario, non ha potuto fare altro che concentrare tutta la sua attenzione negli specchietti re-

trovisori per guardarsi le spalle dal pilota comasco. Una situazione questa, che esplose nel corso della seconda tornata, quando Merzario, nel tentativo di superare il portacolori della Lucchini, finiva nella sabbia del Tornantino, mettendo fuori gara anche il suo diretto avversario. Il tutto appena dopo l'altro ritiro eccellente che vedeva vittima Gasparri alla Gargano. Mentre si consumava la cavalcata vittoriosa di Saccomanno, il gruppo degli inseguitori ristabiliva i valori in campo con Pietro Ferrero che, superato Francisci, chiudeva la gara in seconda posizio-

ne, seguito al traguardo da Peroni.

*Massimo Manfredola*

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 4 giugno 1995  
**Campionato Italiano Prototipi**  
quarta prova della serie  
**Assoluta:** 1. Saccomanno (Lucchini P3/95), 32 giri in 24'48"079 alla media di 122,083 kmh; 2. Ferrero (Lucchini P3/95) a 20"201; 3. Peroni (Lucchini P3/95) a 25"320; 4. Francisci (Tiga) a 36"730; 5. Cinelli (Lucchini P3/93) a 1 giro; 6. Casazza (Lucchini P3/93) a 1 giro; 7. Ronca (Lucchini P3/95) a 2 giri; 8. Perazza (Lucchini Sp/90) a 2 giri; 9. Scalinì (Lucchini P3/94) a 2 giri.  
□ **Giro più veloce:** Saccomanno in 45"610 alla media di 124,472 kmh.  
**Classifica del campionato (dopo 4 prove):** 1. Saccomanno 60 punti; 2. Ronca 43; 3. Gasparri-Merzario 35; 5. Peroni 30; 6. Ferrero 23; 7. Cinelli-Francisci 22; 9. Scalinì 8; 10. Li Calzi-Tampolli 4; 12. Dolfi e Perazza 2.

COPPA CLIO □ SCIEGHI NON LASCIA SCAMPO

# Pole e vittoria per il valtellinese



fotografiePHOTO4



BINETTO — Non poteva avere epilogo migliore la trasferta pugliese per Luca Scieghi, vincitore della quinta prova della Coppa Renault Clio. Che dovesse essere il pilota valtellinese l'uomo da battere sul circuito del Levante, gli avversari lo avevano capito sin dal primo turno di prove di qualificazione. E così, forte della convinzione di poter stare davanti a tutti e tranquillo di poter contare sul pieno appoggio della sua squadra, il portacolori del team L&M di Firenze ha preferito prendere le distanze da subito, mettendo al sicuro la pole position per poi poter sferrare l'attacco decisivo in gara. È così effettivamente è stato, almeno fino a quando Andrea Pedrini, dopo appena due curve dal via, non decideva di ridurre drasticamente le distanze dal battistrada per passare al comando della corsa. Da quel momento in poi Scieghi ha capito che il modo migliore per tenere in pugno la situazione era proprio quella di rimanere nella scia del 23enne pilota cesenate tanto quanto era necessario per tenerlo costantemente sotto pressione, e costringerlo all'errore. Per Scieghi l'occasione che aspettava è venuta nel corso dell'11. tornata, e così con un sorpasso da manuale ha ristabilito definitivamente i valori in campo superando l'alfiere del team Moreno Motor Company e prendendo nuovamente il comando delle operazioni fino alla bandiera a scacchi. A quel punto per Pedrini non rimaneva che controllare la gara guardandosi le spalle da un minaccioso Danilo Cascio che, forte della vittoria ottenuta nella Coppa Michelin, nel corso degli ultimi giri non perdeva occasione per rosicchiare terreno all'avversario, con l'obiettivo di ridurre all'os-

so le distanze e convincerlo a mollare la seconda piazza. Per Franco Caruso, leader della classifica provvisoria di Coppa Italia, poteva andare molto meglio del 5. posto se non fosse incappato in qualche problema di troppo durante i doppi turni di prove ufficiali. Non è riuscito ad andare oltre il 6. posto invece Gabriele Lancieri. Il pilota imolese, che corre sotto i colori della Promoracing, nella gara della Coppa Michelin aveva avuto più fortuna, terminando 2. alle spalle del 21enne Cascio che al giro di boa del campionato strappa lo scettro all'aggressivo Daniele Medici e si attesta nuovo leader della Coppa Michelin con un vantaggio di cinque lunghezze dal pilota modenese dell' Autoracing.

(m. m.)

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 4 giugno 1995

### Coppa Italia Renault Clio quinta prova della serie

**Coppa Italia:** 1. Scieghi 24 giri in 23'10"446 alla media di 97,992 Km/h; 2. Pedrini a 3"255; 3. Cascio a 3"471; 4. Medici a 4"613; 5. Caruso a 9"635; 6. Lancieri a 10"047; 7. Melandri a 12"102; 8. Liera a 12"867; 9. Alibrandi a 13"718; 10. Brescia a 17"293; 11. Lenzotti a 17"407; 12. Angiolini a 20"093; 13. Cirò a 21"348; 14. Caruso a 22"346; 15. Fabri a 24"067; 16. Prezzini a 23"648; 17. Rosi a 27"589; 18. Cesarini a 28"375; 19. Cassi a 34"757; 20. Piccinino a 2 giri; 21. Boccia a 6 giri; 22. Fucile a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Pedrini in 57'178 alla media di 99,289 Km/h.

**Classifica Coppa Italia (dopo la quinta prova):** 1. Caruso 56 punti; 2. Scieghi 42; 3. Campani 27; 4. Medici 25; 5. Pedrini 24; 6. Cascio 23; 7. Brescia 19; 8. Muccio-Lenzotti 16; 10. Pulcini 15; 11. Gagliardini 11; 12. Lancieri-Liera 8; 14. Rosi-Melandri 6; 16. Cesarini 5; 17. Cassi 4; 18. Giuliani 3; 19. Alibrandi-Castellari 2; 21. Nicolosi 1.

**Coppa Michelin:** 1. Cascio 15 giri in 14'32"553 alla media di 97,596 Km/h; 2. Lancieri a 1"030; 3. Melandri a 3"294; 4. Angiolini a 5"408; 5. Alibrandi a 12"952; 6. Fabri a 15"310; 7. Cirò a 20"222; 8. Beggi a 21"155; 9. Medici a 22"736; 10. Nicolosi a 23"243; 11. Petriglieri a 25"056; 12. Fucile a 25"353; 13. Piccinino a 26"261; 14. Morelli a 26"653; 15. Cima a 27"925; 16. Pizzuto a 47"138; 17. Rottin a 47"788; 18. Giuliani a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Melandri in 57"478 alla media di 98,771 Km/h.

**Classifica Coppa Michelin (dopo la quinta prova):** 1. Cascio 35 punti; 2. Medici 30; 3. Lancieri 24; 4. Cirò 19; 5. Cima 14; 6. Angiolini 12; 7. Melandri 11; 8. Pulcini 9; 10. Giorgi-Della Porta 8; 12. Alibrandi-Fabri 7; 13. Castellari 6; 14. Nicolosi 5; 15. Beggi 3; 16. Maiani 2; 17. Busnelli 1.



## L'ARGENTINO

Dopo aver vinto lo scorso anno la serie Honda nel suo Paese, **Esteban Tuero** punta ora al Trofeo Fisa di F. 2000 e...

■ **MASSIMO MANFREGOLA**

Il suo sogno nel cassetto è quello di approdare in F.1, ma l'obiettivo più importante per il momento è quello di conquistare il Trofeo Fisa di F.2000, per poi fare il salto in F.3. Per Esteban Tuero, dominatore assoluto del 16. Trofeo Fisa, il futuro non può essere che roseo. In un Campionato che parla straniero (sono 4 i piloti di nazionalità estera che occupano le prime posizioni della classifica assoluta), sembra proprio che il pilota argentino del team Rc-Motorsport, abbia deciso di chiudere il campionato in anticipo. Non ha manie di protagonismo, ma solamente tanta voglia di correre.

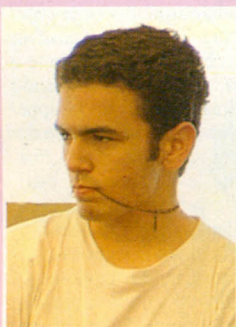
— **Quattro vittorie nelle prime quattro gare di campionato sono davvero un bel risultato per un pilota straniero che corre per la prima volta in una categoria a lui prima completamente sconosciuta.**

«Effettivamente sono molto soddisfatto delle mie prestazioni in questa prima parte del Campionato. Molti dei circuiti sui quali corriamo, per me sono completamente sconosciuti, così come l'ambiente della F.2000. Ma questo non è stato mai un vero problema. Nella mia squadra mi trovo benissimo; si respira un clima davvero familiare. È forse questo il segreto del mio successo, oltre all'impegno che metto in quello che definisco il mio mestiere».

— **La tua prima esperienza in monoposto, l'hai fatta in Argentina, lo scorso anno, nella Formula Honda che poi hai vinto. Cosa ti ha spinto a venire a correre in Italia nel-**

**la categoria nella quale sei leader?**

«L'Italia come l'Inghilterra e la Francia, sono i tre paesi nel mondo in cui esiste una grandissima tradizione in fatto di competizioni automobilistiche. È per questo motivo che la scelta è caduta sul Trofeo di F. 2000, nella prospettiva di fare esperienza utile per il salto in F.3, e soprattutto perché al mio sponsor non dispiaceva affatto portare il proprio marchio in giro per i circuiti del Bel Paese».



— **Quali dei piloti che corrono con te giudichi più veloci?**

«Anche se non è nelle prime posizioni in classifica, credo che Michele Merendino sia davvero molto bravo. È un pilota di grande esperienza, e lo ha dimostrato in tante occasioni. Ultimamente ho notato che il giapponese Takahashi ha fatto grossi progressi, e a Binetto lo ha dimostrato facendo segnare la Pole e vincendo la gara in modo magistrale».



F. 2000 □ TERMINANO SOLTANTO IN DUE

# Takahashi e Coronas che coppia!

**BINETTO** — Alla vigilia della quinta prova del Trofeo Fisa di F.2000, che si è disputata sull'autodromo del Levante, i pronostici sul tovincitore della gara erano ancora una volta a favore del leader argentino. Poi, a rivoltare la frittata, in una corsa che aveva tutta l'aria di uno scontro diretto fra la compagine italiana e quella straniera, ci ha pensato Tsuyoshi Takahashi che nel

corso dell'ultima sessione di prove ufficiali ha piazzato prepotentemente la sua Dallara 392-Alfa Romeo davanti a tutti, lasciando a Tuero la magra consolazione del penultimo tempo in griglia. Nella canicola generale, l'unico che sorrideva sotto i baffi prima del via, era il marpione Tony De Tommaso. Il pilota brindisino, autore del secondo miglior tempo al volante della Dallara

391-Alfa Romeo bicolore, sapeva di non poter sbagliare su un circuito che conosce come le sue tasche. Ed è così che al semaforo verde è scattato davanti a tutti controllando con estrema scioltezza il plotone degli inseguitori. Ma la sua leadership viene inficiata da un minuto di penalizzazione per partenza anticipata; una situazione che rilanciava automaticamente il pilota nipponico



**A Binetto Tuero ha terminato la sua gara a 8 giri dalla fine nella sabbia**



CHALLENGE FERRARI □ A VALLELUNGA SOLITA MUSICA

# Le due gare vanno a Giraudi



VALLELUNGA — Due gare con gli stessi 5 piloti primi classificati, due tipi di spettacolo agonistico completamente diversi. La prima prova sul circuito romano del Challenge è stata estremamente movimentata, a volte perfino rude e buona parte del merito (o colpa?) va a Luca Cadalora, il centauro del Mondiale 500 ospite della manifestazione. Al via scatta benissimo Beppe Schenetti che fino ai Cimini precede il poleman Giraudi, poi esce di

traiettoria raccogliendo della gomma e, pensando di aver forato un pneumatico, lascia sfilare il torinese. Cadalora intanto con una partenza fulminante si è portato dalla 7. piazza dello schieramento al 4. posto, dietro Ivan Benaduce. Cutrera esce dalla prima curva e rientra a metà gruppo. Nel corso del 4. giro al «Semaforo» Cadalora resiste a Ragazzi che, troppo veloce, si gira colpendo la 355 del romagnolo. Tutto accade mentre transita Cathy Mul-

ler che non riesce ad evitare le due vetture e scivola in 15. posizione. Gran bagarre anche per Angelo Zadra e Baso che parcheggia la sua Ferrari in fiamme, tamponata violentemente qualche giro prima. In testa Giraudi mantiene la leadership, Schenetti fatica ad avvicinarsi, ma tiene dietro agevolmente il giovane Beneduce. La Muller si rende protagonista di una stupenda rimonta che porterà l'alsaziana al 5. posto finale, anche grazie al ritiro di

Zadra. L'implacabile Giraudi conclude vittoriosamente davanti a Schenetti, Benaduce e Vittorio Colombo. Moncini riesce ad aggiudicarsi il Challenge 348 nonostante un calo di freni nel finale e la marcatura stretta di «Castellano Joe». Apparentemente più tranquilla la seconda gara, tutta vissuta invece su una sottile tensione determinata dal perfetto equilibrio prestazionale tra i primi. A reggere gioco e ritmo ancora Gianluca Giraudi seguito da Schenetti, Benaduce, Colombo e Muller. Schenetti ce la mette tutta, ma il suo svantaggio rimane costante e i cinque vedono in quest'ordine la bandiera a scacchi. Nelle retrovie infuria ancora Cadalora che, partito dall'ultima fila, recupera posizioni e ingaggia una bella battaglia per il 9. posto con Maddalena, Masselli, Ragazzi e Moncini.

Enrico Azzini

dell'Assosport che, messo alle strette da Hang, superava De Tommaso e si portava in testa. Da quel momento alle sue spalle si è innescata una lotta sfociata in una ecatombe generale. Per Hang le speranze di agguantare il battistrada si sono arenate nella sabbia della Bari 2, per un contatto che ha coinvolto De Tommaso e Verticale. A sole 8 tornate dal termine anche Tuero, autore di una magnifica rimonta, doveva gettare la spugna per un contatto con Manetti mentre lottava per la seconda piazza. A soli 6 giri dall'epilogo le ultime emozioni le ha regalate Waldemar Coronas, che ha fatto l'impossibile per strappare al bravo giapponese la vittoria in un epilogo di gara che ha visto sul traguardo solo due piloti.

(m. m.)



fotografiePHOTO4

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 4 giugno 1995  
Trofeo Fisa F.2000  
quinta gara della serie

**Assoluta:** 1. Takahashi (Dallara 392-Alfa Romeo), 45 giri in 34'31"363 alla media di 123,336 Km/h; 2. Coronas (Dallara 392-Volkswagen) a 0"275; 3. Manetti (Dallara 392-Alfa Romeo) a 10 giri; 4. Tuero (Dallara 392-Volkswagen) a 10 giri; 5. Verticale (Dallara 392-Alfa Romeo) a 11 giri; 6. De Lucia (Reynard 903-Alfa Romeo) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Tuero in 44'443, alla media di 127,741 Km/h.

**Classifica campionato (dopo cinque gare):** 1. Tuero 39 punti; 2. Takahashi 28; 3. Coronas 21; 4. Hang-Raimondi 10; 6. Verticale 5; 7. Manetti 4; 8. Emiliani-Moscattelli 2; 11. Baldan-Lusuardi-Meloni-De Lucia 1.



In alto a sinistra, il giapponese Takahashi vincitore della gara delle F. 2000 corsa a Binetto. Al termine sono giunti solo due piloti. Il terzo, Manetti, a sinistra con il vincitore, è arrivato a 10 giri. Nel Challenge Ferrari doppio successo per Giraudi, sopra. Non è stata certo una bella giornata per Baso che a Vallelunga ha visto andare in fumo, a fianco, la sua rossa 355

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 4 giugno 1995  
Challenge Ferrari 355-348  
quarta gara della serie

**1. gara:** 1. Giraudi 16 giri in 22'29"705 alla media di 136,563 km/h; 2. Schenetti a 0"975; 3. Benaduce a 1"615; 4. Colombo a 20"178; 5. Muller a 30"833; 6. Ortolani a 35"171; 7. Moncini (348) a 35"476; 8. «Castellano Joe» (348) a 36"881; 9. Sartori a 41"831; 10. Polani (348) a 43"227; 11. Bucci (348) a 44"629; 12. Masselli a 47"003; 13. Maddalena a 1'01"201; 14. Faraci a 1'1"039; 15. Perazzini (348) a 1'15"130; 16. Benusiglio (348) a 1'21"017; 17. Massa (348) a 1'21"158; 18. Polli a 1'26"815; 19. Zadra a 1 giro; 20. Carbagatti (348) a 1 giro; 21. Ardigò (348) a 1 giro; 22. Presicci (348) a 1 giro; 23. Bartoletti (348) a 2 giri; 24. Baso a 6 giri; 25. Ligresti a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Giraudi in 1'22"690, alla media di 139,315 km/h.

**2. gara:** 1. Giraudi 16 giri in 22'24"147 alla media di 137,127 km/h; 2. Schenetti a 0"979; 3. Benaduce a 3"122; 4. Colombo a 4"062; 5. Muller a 6"302; 6. Sartori a 23"545; 7. Cutrera a 25"559; 8. Ortolani a 29"869; 9. Maddalena a 33"536; 10. Cadalora a 33"671; 11. Masselli a 35"726; 12. Ragazzi a 6"235; 13. Moncini (348) s 37"488; 14. Bucci (348) a 40"859; 15. «Castellano Joe» (348) a 42"726; 16. Polani (348) a 55"130; 17. Ligresti a 1'13"668; 18. Faraci a 1315"102; 19. Polli a 116"776; 20. Benusiglio (348) a 1'19"817; 21. Perazzini (348) a 1'21"602; 22. Massa (348) a 1'23"967; 23. Garbagnati (348) e 1 giro; 24. Ardigò (348) a 1 giro; 25. Presicci (348) a 1 giro; 26. Bartoletti (348) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Colombo in 1'22"802, alla media di 139,127 km/h.

**Nel Fisaps  
successo  
per Sestini**

Accoglienza delle grandi occasioni per i sette piloti che hanno preso parte a Pergusa alla gara Fisaps riservata ai disabili. Vincitore della corsa è risultato il toscano Lorenzo Sestini, rimasto sempre in testa, ma grandi applausi sono stati tributati a Clay Regazzoni, che per problemi alla frizione partiva attardato al quinto posto, rimontando fino alla seconda piazza. Ultimo posto sul podio per Pizzorni, autore di una bella bagarre con Destro, il quale concludeva a pari merito con De Siena.

**La classifica:** 1. Sestini 12 giri in 31'25"397, media 113,419 kmh; 2. Regazzoni a 10"809; 3. Pizzorni a 14"098; 4. Destro a 22"358; 5. De Siena a 22"358; 6. Luciani a 31"311; 7. Melchiorri a 1'20"350.

SUPERFORMULA □ SI SCHIERANO IN OTTO

# Pedemonte fa tutto da solo

VALLELUNGA — Stenta ancora a decollare il Golden Cup Fisa Superformula, vetture selettive, affidabili e di buon livello, ma i piloti non sono ancora così numerosi come queste qualità farebbero sperare. Al via del quarto appuntamento si sono schierati solo otto conduttori. Al semaforo verde scatta bene dalla pole Alberto Pedemonte, mentre Andrea Belluzzi, che divideva col genovese la prima fila, pasticcia e fa spegnere il motore, riuscendo però a ripartire in 6. posizione. Alle spalle di Pedemonte s'inseriscono Scilla e Federico Gemmo, a stretto contatto. Più staccato segue Raimondi. Belluzzi tenta disperatamente di recuperare, insidia Sperati e lo supera. Poi la stessa sorte tocca a Raimondi, ma la gioia del pilota della Bea Racing dura mezzo giro. La sua monoposto, molto sovrasterzante, finisce in testacoda alla Roma. Ciononostante riesce a ripartire. In testa le posizioni sono cristallizzate, con Pedemonte al comando, Scilla 2. con un distacco stabile e Gemmo che perde progressivamente terreno. Belluzzi, di nuovo alla carica,

è alla caccia di Raimondi, ma si gira ancora a 3 giri dal termine. Sesto è il romano Osman Trecca, al debutto nel Superformula, seguito da Sperati e Baldan. Quando ormai sembra che non ci possano essere più sorprese, Scilla si avvicina minacciosamente al leader, sia per merito del perugino, che fa segnare il giro più veloce della gara al 29. passaggio, sia per problemi meccanici, probabilmente di benzina, per Pedemonte, soprattutto nelle ultime due curve. I due transitano appaiati sulla li-

nea del traguardo, con Pedemonte che riesce a mantenere il suo vantaggio per appena 82 millesimi. Terzo Gemmo, che riesce a conservare il primato in classifica.

Enrico Azzini

**VELOCITÀ IN CIRCUITO**

Vallelunga (Roma), 4 giugno 1995  
**Superformula Golden Cup**  
quarta gara della serie

**Assoluta:** 1. Pedemonte 32 giri in 37'05"258, alla media di 165,661 Km/h; 2. Scilla a 0"082; 3. Gemmo a 9"993; 4. Raimondi a 16"812; 5. Belluzzi a 31"344; 6. Trecca a 47"850; 7. Sperati a 56"071; 8. Baldan a 1 giro.  
□ **Giro più veloce:** Scilla in 1'08"926, alla media di 167,135 Km/h.

MINI COOPER □ LA TERZA A VALLELUNGA

# Bacchelli ci prende gusto

**Pedemonte, prima del via della gara Superformula, ammira miss Penthouse e non può che mettersi le mani tra i capelli... pardon sul casco. Adeguatamente caricato, in gara è stato un leone: scatta dalla pole e va a vincere**

VALLELUNGA — Con la terza vittoria, la seconda consecutiva, su quattro gare Fulvio Bacchelli si conferma come il pilota più in forma del trofeo Mini Cooper e prende il largo, incontrastato, in classifica generale. Ma il triestino al termine della competizione era fisicamente provato, non solo per il caldo. La prova di Vallelunga infatti si è svolta con un ritmo infernale dal via fino al traguardo, ma i numerosissimi duelli si sono svolti tutti con la massima correttezza. Alla partenza avvio strepitoso di Alberto Pizzicannella che dalla 3. fila si inserisce subito nella mischia per il primato. Al comando si alternano Bacchelli e Sgarbi, ma alla terza tornata Pizzicannella è già in testa. I tre si scambiano continuamente le posizioni, inseguiti a distanza ravvicinata da Cappelli e Dal Gal. Sulla Mini di Cantera cede un pneumatico, si ferma ai box, riparte, ma si arrende poco dopo con un semaforo rotto. Al 7.



OLIVER

**Ancora scarsa la griglia di partenza della Superformula. A Vallelunga, sopra, si sono schierati in otto. Seconda gara a Pergusa del monomarca Micra. Assente Caruso, impegnato con le Clio, il successo è andato al funambolico Melluzzo, a fianco. Nel neonato campionato Gt Special il successo nella prima gara è andato a Tapparo, sotto**

giro, in testa c'è Bacchelli, lo scatenato Pizzicannella supera il friulano all'esterno ai Cimini e si tira dietro anche Sgarzi. Anche a centro classifica non si annoiano, con la bagarre tra Rovelli e Germoni per il 7. posto e tra Barbaro e il debuttante Tarricone per il decimo, mentre sono costretti al ritiro Mandelli e Sarasini. La «banda dei 4» non si dà tregua, la situazione è spettacolarmente fluida. Bacchelli guida il gruppo, ma il più determinato appare Pizzicannella, che si smentisce proprio all'ultimo passaggio arrivando lungo al Semaforo, quando ormai non c'è più possibilità di recupero.

(e. a.)

**VELOCITÀ IN CIRCUITO**

Vallelunga (Roma), 4 giugno 1995  
**Mini Cooper Trophy**  
quarta gara della serie

**Assoluta:** 1. Bacchelli 16 giri in 27'04"110 alla media di 113,489 kmh; 2. Dal Gal a 1"060; 3. Sgarzi a 1"524; 4. Pizzicannella a 1"625; 5. Cappelli a 14"295; 6. Vaccari a 21"138; 7. Rovelli a 31"489; 8. Germoni a 31"914; 9. Paletti a 43"926; 10. Barbaro a 58"300; 11. Tarricone a 1'00"089; 12. Marro a 1'10"389; 13. Perazza a 1'48"957; 14. Bravo a 1 giro; 15. Salari a 4 giri; 16. Sarasini a 8 giri; 17. Mandelli a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** Pizzicannella in 1'39"844 alla media di 115,379 Km/h.



OLIVER



GALLA



PHOTO 4



## GT SPECIAL □ HA PRESO IL VIA UNA NUOVA SERIE E salta il... Tapparo

VALLELUNGA — Ha preso il via sul tracciato romano il Gt Special, serie fortemente voluta da Sergio Peroni per consentire ai piloti della Granturismo di portare in gara ancora le loro prestigiose vetture, anche scadute d'omologazione, senza impegnarsi nel Bpr o nei vari campionati monomarca. A dispetto di un numero ancora esiguo di concorrenti e dell'assoluto monopolio

Porsche la lotta per il successo è stata entusiasmante. Assente sulla griglia di partenza il poleman Schenetti, il via è regolare. Tapparo, con la Porsche 911 3.5, viene sfilato dagli altri e comincia una formidabile rimonta. Spagnoli al 1. giro va in testacoda al Semaforo e cerca di recuperare la 4. posizione su Bicciato che lo precede, ma nella tornata successiva i due concludono la loro gara

urtandosi all'uscita della Trincea. In testa c'è Scarpetta, seguito da Padovani e Bertoni, mentre si avvicina Tapparo. Tapparo, a metà corsa, gira circa 2" più veloce del leader, che già dal 5. passaggio accusava problemi alla distribuzione. Tapparo così si porta al comando. Padovani intanto passa in 2. posizione e va a insidiare vanamente Tapparo.

(e.a.)

TROFEO MICRA □ ASSENTE IL LEADER

# Senza Caruso spunta Melluzzo

PERGUSA — A sette giorni di distanza dal debutto, a Pergusa si è avuta la conferma della riuscita formula del Trofeo Micra Super S, unico monomarca su base regionale in Italia (ma non per questo chiuso a piloti di altre regioni), indetto dai Concessionari siciliani della Casa giapponese. Lo spettacolo e l'agonismo non sono infatti mancati, grazie anche all'impossibilità di preparare la «scattante» Micra Super S 1300 16 valvole, che dispone dei suoi 75 cavalli di serie. Impossibile,

quindi, che qualcuno faccia il furbo, ed a riprova di ciò le centraline elettroniche sorteggiate ad ogni gara e le continue verifiche d'ufficio effettuate a sorteggio dopo ogni corsa. In più l'occhio vigile dei commissari sportivi che hanno già «rimproverato» i piloti più irruenti, per evitare che si ripetino contatti in pista. 17 piloti si sono presentati al secondo appuntamento della serie, con l'assenza di Giovanni Tuminello e del leader Franco Caruso, impegnato nella concomitante prova

della Coppa Renault Clio. Una buona occasione per i suoi avversari per recuperare terreno, e di cui ha approfittato prontamente Maurizio Melluzzo. Il pilota siracusano ha infatti vinto, rimanendo in testa per tutti i 12 giri, e a completare il successo di famiglia ci hanno pensato il fratello Mario (cui è andato l'ultimo posto sul podio) ed il nipote Christian, quarto. Fra di loro Carmelo Spampinato, secondo. Dalla pole scatta bene Maurizio Melluzzo, che precede nel primo giro Christian, Scribano e Mario. Christian non da tregua allo zio, restandogli in scia, mentre al terzo passaggio Scribano per un testacoda si ritira perdendo la terza posizione. Al quinto giro Maurizio Melluzzo precede il fratello Mario, Gianni (rimontato bene), Christian Melluzzo e Spampinato, che ha recuperato molto terreno. Al passaggio successivo si ritira Gianni, tamponato senza volerlo da Christian Melluzzo, e all'ottavo Spampinato corona il suo inseguimento e si porta al secondo posto, seppur staccato dal vincitore di oltre 3". Terzo posto per Mario Melluzzo davanti a Christian (primo degli under 23), Guccione e Pignataro.

Piero Libro

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 4 giugno 1995  
**Trofeo Micra Super S**  
seconda prova della serie

**Assoluta:** 1. Maurizio Melluzzo in 28'32"692, media 124,856 km/h; 2. Spampinato a 3"167; 3. Mario Melluzzo a 5"556; 4. Christian Melluzzo a 6"665; 5. Guccione a 30"887; 8. De Francisci a 48"379; 9. Nifosi a 1'02"659; 10. Montalbano a 1'07"317; 11. Alba P. a 1'30"089; 12. Causarano a 1'30"759; 13. Inzirizzo a 1'37"958; 14. Notario a 1 giro; 15. Gianni a 2 Giri.

□ **Giro più veloce:** Spampinato in 2'19"694, media 127,564 km/h.

**La classifica del Trofeo (dopo due prove):** 1. Maurizio Melluzzo punti 35; 2. Spampinato 27; 3. Caruso F. 20; 4. Melluzzo Christian 16; 5. Melluzzo Mario 12; 6. Inzirizzo 10; 7. Scribano e Guccione 8; 9. Pignataro 6; 10. Cappello 5.

**Under 23:** 1. Christian Melluzzo 36; 2. Inzirizzo 30; 3. Cappello 24; 4. Pignataro 15.

**Femmine:** 1. Cristina Notario 40.

**Squadre:** 1. Team Melluzzo 63; 2. Gianni Motors 45; 3. Coveva 43; 4. S.C.K. 6; 5. LP Auto 3; 6. Gibilaro 1.

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 4 giugno 1995  
**Gt Special**  
prima gara della serie

**Assoluta:** 1. Tapparo (Porsche 911 3.5) 18 giri in 26'23"295 alla media di 130,967 km/h; 2. Padovani (Porsche 911 3.0) a 2"292; 3. Bertoni (Porsche 911 3.0) a 13"807; 4. Scarpetta (Porsche Carrera Rs 3.6) a 13"890; 5. Viridis (Porsche Carrera Rs 3.6) a 43"649; 6. Rontini (Porsche 911 Rs 2.7) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Scarpetta in 1'24"893, alla media di 135,700 km/h.

## Al Grignolino la pioggia fa annullare una Speciale

Annullare una prova speciale di un rally per la pioggia, anche se «sprint» come quello del Grignolino ha dell'incredibile. Fermo restando che l'incolumità di piloti e pubblico è di primaria importanza nel prendere decisioni, appare fuori da ogni comprensibile giustificazione il fatto di non far disputare una speciale di 3 Km, che non presentava nessun tratto privo di adeguato drenaggio. C'è poi da dire che i concorrenti arrivavano al C.o. con 40 minuti di anticipo. Tempo più che sufficiente per poter cambiare le gomme.

■ **RALLY O SLALOM.** Da qualche tempo «vanno di moda» sulle prove speciali le chicane, perché i dreteti prefettizi vengono rilasciati con più facilità se la media oraria nei tratti di ps è inferiore agli 80 Km/h. Non è detto che queste barriere siano funzionali a questo scopo. Molte volte, anzi, si trasformano in pericolosissime fonti di incidenti, sistemate (come vengono) in pieno rettilineo. Comunque al Rally del Grignolino non contenti di tutto ciò a De Piccoli sono stati affibbiati 10" di penalità perché aveva urtato una di queste barriere. Insomma proprio come in uno slalom...

## Agli Abeti apripista con la Polizia

Imponente il servizio di sicurezza al Rally degli Abeti '95. La Prefettura di Pistoia, per la prima volta in Italia, ha predisposto una vettura apripista con a bordo forze dell'ordine che hanno avuto il compito di controllare tutti i punti delle Prove Speciali ove poteva esserci pericolo per l'incolumità di pubblico e piloti. Questa novità è andata ad aggiungersi al già grande progetto di sicurezza predisposto dagli organizzatori per la manifestazione.

■ **SCHENETTI.** Beppe Schenetti avrebbe dovuto partecipare alla prova d'apertura del Gt Special con una Porsche 911 Rsr, con la quale peraltro aveva stabilito il miglior tempo nelle prove. Dal momento però che avrebbe disputato anche le due gare del Challenge Ferrari, ha generosamente ceduto il motore della sua Porsche a Mario Spagnoli che aveva accusato noie meccaniche e non avrebbe potuto prendere il via.

SAN MARCELLO PISTOIESE — Non sono mancati i colpi di scena, e pure qualche discussione, all'Abeti targato '95. Ha fatto ipoteticamente 13, tante sono le edizioni della gara sinora disputate, Vareno Grassini, in coppia con l'omonimo Stefano. Vincendo otto prove sulle dieci in programma, con la Ford Escort Cosworth «made» in Terrosi si è aggiudicato questo quarto atto della quinta zona tra il bellissimo verde della Montagna Pistoiese. Ad onor del vero, per l'insidabile pilota senese, le prime battute di gara avevano preso una piega diversa, essendo rimasto attardato sul primo tratto cronometro dalla rottura di un semiasse e del tubo dei freni. Colpi di scena si è detto, e così è davvero stato, in quanto fino a metà gara si sono alternati tre diversi leader, con attore principale la «pattuglia acrobatica» delle 2RM formata da Mattia, Bini e Donati, per poi andare definitivamente nelle mani di Grassini. Il primo, in coppia con Boschi sull'ottima Clio Williams di Munaretto, ha avuto un inizio folgorante ed è rimasto in testa sino al quarto parziale quando poi un testacoda lo ha fatto retrocedere in quinta posizione in favore di Bini-Dongarrà, con una non certo giovane ma efficace Kadett Gsi 16V, che ha assaporato la «vetta» per un solo settore, non potendo evitare il ritorno di Grassini e dovendo stare pure attento alle mosse di Ancona, che dopo un inizio sottotono per via di qualche toccata e girata fuori programma, era pur sempre pericolosa. L'epilogo, con Grassini che già a metà gara pensava concretamente alla vittoria, ha spostato l'interesse sulle restanti posizioni da podio. Bini, sulla settima speciale ha dovuto abbandonare le ostilità per problemi elettrici, mentre Ancora, passato poi secondo, ha dovuto giocoforza guidare con estrema lucidità per evitare il ritorno di Mattia. Al termine dell'ultimo tratto cronometrato, solo cinque secondi dividevano i due. L'incidente di Fidanza ha fatto interrompere la prova facendo poi dare a tutti il tempo imposto, quello di Errani, avendo solo lui e Grassini terminato regolarmente il tratto. Giochi dunque fatti, con l'amaro in bocca per Mattia, anche se lui non è certo il tipo del «forse potevo» e comunque Ancona non ha certo demeritato. E



fotografieZINI



Sopra, Grassini vincitore al Rally degli Abeti, dove in Gr. N 1. è giunto Scartabelli. Ora la classifica è sub judge perché il pilota è arrivato da una strada diversa. Nello «sprint» del Grignolino Brega, a destra, e Negri, in basso a destra, sono arrivati 1. e 2.

RALLY 1. SERIE □ CHE LOTTA AGLI ABETI

# E Grassini non delude

onore al merito pure ai gemelli Donati, quarti, anche loro con una vettura, la Peugeot 205 Gti, non più certo giovane, ma sempre efficace, con la quale hanno preceduto un Errani sotto tono. Discorso a parte per il Gruppo N, comandato sul campo dai pistoiesi Scartabelli-Fedi e poi assegnato sub-judge ai loro diretti e validi avversari Venturi-Pierotti, su vettura analoga, essendosi i primi presentati al C.o. dell'arrivo provenendo da altra direzione di quella segnata sul Road Book, a quanto sembra a causa di una incomprensione con le forze dell'ordine.

Alessandro Bugelli

## RALLY 1. SERIE

San Marcello Pistoiese (Pt), 4 giugno 1995

### 13. Rally degli Abeti

gara valida per la Coppa Italia 5. zona.

**Assoluta:** 1. Grassini-Grassini (Ford Escort Cosworth) in 1.15'11"; 2. Ancona-Vezzano (Lancia Delta Hf) a 1'15"; 3. Mattia-Boschi (Renault Clio Williams) a 1'20"; 4. Donati-Donati (Peugeot 205 Gti) a 2'01"; 5. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 2'30"; 6. Lenci-Buscioni (Peugeot 309 Gti 16V) a 3'33"; 7. Venturi-Pierotti (Ford Escort Cosworth) a 3'57"; 8. Guarducci-Migliorati (Ford Escort Cosworth) a 5'02"; 9. De Bellis-

Lunardi (Peugeot 205 Gti) a 5'19"; 10. Carezni-Lanzarini (Ford Sierra Cosworth) a 5'43".

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Tempesti-Manfrè in 1.23'57"; 2. Ferrari-Ferrari a 26"; 3. Stoppioni-Mei a 1'08"; 4. Seri-Ferri a 2'08"; 5. Benvenuti-Dinucci (Peugeot 106 rallye) a 2'13"; 6. Migliori-Ugolini (Peugeot 106 rallye) a 3'12"; 7. Lencioni-Bertagni a 5'13"; 8. Del Cima-Pierini a 5'17"; 9. Meini-Pieracci (Peugeot 205 rallye) a 6'46"; 10. Boldrini-Butelli (Peugeot 106 rallye) a 6'55"; 11. Barsalini-Trentin a 7'22"; 12. Vitali-Giannarini a 7'35"; 13. Bonacchi-Marchetti a 7'52"; 14. Pasquali-Danieli a 8'29" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

**Classe 1600:** 1. Gabrielli-Santi in 1.23'43"; 2. Consigli-Baldacci a 1'11"; 3. Nardi-Gualtieri a 4'22"; 4. Lucchesi-Cerri (Peugeot 205 Gti) a 4'45"; 5. Vitarelli-Macchi a 4'48"; 6. Coppini-Giovanoni a 6'16"; 7. Canton-Vesce (Opel Corsa Gsi 16V) a 7'36" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Bandieri-Mazzini (Renault Clio Williams) in 1.20'56"; 2. Giordano-Sichi (Renault Clio Williams) a 1'17"; 3. Borghi-Montermini (Renault Clio Williams) a 1'30"; 4. Cavalieri-Pezzeri (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'41"; 5. Verdiani-Pacini (Peugeot 309 Gti 16V) a 4'49"; 6. Fiorenza-Pierucci (Opel Astra Gsi 16V) a 5'53"; 7. Colò-Cecchini (Peugeot 309 Gti 16V) a 9'02".

**Classe 2500:** 1. Deidda-Capecci in 1.22'19"; 2. Orzali-Romano a 2'50"; 3. Colombini-Valgiusti a 3'04; 4. Solazzo-Lorè a 3'08"; 5. Cardinali-Checchi a 5'16"; 6. Droandi-Droandi a 5'26" (tutti su Renault 5 Gt turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Venturi-Pierotti (Ford Escort Cosworth) in 1.19'08"; 2. Carezni-Lanzarini (Ford Sierra Cosworth) a 1'46"; 3. Fantei-Moggia (Lancia Delta 16V) a 1'54"; 4. «Trigano»-

Vezzi (Renault 21 Turbo) a 6'20"; 5. Alicata-Barduagni (Ford Sierra Cosworth) a 11'17".

### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Oliani-Maddaleni (Fiat Uno 70S) in 1.21'36"; 2. Billi-Daddoveri a 1'08"; 3. Giannecchini-Vannucci a 1'15"; 4. Paoli-Vecoli (Opel Corsa Gt) a 3'33"; 5. Bruschini-Giuliani a 4'45"; 6. Zelko-Proto a 5'24"; 7. Bigeschi-Lavorini (Opel Corsa Gt) a 5'43"; 8. Guida-Rosi a 6'09"; 9. Colodi-Di Giulio (Fiat Uno 70 S) a 9'59"; 10. Tosi-Lucchesi a 12'46"; 11. Begnini-Ghezzi (Fiat Uno 70 S) a 14'24"; 12. Palmi-Forzoni (Suzuki Swift) a 15'40". (Tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

**Classe 1600:** 1. Vitamia-Biagi (Opel Corsa Gsi) in 1.22'36"; 2. Landi-Pellegrini (Opel Corsa Gsi) a 5'42"; 3. Lulli-Baldinelli (Ford Escort Xr3) a 8'35"; 4. Tommasi-Caprai (Alfa Romeo 33 Ti) a 9'48".

**Classe 2000:** 1. Mattia-Boschi (Renault Clio Williams) in 1.16'31"; 2. Donati-Donati (Peugeot 205 Gti) a 41"; 3. Lenci-Buscioni (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'13"; 4. De Bellis-Lunardi (Peugeot 205 Gti) a 3'59"; 5. Marucci-Bigiarini (Renault Clio Williams) a 4'48"; 6. Lucchesi-Menchini (Opel Kadett Gsi 16V) a 6'11"; 7. Matti-Mati (Peugeot 205 Gti) a 6'21"; 8. Piccolomini-Liverani (Opel Kadett Gsi 16V) a 8'17"; 9. Benini-Liberato (Volkswagen Golf Gti 16V) a 8'17"; 10. «Cigno»-Bianchino (Opel Astra Gsi 16V) a 8'36"; 11. Gazzolo-Romio (Volkswagen Golf Gti 16V) a 10'12"; 12. Heinen-Gasperini (Opel Kadett Gsi 16V) a 24'43".

**Classe oltre 2500:** 1. Grassini-Grassini (Ford Escort Cosworth) in 1.15'11"; 2. Ancona-Vezzano (Lancia Delta Hf) a 1'15"; 3. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 2'30"; 4. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 5'02"; 5. Giannotti-Petroni (Fiat Uno Turbo) a 10'35".

RALLYSPRINT □ NEGRI «DISCRIMINATO»

# Brega beve il Grignolino

VIGNALE MONFERRATO — Più che un «semplice» rallysprint è stato un vero e proprio «mini» Promozione, vista la ricchezza del parco partenti che ha movimentato questa combattutissima edizione del rally del Grignolino. Oltre agli esperti D'Ambra, Crestani, Visconti, Negri, Viotti e Zago, si sono uniti alla «compagnia» fior di nomi illustri, a partire da Brega, recente protagonista sulle strade di Saluzzo del rally del Piemonte, per continuare con Italo Ferrara, che ha per una volta voluto provare l'ebbrezza di uno «sprint», senza dimenticare Viodori, sfortunato quanto efficace al Coppa d'Oro. Con tali premesse ed una serie di mezzi meccanici che presentava il meglio delle vetture 2 litri, lo spettacolo non poteva mancare ed il nome del vincitore è rimasto in forse sino all'ultimo. Nella sfida tra «allisti» e «sprintisti», solo la prova discriminante ha alla fine promosso Brega sul più alto gradino del podio,

dopo che nelle speciali pareggiava il «conto» con Negri. Il portacolori della scuderia Alberti ha condotto con perizia l'ottima Clio Williams, partendo subito bene e gestendo al meglio una gara in cui non ha commesso alcun errore. Per Negri, per la prima volta alla guida di una Peugeot 405 Mi16 una altrettanto buona prestazione ma con una partenza più «ragionata». Nonostante quello che può emergere dalla lettura delle classifiche, non si è comunque trattato unicamente di una sfida a due. Nella «tenzone» per la prima posizione si sono inseriti con autorità anche Viodori, fermato dalla contestata decisione di annullare la 51. speciale a causa del maltempo. Un tratto in cui il pilota, all'esordio con la Clio Williams, aveva sul primo passaggio rifilato ben 3" a Brega, e Viotti, forse un po' troppo spettacolare con una Calibra che ha comunque deliziato il pubblico ad ogni passaggio. Un po' in

difficoltà è invece apparso Italo Ferrara, anche lui per la prima volta al via di un rallysprint. Ottima è stata la prova di De Piccoli, giunto 6. assoluto nonostante una penalità di 10" per aver urtato una chicane. Positivo Chiaria, primo in Gruppo N e 7. assoluto dopo la bella impressione suscitata al Coppa d'Oro.

Massimo Dellepiane

## RALLYSPRINT

Vignale Monferrato (Cn), 6 maggio 1995  
**4. Rally del Grignolino**  
 gara nazionale

**Assoluta:** 1. Brega-Zanini (Renault Clio Williams) in 11'17"; 2. Negri-Geninatti (Peugeot 405 Mi16) 11'17"; 3. Viodori-Rebutti (Renault Clio Williams) a 3"; 4. Viotti-Sabatini (Opel Calibra) a 4"; 5. Ferrara-Gorani (Peugeot 405 Mi16) a 15"; 6. De Piccoli-Chiaromello (Peugeot 306 Gti) a 19"; 7. Chiaria-Viezzioli (Renault Clio Williams) a 26"; 8. Zago-Fabro (Renault Clio Williams) a 37"; 9. Bianchini-Bianco (Renault Clio Williams) a 38"; 10. Cesena-Bersani (Peugeot 309 Gti) a 40".

**GRUPPO N**  
**Classe 1300:** 1. Filipa-Renner in 13'16"; 2. Vettoreto-Santandrea a 3"; 3. Piatto-Castiglioni a 4"; 4. Gianuzzi-Gatto a 9"; 5. Camino-Depasquale a



## BIANCHI

11". 6. Lovisetto-Appiani (Peugeot 106 Rallye) a 22"; 7. Campia-Campia (Peugeot 106 Rallye) a 33"; 8. Re-Ottavio a 33"; 9. Ivaldi-Dellepiane a 39"; 10. Cazzola-Botto (Peugeot 106 Rallye) a 42"; 11. Marengo-Berruti a 42"; 12. Bellino-Di Santo a 54"; 13. Bona-Balpiere a 1'06"; 14. Rigo-Padovani a 1'07"; 15. Aresca-Fenzi (Peugeot 106 Rallye) a 1'08" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Tessa-Tessa in 13'26"; 2. Cedroni-Zanellato a 6"; 3. Capello-Cervetti a 8"; 4. Cresta-Caminetti a 30"; 5. Pagella-Costantini (Peugeot 205 Gti) a 35"; 6. Margaroli-Graffietti a 45"; 7. Mazzer-Schiesaro (Peugeot 205 Gti) a 54"; 8. Ramella-Botto a 1'47" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Chiaria-Viezzioli in 11'43"; 2. Bianchini-Bianco a 12"; 3. Giardoni-Giovatti a 15"; 4. Calvetti-Amione a 18"; 5. Belforti-Marchi (Opel Kadett Gsi 16V) a 23"; 6. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi) a 31"; 7. Vola-Barbin (Peugeot 309 Gti 16V) a 34"; 8. Fassone-Belforti (Kadett Gsi 16V) a 40"; 9. Alberti-Tessiere a 51"; 10. Corsi-Invernizzi (Peugeot 309 16V) a 55"; 11. Gibiuno-De Regibus a 1'01"; 12. Massa-Barbero (Peugeot 205 Gti) a 1'12"; 13. Bellinzona-Bigliere (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'21"; 14. Stupino-Rivetti a 1'30"; 15. Maruca-Bozzi (Peugeot 205 Gti) a 1'41"; 16. Musante-Aciti (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'52"; 17. Orlando-Loporto (Opel Astra Gsi) a 2'01"; 18. Gatti-Fea (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'50" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

**Classe 2500:** 1. Motton-Raimondo in 12'21"; 2. Dinetti-Somma a 36"; 3. Franchini-Urcinolo a 49"; 4. Enrico Baion-Careddu (Uno Turbo) a 1'47"; 5. Cestari-Galli a 2'41"; 6. Venditti-Debartoli (Uno Turbo) a 3'58"; 7. Calcagno-

Giovale (Fiat Uno Turbo) a 6'08" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

## GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Musazzi-Manzone in 13'22"; 2. Massocco-Lemasson (Uno 70) a 10"; 3. Nicastro-Muratori (Citroën Ax) a 16"; 4. Cupolino-Barberis a 40"; 5. Tasso-Paravolo a 54"; 6. Sansone-Sturiale (Citroën Ax) a 1'04"; 7. Garbarino-Milano a 1'52" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Caruso-Romagnolo in 13'02"; 2. Martinetti-Rubini a 10"; 3. Bertacco-Pieri a 11"; 4. Costanzo-Pavan a 29"; 5. Grovella-Mancini a 46"; 6. Monticone-Monticone (Ford Escort Xr3i) a 1'27" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe 2000:** 1. Brega-Zanini (Renault Clio Williams) in 11'17"; 2. Negri-Geninatti (Peugeot 405 Mi16) s.t.; 3. Viodori-Rebutti (Clio Williams) a 3"; 4. Viotti-Sabatini (Opel Calibra) a 4"; 5. Ferrara-Gorani (Peugeot 405 Mi16) a 15"; 6. De Piccoli-Chiaromello (Peugeot 306 S16) a 19"; 7. Zago-Fabro (Clio Williams) a 37"; 8. Cesena-Bersani (Peugeot 309 Gti 16V) a 40"; 9. Cereser-Bigazzi (Peugeot 309 Gti 16V) a 46"; 10. D'Ambra-D'Ambra (Opel Astra Gsi) a 47"; 11. Savio-Parisi (Opel Kadett Gsi 16V) a 49"; 12. Targhetta-Stra (Peugeot 405 Mi16) a 57"; 13. Barbero-Amerio (Vauxall Kadett Gsi) a 1'07"; 14. Savio-Cardinali (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'10"; 15. Casalegno-Panasiti (Kadett Gsi 16V) a 1'10"; 16. Caruso-Musso (Peugeot 205 Gti) a 1'31"; 17. Tardito-Villafrate (Kadett Gsi 16V) a 1'32"; 18. Stella-Giaretta (Peugeot 205 Gti) a 1'37"; 19. Crestani-Savoia (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'43"; 20. Crestani-Roagna (Opel Astra Gsi) a 2'27"; 21. Fumi-Gugliere (Peugeot 205 Gti) a 3'00"; 22. Vignafresia (Peugeot 309 Gti 16V).

## BIANCHI



**moka J-Enne**  
 il Caffè dal 1873

**EUROIMPIANTI**  
 IMPIANTI DI ASPIRAZIONE  
 MONTEMURLO - PRATO  
 Tel. 0574 - 72.02.72

**Chimica Tessile Passini**

PRODOTTI CHIMICI E COLORANTI PER L'INDUSTRIA TESSILE  
 PRATO  
 Tel. 0574 - 623282

**PUBLYSERVICE**

SPONSORING & RALLY RENT  
 0573 - 33393 - 976010

**ONL**  
 COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

MILANO  
 02-98241064 (R.A.)

**ONL**  
 COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

**LINDA**  
 SANIFICAZIONE AMBIENTALE - ROMA

**bando**  
 produzione di pellicce sintetiche  
 Montemurlo - Prato 0574 - 798921 (R.A.)

## Una candela blocca Mauro Nesti

Caprino-Spiazzi da dimenticare per Mauro Nesti, sei volte primo sul veloce tracciato veronese. Terzo tempo al termine delle prove, Nesti ha intuito che qualcosa non andava nel suo motore, lamentandosi della resa. Tra il primo e il secondo turno ha poi provato a togliere la presa dinamica d'aspirazione, lasciando liberi di respirare i «cornetti», protetti da una rete metallica. Ma non è servito. Più tardi la scoperta. Una candela del sei cilindri Bmw si era rotta disperdendo pezzetti di porcellana all'interno del cilindro. Valvole piegate, addio gara, addio... record.

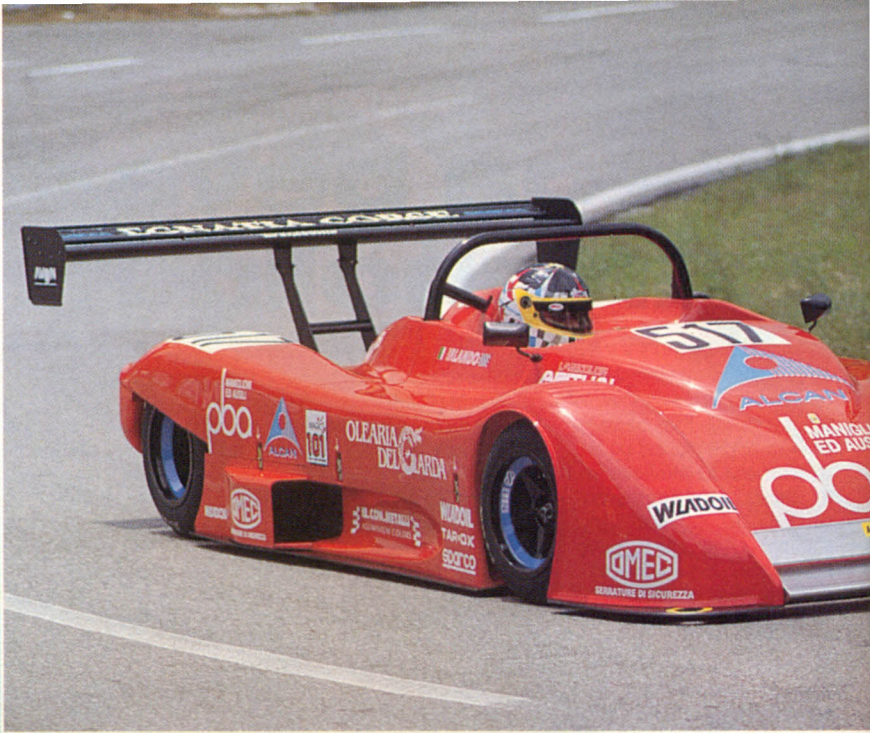
■ **CN VELOCISSIMI.** Ma quanto veloci stanno andando questi Prototipi CN da salita? Gara dopo gara i primati dei vecchi C3 vengono annientati. E non di qualche decimo, ma di una manciata di secondi. Le strade sono le stesse e i fondi stradali di certo non sono migliorati di molto. 168 all'ora di media alla «Caprino» è quasi volare. Ma i piloti stanno solo tirando o stanno rischiando? «Stiamo rischiando. Per fare certi tempi non ci sono altre spiegazioni». Parola di Pasquale Irlando.

■ **F. 1 HISTORIC.** Deja vu rombante alla Caprino-Spiazzi con due F. 1 dal passato glorioso a sfilare lungo i nove chilometri del tracciato. Protagoniste ammiratissime, la March 701-Ford della scuderia Tyrrell che fu del tre volte campione del mondo Jackie Stewart e la March-Ford siglata 761 ex Ronnie Peterson. Concessionarie dell'Historic Racing Club F. 1 e di due gentleman-proprietari da inviare un po'.

■ **FUORI CLASSIFICA.** Tormentone verifiche al termine della Caprino-Spiazzi per i primi classificati dei prototipi classe P/2. Savoldi, giunto quarto, reclamava sul motore del vincitore Biasioli. I commissari aprivano il propulsore procedendo ai controlli, trovando però tutto regolare. Ma non finiva qui. Durante le verifiche d'ufficio cadeva invece nella trappola della non conformità la Breda dello stesso Savoldi che, con la Sighinolfi di laiquinta, veniva tolta di classifica per irregolarità al diametro interno dello scarico.

CAPRINO — «Dopo le prove sapevo di avere dei margini di miglioramento, sapevo che si poteva andare sotto il record del tracciato. Ma di riuscirci ad abbassare di ben tre secondi e trenta non me lo sarei mai sognato». Il piede oltre l'immaginazione. Performance velocistiche al limite dell'inverosimile, cose da Pasquale Irlando: trita record e trita speranze degli avversari. E così anche alla Caprino-Spiazzi, nel secondo appuntamento del tricolore della montagna, Pasquale il barese ha piazzato un kappao dei suoi stendendo la concorrenza, polverizzando un primato che resisteva da undici anni, marchio del mago di San Marcello Pistoiese, quel Mauro Nesti che proprio alla «Caprino» ha dovuto rinunciare per un problema di natura motoristica avuto nel corso delle prove di questa diciottesima rappresentazione della corsa veronese. Dunque, triunviro al completo (Nesti, Irlando, Danti), sorpresa in arrivo: Pietro Nappi. Di lui parlava bene alla vigilia il buon Mauro «L'ho osservato ad Alghero: ha una guida pulita e redditizia. Sarà un osso duro», di lui si parlava con stupore il sabato: miglior tempo (3'17"09) con Irlando e Nesti allibiti a seguire a tre secondi. Tre secondi, una vita; ma, lezione-Irlando insegna, mai tracciare pronostici sulla base dei crono-prova: la domenica è un'altra storia e così è Nappi tenta il colpaccio ma sulla sua strada trova il polverone di detriti e bandiere gialle sollevati dall'uscita di strada di Roasio. Tempo: 3'16"51, a 51 centesimi dal record di Nesti. «Ho trovato il percorso ostruito — sbotta sconsolato Nappi — la gara l'ho persa lì, Irlando mi batterà». Tocca al barese: parte, trova le bandiere rosse sul luogo del botto di Roasio, e torna indietro. Riprende e ti piazza un crono ultraterreno: 3'12"70. Danti non va oltre 3'16"64 e il discorso vittorioso si chiude tra gli osanna a SuperIrlando. In vetta nelle altre categorie, il bergamasco Santus primo in Gr. N, il romano Iacoangeli (una marcia in più tra gli «A»), il comasco Crotti e l'udinese Cappellari rispettivamente nel Gruppo Supersalita P/6 e P/7. Nel Trofeo Fiat Cinquecento, infine, a spuntarla per un'inezia è stato Gioacchino Bongiovanni.

Nicola Tesini



## SALITA □ NUOVO RECORD A CAPRINO E Irlando cancella Nesti

### VELOCITÀ IN SALITA

Caprino (Vr), 4 giugno 1995

#### 18. Caprino-Spiazzi

seconda gara del campionato italiano

**Assoluta:** 1. Irlando (Osella P20S 95) 3'12"70; 2. Nappi (Osella P20S) 3'16"51; 3. Danti (Lucchini Bmw) 3'18"64; 4. «Ricky» (Osella Pa20S) 3'18"92; 5. Tschager (Breda Bmw) 3'25"80; 6. Regosa (Rebo Sport) 3'28"11; 7. Biasioli (Lucchini Bmw) 3'38"10; 8. Fuganti (Lucchini Alfa Romeo) 3'38"11; 9. Ferrari (Osella Pa18) 3'39"74; 9. Tornatore (Bogani CN91) 3'39"74.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Tosini (Peugeot 205 Rallye) 4'38"47; 2. Madonna (Peugeot 205 Rallye) 4'38"89; 3. Regis (Peugeot 106) 4'39"52; 4. Tirabassi (Peugeot 205 Rallye) 4'39"83; 5. Sanin (Citroën Ax Sport) 4'40"61; 6. Campolongo (Peugeot 205 Rallye) 4'41"55; 7. Loprete (Peugeot 205 Rallye) 4'41"56; 8. De Bastiani (Peugeot 205 Rallye) 4'42"74; 9. Sabaini (Peugeot 205 Rallye) 4'42"83; 10. Salino (Peugeot 106 Rallye) 4'43"10; 11. Peroni (Peugeot 205 Rallye) 4'43"21; 12. Zuech (Peu-

geot 205 Rallye) 4'45"32; 13. Hafner (Peugeot 106 Rallye) 4'45"56; 14. Liber (Peugeot 106 Rallye) 4'46"37; 15. Capucci (Peugeot 205 Rallye) 4'47"86; 16. Corinto (Peugeot 205 Rallye) 4'49"87; 17. Gheza (Peugeot 106 Rallye) 4'51"22; 18. Pizzato (Peugeot 106 Rallye) 4'54"47; 19. Coral (Peugeot 106 Rallye) 4'55"52; 20. Vincenzi (Peugeot 205 Rallye) 4'56"94; 21. Rosa (Peugeot 205 Rallye) 4'58"96; 22. Freitag (Renault Clio) 4'59"01; 23. Tomasi (Peugeot 205 Rallye) 5'00"22; 24. Franceschetti (Peugeot 205 Rallye) 5'01"81; 25. Zandonà (Peugeot 106) 5'02"12; 26. Galiani (Peugeot 205 Rallye) 5'07"19.

#### Classe 1400:

1. Bellamoli (Peugeot 106) 4'48"53; 2. Pizzini (Rover 114 Gti) 4'50"90; 3. Schiavone (Peugeot 106) 4'53"78; 4. Corradi (Peugeot 106 Rallye) 4'54"43; 5. Burato (Peugeot 106 Rallye) 4'49"56.

**Classe 1600:** 1. Marchiol (Honda Civic) 4'23"60; 2. Merli (Peugeot 205 Gti) 4'24"95; 3. Pedrotti (Honda Civic Vti) 4'48"20; 4. Niederstaetter (Peugeot 205 Gti) 4'30"28; 5. Armeni (Peugeot 205 Gti) 4'43"63; 6. Picco (Peugeot 205 Gti) 4'45"26; 7. Sandrini (Peugeot 205 Gti) 4'45"66; 8. Derellitti (Opel Corsa Gsi)

4'47"86; 9. Spagnol (Opel Corsa Gsi) 4'48"72; 10. Sposetti (Peugeot 205 Gti) 4'50"19; 11. Sartori (Peugeot 205) 4'52"95; 12. Scholl (Peugeot 205 Gti) 4'54"44; 13. Trapasso (Opel Corsa) 4'57"24; 14. Scardino (Opel Corsa Gsi) 4'58"60; 15. Fiorini (Opel Corsa Gsi) 5'00"36; 16. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) 5'03"45.

**Classe 2000:** 1. Bicciano (Opel Astra) 4'18"17; 2. Freitag (Renault Clio Williams) 4'19"53; 3. Gatti (Opel Astra Gsi) 4'21"12; 4. Pancotti (Alfa Romeo 33 16V) 4'21"78; 5. De Luca (Peugeot 209 Gti) 4'22"10; 6. Marinigh (Renault Clio Williams) 4'22"36; 7. Saldi (Opel Astra) 4'23"01; 8. Aurengi (Renault Clio Williams) 4'25"84; 9. Zancanaro (Renault Clio Williams) 4'25"93; 10. Dottor (Opel Astra Gsi) 4'28"77; 11. Marega (Opel Astra) 4'29"41; 12. Calza (Opel Astra Gsi) 4'29"84; 13. Baita (Renault Clio Williams) 4'35"71; 14. Facchetti (Renault Clio) 4'36"85; 15. Ruberti (Opel Kadett) 4'41"36; 16. Braga (Opel Astra 16V) 5'03"15; 17. Apriotti (Opel Kadett Gsi) 5'15"16.

**Classe 2500:** 1. Bonvecchio 4'15"50; 2. Cenedese 4'16"88; 3. Donato 4'17"10; 4. Del Cotto (Bmw M3) 4'18"50; 5. Gummerer 4'19"02; 6. Della

foto:grafieBIONDO



**In alto, Pasquale Irlando ha dominato la salita di Caprino battendo il record che apparteneva a Nesti di ben 3". Rivelazione della cronoscalta è risultato Piero Nappi, a fianco, migliore in prova e secondo in gara. Nel Gruppo N successo del velocissimo ed esperto Santus, a destra, con la Escort Cosworth**



Pietà 4'19"95; 7. Zadra (Bmw M3) 4'23"83; 8. Brenti 4'25"19; 9. Gnali 4'42"28 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).  
**Classe oltre 2500:** 1. Santus 4'01"13; 2. Giobbi (Bmw M3) 4'01"94; 3. Bonaccorsi 4'06"69; 4. Di Fant 4'07"93; 5. Toffoli 4'08"82; 6. Merckel (Bmw M3) 4'09"34; 7. Tassarolo 4'10"64; 8. Barbieri (Bmw M3) 4'11"06; 9. Montagnoli 4'15"15; 10. Bellin 4'16"48; 11. Arbetti 4'17"30; 12. Ravelli (Ford Sierra Cosworth) 4'17"65; 13. Zarpellon 4'21"68; 14. Stizia (Lancia Delta Hf) 4'31"16 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

**GRUPPO A**  
**Classe 1000:** 1. Garonzi (Fiat Cinquecento) 5'39"84.  
**Classe 1300:** 1. Brunner (Suzuki Swift Gti) 4'22"53; 2. Mittersteiner (Vw Polo Gt) 4'29"39; 3. Fogliani 4'29"98; 4. Ruggeri 4'30"43; 5. Surace 4'30"79; 6. De Gasperi 4'34"63; 7. Paolazzi 4'37"55; 8. Vedovello 4'37"59; 9. Merzi 4'39"95; 10. Avesani G. (Suzuki Swift) 4'40"78; 11. Avesani A. 4'41"14; 12. Morganti (Peugeot 106 Rallye) 4'41"28; 13. Gaspari 4'43"61; 14. Palazzo 4'44"80; 15. Leoni (Citroën Ax Sport) 4'56"75; 16. Giacomelli 5'08"37; 17. Tosoni (Opel Corsa) 5'09"98 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).  
**Classe 1400:** 1. Leonardi (Peugeot 106 Xsi) 4'35"11; 2. Rocco (Fiat Uno 70S) 4'39"49; 3. Sanavia (Peugeot 106 Xsi) 4'58"21; 4. Dossi (Peugeot 106 Xsi) 5'11"93.  
**Classe 1600:** 1. Zanin 4'19"00; 2. Marchesin (Honda Civic Vtec) 4'19"29; 3. Saviane (Opel Corsa Gsi) 4'20"28; 4. Pera 4'22"82; 5. Piccin (Honda Civic

Vti) 4'24"99; 6. Fontana 4'25"16; 7. Gilli 4'25"76; 8. Costa 4'26"97; 9. «Eva» 4'27"95; 10. Rigo (Opel Corsa) 4'28"61; 11. Magnago 4'30"06; 12. Franch 4'35"06; 13. Rigo 4'39"41; 14. Romano (Opel Corsa Gsi) 4'42"78; 15. Collavo 4'43"23; 16. Nadin (Opel Corsa Gsi) 4'54"79 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

**Classe 2000:** 1. De Pellegrini (Vw Scirocco) 4'06"45; 2. Poponi (Vw Golf Gti) 4'12"39; 3. Dalla Cà (Renault Clio Maxi) 4'17"82; 4. Ciresola (Opel Corsa Gsi) 4'17"10; 5. Tosetto (Opel Kadett Gti) 4'19"07; 6. De Nale (Vw Golf Gti) 4'19"68; 7. Quintarelli (Opel Kadett Gsi) 4'21"78; 8. Lorenzini (Opel Kadett Gsi) 4'24"10; 9. Ghini (Opel Kadett Gsi) 4'29"31; 10. Dal Bianco (Peugeot 309 16V) 4'32"69; 11. Garattoni (Opel Kadett Gsi) 4'35"58; 12. Pace (Vw Golf Gti) 4'36"51; 13. Urthaler (Vw Golf Gti) 4'40"40; 14. Cipriani (Volkswagen Scirocco) 4'42"09; 15. Catania (Peugeot 205 Gti) 4'54"32.

**Classe 2500:** 1. Iacoangeli 3'47"04; 2. Pichler 3'49"65; 3. Zarpellon 3'55"16; 4. Negrete 3'56"65; 5. Inverardi 4'03"02; 6. Bianchi 4'03"35; 7. Abramo 4'08"51 (tutti su Bmw M3).

**Classe oltre 2500:** 1. Gabrielli (Ford Escort) 4'07"39; 2. Piantarelli (Lancia Delta Integrale) 4'14"23.

**PROTOTIPI CN**

**Classe P1:** 1. Iriando (Osella Pa 20S) in 3'12"70 alla media di 168,137 kmh; 2. Nappi (Osella Pa 20S) 3'16"51; 3. Danti (Lucchini Bmw) 3'16"64; 4. «Ricky» (Osella Pa 20S) 3'18"92; 5. Tschager (Bmw Breda) 3'25"80; 6. Regosa (Rebo Sport) 3'28"11.

**Classe P2:** 1. Biasioli (Lucchini Bmw) in 3'38"10 alla media di 148,556 kmh; 2. Fuganti (Lucchini A.R.) 3'38"11; 3. Ferrari (Osella Pa 18) 3'39"74; 4. Tornatore (Bogani Cn 91) 3'39"74; 5. Faggioli (Lucchini) 3'39"81; 6. Butti (Stighinol Alfa) 3'40"06; 7. Zanini (Osella Pa 9) 3'41"08; 8. Maggiani (Osella Pa 16) 3'41"70; 9. Neuhauser (Lucchini Alfa) 3'49"66; 10. Ronchi (Symbol Cbt) 3'51"68; 11. (Osella Bmw) 3'53"07; 12. Bietresato (Lucchini) 4'03"46.

**Classe P3:** 1. Marchi (Lucchini Alfa) in 4'00" alla media di 135 kmh; 2. Presti (Ermolli Alfa) 4'20"14; 3. Viali (Viali) 4'26"25.

**Classe P4:** 1. Sanetti L. (Sanetti Sport) in 3'56"10 alla media di 137,230 kmh; 2. Sanetti G. (Sanetti Sport) 4'35"21.

**Classe P5:** 1. Viali (Viali) in 4'24"92 alla media di 122,301 kmh; 2. Ferrazza (Gi.Pi.Cn/Sport) 4'34"99.

**SUPERSALITA**

**Classe P6:** 1. Crotti (Renault 5 Gt Turbo) in 4'16"66 alla media di 126,237 kmh.

**Classe P7:** 1. Cappellari (Lancia Delta Proto) in 3'42"61 alla media di 145,546 kmh.

**TROFEO FIAT CINQUECENTO**

1. Bongiovanni in 5'14"58 alla media di 102,994 kmh; 2. Crescenza 5'14"80; 3. Mancini 5'15"26; 4. Leogrande 5'17"47; 5. Spagnuolo 5'19"95; 6. Abate 5'21"65; 7. Faccini 5'23"95; 8. Squillacce 5'27"11; 9. Andreoli 5'27"25; 10. Zanini 5'35"34.

# SLALOM □ AL VIA SOLO TRENTA PILOTI Quel Dragone molto tranquillo

**SILA** — Ha vinto senza troppo faticare, Italo Dragone alla guida di una Fiat X 1/9 nello Slalom della Sila, organizzato dalla scuderia Cosenza Corse. Al via, di questa gara che ripercorreva il vecchio tracciato di una cronoscata, solo poco più di una trentina di piloti. Benché la competizione non fosse titolare si è comunque disputata su di un percorso molto selettivo. La lotta per il successo finale si è subito ristretta tra Dragone e Loddo. Quest'ultimo però, a causa di alcuni problemi meccanici non ha potuto disputare la seconda manche. Così per Dragone aggiudicarsi il successo assoluto è stato poco più che una formalità. La sua infatti è stata una gara tranquilla, impostata perlo-

più alla prudenza per evitare spiacevoli rotture meccaniche unici inconvenienti che avrebbero potuto impedirgli di vincere. La gara si è conclusa con Dragone al primo posto, Loddo secondo e terzo Eusebio. Vincitore, quest'ultimo con una Renault 5 Gt Turbo, del Gruppo N. In Gruppo A successo per Germano su Fiat Uno.

*Gaetano Tropea*

**SLALOM**

Sila (Cz), 4 giugno 1995

**Slalom della Sila**

gara nazionale

**Absoluta:** 1. Dragone (Fiat X 1/9) 1'65,96; 2. Loddo (Fiat X 1/9) 1'66,58; 3. Eusebio (Renault 5 Gt Turbo) 1'72,82; 4. Fallara (Fiat 127) 1'74,41; 5. Piria (Vw Golf Gti) 1'75,02; 6. Mocchi (Fiat Ritmo 130) 1'77,38; 7. Petracca (Renault 5 Gt Turbo) 1'81,95; 8. Msasi (Opel Corsa Gsi) 1'84,92; 9. Morena (Peugeot 309 Gti) 1'85,17; 10. Pepe (A 112) 1'86,13.

**GRUPPO N**

**Classe 1300:** 1. De Nisi 1'93,45; 2. Velione 1'97,41 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Misasi (Opel Corsa Gsi) 1'84,92; 2. Crisalli (Peugeot 205 Gti) 1'87,09.

**Classe 2000:** 1. Morena (Peugeot 309 Gti) 1'85,17.

**Classe 2500:** 1. Eusebio 1'72,82; 2. Petracca 1'81,95; 3. Di Bari 1'89,83 (tutti su Renault Gt Turbo).

**GRUPPO A**

**Classe 1600:** 1. Germano (Fiat Uno) 1'87,07; 2. Fac (Peugeot 205 Rallye) 1'93,90; 3. Milone (Peugeot 205 Rallye) 1'94,92.

**Classe oltre 1600:** 1. Martino (Renault 5 Turbo) 1'87,37.

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 1000:** 1. Cannatelli (A112) 1'88,52.

**Classe 1150:** 1. Fallara 1'74,41; 2. Pepe 1'86,13; 3. Iantorno 1'87,69; Surace 2'88,08 (tutti su Fiat 127).

**Classe 1600:** 1. Loddo (Fiat X 1/9) 1'66,58.

**Classe 2000:** 1. Dragone (Fiat X 1/9) 1'65,96; 2. Piria (Vw Gti) 1'75,02; 3. Mocchi (Fiat Ritmo 130) 1'77,38; 4. Orrico (Fiat Ritmo 130) 1'91,92.

# SESTO SUCCESSO PER IL CAMPANO Una Vinaccia da... intenditori

**ROTONDI** — Con il successo nella quarta edizione dello Slalom di Rotondi, Luigi Vinaccia ha ottenuto la sesta vittoria stagionale. L'affermazione odierna del pilota di S. Agata sui Due Golfi, al volante della X1/9 2000 è venuta dopo una bella battaglia, con il molisano Luigi Iacampo (X1/9 2000). Mario Testa, alla sua seconda uscita con la X1/9 1600 Gruppo Speciale è rimasto fuori dalla lotta per il primato a causa di una toccata (dopo aver superato il traguar-

do) nella salita di ricognizione. La lotta tra i primi due, in ogni caso, ha tenuto vivo l'interesse del pubblico. Trentadue i partecipanti alla gara caudina, organizzata dalla Motorsport Caserta Corse con il supporto degli sportivi locali. In quarta posizione assoluta Domenico Testa che, al volante di un interessante prototipo auto-preparato con scocca Fiat 600 e motore 1000 16V frutto di un «cocktail» di pezzi russo-giapponesi, ha regolato il sanguiessoppe Nicola Cola (X1/9 2000) (protagonista di uno «svarione» negli ultimi metri della seconda manche) e Francesco Casale su X1/9 1300. In Gruppo N successo di De Gregorio.

*Rosario Moselli*

**SLALOM**

Rotondi (Av), 4 giugno 1995

**4. Slalom Città di Rotondi**

gara nazionale

**Absoluta:** 1. Vinaccia (Fiat X1/9 2000) 1'06,27; 2. Iacampo (Fiat X1/9 2000) 1'07,89; 3. Testa M. (Fiat X1/9 1600) 1'08,29; 4. Testa D. (Fiat 600/1000) 1'14,02; 5. Cola (Fiat X1/9 2000) 1'14,11; 6. Casale (Fiat X1/9 1300) 1'14,28; 7. Falco (Fiat X1/9 2000)

1'15,21; 8. Emanuele (Fiat X1/9 1300) 1'16,63; 9. Tufino (Renault 5 Gt Turbo) 1'20,93; 10. De Gregorio (Renault Clio Williams) 1'21,00.

**GRUPPO N**

**Classe 1300:** 1. Manna (Peugeot 205 Rallye) 1'26,38.

**Classe 2000:** 1. De Gregorio (Renault Clio Williams) 1'21,00; 2. Di Salvatore (Opel Astra Gsi) 1'45,55.

**Classe oltre 2000:** 1. Carannante 1'21,99; 2. Varchetta 1'31,44 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

**GRUPPO A**

**Classe 1600:** 1. Tarice (Peugeot 205 Rallye) 1'34,80.

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 700:** 1. Carratù 1'26,01; 2. Pagliaroli 1'27,10 (entrambi su Fiat 126).

**Classe 1000:** 1. Ilario (A112) 1'26,23; 2. Panella (A112) 1'27,86; 3. Zorzetti (A112) 1'29,22.

**Classe 1150:** 1. Luzzi (A112) 1'26,28; 2. Strofollino (Fiat Panda) 1'27,15; 3. Mascolo (A112) 1'43,54.

**Classe 1300:** 1. Casale 1'14,28; 2. Emanuele 1'16,63; 3. De Cristoforo 1'30,40 (tutti su Fiat X1/9).

**Classe 1600:** 1. Testa M. (Fiat X1/9) 1'08,29.

**Classe 2000:** 1. Fascia (Alfa 33 Qv) 1'42,08.

**Classe oltre 2000:** 1. Tufino (Renault 5 Gt Turbo) 1'20,93.

**GRUPPO PROTOTIPI**

**Classe 1000:** 1. Testa D. (Fiat 600 16V) 1'14,02; 2. Di Vaio A. (Fiat 500) 1'27,59.

**Classe 2000:** 1. Vinaccia 1'06,27; 2. Iacampo 1'07,89; 3. Cola 1'14,11; 4. Falco 1'15,21; 5. Delle Cave 1'35,12 (tutti su Fiat X1/9).

**TROFEO FIAT CINQUECENTO**

1. Renda 1'30,76.



**Fuoristrada: a Carollo la prova di Palagano**

Alla 3. prova del Campionato Italiano Velocità Fuoristrada che si è svolta sulla pista naturale del Dragone a Palagano si sono presentati al via ben quarantatré piloti. Una gara che, con le sue 4 prove speciali ha fatto vivere intense emozioni a piloti e spettatori. Dominatore della giornata è stato il Team Carollo di Vicenza che ha colto con Antonio Carollo e Paolo Righi rispettivamente il 1. e 2. posto assoluto. Alle loro spalle l'equipaggio formato da Alessio Ferrari navigato da Alberto Bertuzzi.

**Classifica assoluta:** 1. Carollo-Battistella (Jeep Proto) in 1.00'17"; 2. Righi (Jeep) a 00.2"; 3. Ferrari-Bertuzzi (Jeep 2000) a 01'09"; 4. Sapolan-Brotto (Jeep Wrangler Prot) a 02'20"; 5. Simonelli-Sebastiani (Jeep Cj7 5000) a 03'37"; 6. Nicoletta (Suzuki Sj413) a 04'00"; 7. Conteduca (Suzuki Sj413) a 04'03"; 8. Rossi-Morelli (Proto Td) a 04'12"; 9. Barbero (Suzuki Sj500) a 04'26"; 10. Pigozzi-Vallini (Suzuki Proto Td) a 04'46".

■ **AGUZZONI.** Dopo aver trascorso le ultime due stagioni di gara impegnato in alcune cronoscalate in Slovenia e in Croazia, Aguzzoni ha deciso di riprendere l'attività agonistica sul territorio italiano. Per lui è già pronto un Prototipo Cn classe P1, motorizzato Bmw, e curato Armadori dal preparatore bolognese con cui disputerà alcune gare della Coppa Italia della Montagna.

**Cadalora troppo esuberante con la 355**

Spettacolare protagonista di entrambe le prove del Challenge Ferrari è stato sicuramente Luca Cadalora che guidava la 355 numero 27, riservata agli ospiti d'eccezione e che corre fuori classifica. Gli unici a non essere entusiasti della sua condotta aggressiva sono stati i piloti danneggiati dall'incidente nella 1. gara e che guardano anche ai punti per il campionato, ma anche i commissari sportivi che hanno multato di un milione l'asso del Mondiale 500 per essersi esibito in testacoda al termine della 2. prova.

SLALOM □ RAITI BATTUTO A PARTANNA  
**A Virgilio basta una sola mossa**

**PARTANNA** — Un Virgilio apparso determinatissimo nella prima manche ha fatto la differenza nella Coppa Città di Partanna, valida per il Trofeo Centro Sud e per la Coppa Csaì 6. zona di slalom. Al pilota trapanese è bastata una sola salita per segnare il miglior tempo assoluto, che è poi rimasto imbattuto. Infatti, non ha potuto disputare la seconda frazione di gara, perché proprio sulla linea del traguardo, alla fine della prima salita, il motore della sua Fiat X1/9 di Gruppo Speciale ha ceduto di schianto. Nessuno durante la ripetizione della gara, però, è riuscito a fare meglio. Questo, molto probabilmente, perché il tracciato era più lento a causa dell'olio lasciato da alcune vetture. Lo stesso Andrea Raiti, che aveva vinto la scorsa edizione della gara, questa volta ha dovuto accontentarsi della piazza d'onore. Sul gradino più basso del podio è salito Andrea Genova e si è trattato di un gradito ritorno nelle posizioni di testa per lui che aveva fatto la sua riapparizione, dopo quasi tre anni di inattività, allo slalom di Belmonte Mezzagno, dove aveva lamentato problemi di messa a punto della sua Lancia Beta Montecarlo. Genova, che ha colpito un birillo nella prima manche, nella seconda si è reso protagonista di un'eccezionale performance, facendo segnare il migliore responso cronometrico. Poca fortuna, invece, per Giovanni La Mantia, soltanto quarto ma primo tra i Prototipi, che nella prima salita è stato rallentato nel tratto finale, quando ha trovato nella sua traiettoria, sul tornante prima del traguardo, la vettura di Giovanni Fiore in testacoda. In Gruppo N, Giuseppe Riggio, con la Renault 5 Gt Turbo, ha preceduto Mario Tafuri, mentre in Gruppo A la vittoria è andata a Giuseppe Messina, al volante di una Fiat Uno Turbo; infine, nel Trofeo Cinquecento, da registrare il netto successo di Francesco Tortora.

Dario Lucchese

**SLALOM**

Partanna (Tp), 4 giugno 1995

**12. Coppa Città di Partanna**

gara valida per la Coppa Csaì 6. zona

**Assoluta:** 1. Virgilio (Fiat X1/9) 175,19; 2. Raiti (Fiat X1/9) 177,83; 3. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 177,85; 4. La Mantia G. (Fiat X1/9) 180,78; 5. Corso (Fiat X1/9) 180,79; 6. Irato (Fiat X1/9) 181,47; 7. Compagnino (Fiat 127) 181,55; 8. Munafo (Fiat 127) 181,82; 9. Fiore (Fiat X1/9) 183,89; 10. Riggio (Renault 5 Gt Turbo) 184,71.

**GRUPPO N**

**Classe 1300:** 1. Di Gregorio 197,30; 2. Allegro 199,18; 3. Amabile 203,43; 4. Caicagno 209,23 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Ienna (Peugeot 205 Gti) 198,79; 2. Feo (Opel Corsa Gsi) 201,96.

**Classe 2000:** 1. Licitra (Renault Clio) 192,88; 2. Martorana (Opel Astra) 193,27; 3. Segreto (Renault Clio) 195,03; 4. Mistretta (Peugeot 205 Gti) 195,94; 5. Dragotta (Opel Astra) 199,01; 6. Alletto (Peugeot 205 Gti) 205,75; 7. Catalogna (Opel Kadett Gsi) 207,02.

**Classe 2500:** 1. Riggio 184,71; 2. Tafuri 187,31; 3. Cipolla 188,03; 4. Ciulla 193,96. (Tutti su Renault 5 Gt Turbo).

**GRUPPO A**

**Classe 1600:** 1. Lo Faso (Peugeot 205 Rallye) 201,09; 2. Principe (Alfa Romeo) 223,12.

**Classe oltre 1600:** 1. Messina (Fiat Uno Turbo) 193,06; 2. Nobile (Volkswagen Golf Gti) 208,10.

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 700:** 1. Reina (Fiat 126) 190,47;

2. Parisi (Fiat 500 Giannini) 193,76; 3. Campobello (Fiat 126) 201,46.

**Classe 1000:** 1. Di Stefano (Fiat 127) 191,39; 2. Ferlito 192,96; 3. Agliata 194,02; 4. Spadaro 194,03; 5. Marino (Fiat 127) 194,53; 6. Lazzaro 194,72; 7. Giocchino Arresta (Fiat Panda) 201,96; 8. Cannistraro 217,23. (Tutti gli altri su A112)

**Classe 1150:** 1. Compagnino (Fiat 127) 181,55; 2. Munafo (Fiat 127) 181,82; 3. Puleo 194,09; 4. De Martino (Fiat 127) 194,72; 5. Poma (Fiat 127) 197,54; 6. Burgio S. 198,97; 7. Amari 201,60; 8. Giuseppe Arresta 201,94; 9. Giacalone 208,01; 10. Marchese 208,13. (Tutti gli altri su A112)

**Classe 1300:** 1. Raiti 177,83; 2. Irato 181,47; 3. Piazza 189,50. (Tutti su Fiat X1/9)

**Classe 1600:** 1. Virgilio 175,19; 2. Evola 195,10. (Tutti su Fiat X1/9)

**Classe 2000:** 1. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 177,85; 2. Corso (Fiat X1/9) 180,79; 3. De Giorgio (Alfa Romeo Duetto) 199,99.

**Classe 2500:** 1. Trinca (Porsche 911 Sc) 190,33; 2. La Corte (Fiat Ritmo 130) 196,07; 3. Monteleone (Fiat Uno Turbo) 201,62; 4. Canzone (Fiat Uno Turbo) 201,73; 5. La Corte (Opel Kadett Gte) 202,24.

**PROTOTIPI**

**Classe 1000:** 1. Pizzo (Fiat 500) 186,35; 2. Giacalone (Fiat 500) 194,40; 3. Cialona (Fiat 600) 194,50; 4. Armato (Fiat 600) 204,46.

**Classe 2000:** 1. La Mantia G. 180,72; 2. Fiore 183,89; 3. La Perna 207,95; 4. Tummio (Innocenti Mini 90) 226,35.

**GRUPPO CINQUECENTO:** 1. Tortora 195,61; 2. Zappalà 204,15; 3. Salvo 223,57.



GALLA

**A Virgilio, sopra, è bastata una sola salita per aggiudicarsi lo slalom di Partanna in Sicilia. La gara di Mosciano Sant'Angelo è stata la saga dei Pepe. Domenico, a lato, si è imposto con una Fiat 850-2000, mentre il secondo posto è stato conquistato da Giovanni al volante di una Fiat X1/9. Fra i due un distacco di pochi decimi di secondo**

ROSSI NON FA IL TRIS A FERRIERE  
**È De Micheli il... guastafeste**

**FERRIERE** — Ci teneva Erberto Rossi a vincere lo slalom Ferriere-Boasio che gli avrebbe permesso di portare a tre le vittorie in questa classica ligure. A fare da «guastafeste» però ci hanno pensato Gian Pasquale De Micheli e Mozzone. Così Rossi si è dovuto accontentare della piazza l'onore, mentre la vittoria è meritatamente andata al portacolori della Supergara, De Micheli, mentre, Mozzone ha conquistato la quinta posizione. Buona la prova di Cremonesi, terzo, impegnato a collaudare cambio e impianto frenante della sua Fedecar. Gardella, nono assoluto, conferma la sua superiorità nel Gruppo A, mentre l'N è andato a Costa.

Cesare Rosso

**SLALOM**

Ferriere (Ge), 4 giugno 1995

**7. Ferriere-Boasio**

gara nazionale

**Assoluta:** 1. De Micheli (Gmg) 177,76; 2. Rossi (E.R.2) 178,07; 3. Cremonesi (Fedecar) 178,48; 4. Loddo (L.A. 2000) 182,97; 5. Mozzone (Gmg) 184,75; 6. Panesi 190,85; 7. De Martini 191,28; 8. Cambiaso 194,87 (tutti su Fiat X1/9); 9. Gardella (Peugeot Rallye) 195,44; 10. Ferrari (Fiat 127 S) 202,15.

**GRUPPO N**

**Classe 1300:** 1. Trezza 210,36; 2. Bogliano 214,58; 3. Torelli Marina 239,47 (tutti su Peugeot Rallye).

**Classe 1600:** 1. De Ferrari 209,77; 2. Peirano A. 214,55 (entrambi su Opel Corsa).

**Classe 2000:** 1. Costa 204,99; 2. Canale 223,91 (tutti su Peugeot 309).

**Classe 2500:** 1. Nardone 205,25; 2. Gaseni 210,77; 3. Saredi (Delta 16v) 211,53; 4. Marini 211,84; 5. Daneri 202,00; 6. Galante (Uno T.) 224,04 (gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**GRUPPO A**

**Classe 1600:** 1. Gardella (Peugeot Rallye) 195,44; 2. Canavari (Opel Corsa)

211,45; 3. Fioretti (Fiat Uno) 218,03; 4. Fossa (Opel Gta) 229,87.

**GRUPPO SPECIALE**

**Classe 1100:** 1. Ponte 208,64; 2. Maggiolo 209,37; 3. Polini (Fiat 127 S) 213,31; 4. Rizzo 213,17; 5. Zazzaro 226,00 (tutti gli altri su A 112 Abarth).

**Classe 1150:** 1. Ferrari 202,15; 2. Di Maggio 210,06; 3. Pastorino 212,61 (tutti su Fiat 127 S); 4. Piovesan 213,24; 5. Bernardello 214,00; 6. Spinetti 222,45 (tutti su A 112 Ab.).

**Classe 1300:** 1. De Lorenzi (Simca Rally) 204,45; 2. Bordanzi (Fiat X1/9) 208,45; 3. Botta (De Tomaso) 209,39.

**Classe 1600:** 1. De Martini 191,28; 2. Cambiaso 194,87 (entr. su Fiat X1/9); 3. Telani (Fiat 128 C) 209,39.

**Classe oltre 2000:** 1. Fantone (Delta) 233,07.

**PROTOTIPI**

**Classe 1000:** 1. Bonini (Fiat 500/Honda) 207,48; 2. Mantovani (Fiat 500/1000) 208,98; 3. Terrile (Fiat 126/1000) 211,8.

**Classe 1600:** 1. Panesi 190,85; 2. Pate 208,86 (entr. su Fiat X1/9).

**Sport Prototipi:** 1. De Micheli (Gmg 2000) 177,76; 2. E. Rossi (Er 2) 178,06; 3. Cremonesi (Fedecar) 178,48; 4. Loddo (L.A. 2000) 182,97; 5. Mozzone (Gmg 2000) 184,75.



PIERANUNZI



A MOSCIANO SFIDA IN FAMIGLIA

# Classifica al doppio Pepe

MOSCIANO SANT'ANGELO — Al via 38 piloti e sul percorso, molto spettacolare, una bella cornice di pubblico. La prima salita veniva vinta da Roberto Di Giuseppe, su Lancia Delta Integrale, che precedeva il portacolori della scuderia Foggia Corse, Domenico Pepe. Il terzo tempo di manche era di Giovanni Pepe,

ma l'abbattimento di un birillo lo faceva precipitare in undicesima posizione di manche. Quindi al terzo posto, in questa prima salita, troviamo Pierluigi Piccioni della Pescara Corse. Nella ripetizione della salita Domenico Pepe riusciva a migliorarsi, spiccando il miglior tempo che gli valeva la vittoria assoluta. Alle sue

spalle, per pochissimi decimi, il compagno di scuderia Giovanni Pepe, seguito da Roberto Di Giuseppe, che peggiorava il tempo della prima manche. Nel Gruppo N era Pierluigi Piccioni a prevalere sull'eterno rivale Peroni, con più di quattro secondi di vantaggio. In Gruppo Speciale vittoria del solito Fernando Palmarini, che ha preceduto Manucci e Carnevale. I due Pepe sono stati i padroni tra i Prototipi, mentre alle loro spalle si è piazzato Pietro Scrocca su Fiat X1/9.

Eugenio Mascioli

## SLALOM

Mosciano Sant'Angelo (Te), 4 maggio 1995

### 7. slalom di Mosciano

gara nazionale

**Assoluta:** 1. D. Pepe (Fiat 850) 153.13; 2. G. Pepe (Fiat X1/9) 153.37; 3. Di Giuseppe (Lancia Delta 16V) 153.84; 4. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 156.05; 5. Palmarini (Renault 5 Gt Turbo) 156.82; 6. Scrocca (Fiat X1/9) 158.38; 7. De Amicis (Fiat 850) 158.53; 8. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 160.04; 9. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) 160.16; 10. Alessandrini (Peugeot 309 Gti) 162.09.

### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Zecca 168.68; 2. Fiorile 171.34; 3. Sterlicchi 180.51; 4. Bianchi 181.21; 5. Febbo 183.78; 6. Forti 187.72 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. De Dominicis (Opel Corsa Gsi) 169.04.

**Classe 2000:** 1. Maiorini G. (Renault Clio Williams) 171.89; 2. Bertinelli (Opel Kadett Gsi) 177.40.

**Classe oltre 2000:** 1. Piccioni 156.05; 2. Peroni 160.16 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Medori (Alfa 33) 177.50; 2. Palmucci (Peugeot 205 Rallye) 178.54.

**Classe oltre 1600:** 1. Di Giuseppe (Lancia Delta) 153.84; 2. Alessandrini (Peugeot 309) 162.09; 3. Chiappinelli (Renault 5 Gt Turbo) 175.62.

### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Camaioni (Fiat 500) 181.02.

**Classe 1000:** 1. Morlino (Vw Golf Gti) 213.12.

**Classe 1150:** 1. Manente 174.70; 2. Bianchini 183.37 (entrambi su A112).

**Classe 1300:** 1. Carnevale (Fiat X1/9) 164.42; 2. Romoli (Citroën Ax) 171.80; 3. Prosperi (Simca Rally) 171.96; 4. Miccozzi (Simca Rally) 180.02.

**Classe 2000:** 1. Maiorini P. (Fiat Ritmo 130) 183.47.

**Classe oltre 2000:** 1. Palmarini (Renault 5 Gt Turbo) 156.82; 2. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 160.04; 3. Palazzetti (Ford Escort Turbo) 173.68.

### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Di Filippo (Fiat 600) 169.73.

**Classe oltre 1000:** 1. D. Pepe (Fiat 850) 153.13; 2. G. Pepe (Fiat X1/9) 153.37; 3. Scrocca (Fiat X1/9) 158.38; 4. De Amicis (Fiat 850) 158.53; 5. Felicioni (Fiat 600) 171.53.

UN BIRILLO PRIVA BENAZZOLI DELLA VITTORIA

# Campanini in Maxi se la ride alla grande

VALLIO TERME — Giuseppe Campanini su Renault 5 Maxi si è aggiudicato la vittoria assoluta nella quarta edizione dello slalom Comune di Vallio Terme. Alle sue spalle sono stati protagonisti di una vivace battaglia Franco Tomasini su Opel Kadett Gsi e Fulvio Benazzoli su Fiat X1/9, tanto è vero che alla fine erano divisi da soli 45 centesimi di secondo. Ed è stato proprio Benazzoli, terzo classificato il protagonista della gara, avendo fatto registrare in entrambe le salite disputate il miglior tempo. Ma nella seconda ha abbattuto un birillo che, con la conseguente penalizzazione di 10", gli è costato la vittoria. Nella prima manche Benazzoli ha

totalizzato 142,49 punti contro i 144,94 di Campanini, che nella seconda ha migliorato portandosi a 140,90 imitato da Tomasini con 142,04, mentre il pilota su Fiat X1/9 li avrebbe battuti nettamente con 136,38 se i commissari, come detto, non avessero dovuto penalizzarlo per il birillo abbattuto. Anche per la quarta e quinta piazza c'è stata lotta molto incerta, ma alla fine ha prevalso Renzo Dezza su Ford Escort davanti a Roberto Loda su Fiat 127 per soli 85 centesimi di secondo. In Gruppo N la vittoria è andata a G.P. Tomasini su Opel Corsa Gsi, mentre nel Gruppo A successo per Bonafede con l'Alfa 33.

Gianfranco Reduzzi



## SLALOM

Vallio Terme (Bs), 4 maggio 1995

### Slalom di Vallio

gara nazionale

**Assoluta:** 1. Campanini (Renault 5 Maxi) 140.90; 2. Tomasini (Opel Kadett Gti) 142.04; 3. Benazzoli (Fiat X1/9) 142.49; 4. Dezza (Ford Escort Rs) 143.08; 5. Loda (Fiat 127) 143.91; 6. Valgolio (Ford Escort) 150.08; 7. Frungillo (A112) 150.83; 8. Chiodini (A112) 152.60; 9. Mantovani (Fiat X1/9) 152.73; 10. Baggi (Renault 5 Gt Turbo) 153.79.

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Pasini 164.21; 2. Muffolini 172.06; 3. Festa 175.67; 4. Bertaboni (Peugeot 106 Rallye) 176.19; 5. Zaccaria (Peugeot 106 Xsi) 176.68 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. G.P. Tomasini (Opel Corsa Gsi) 151.30; 2. Rosina (Opel Corsa Gsi) 171.43; 3. Pietrobboni (Peugeot 205 Gti) 173.54.

**Classe 2000:** 1. Franzoni (Opel Astra Gsi) 164.03; 2. Parladori (Opel Kadett Gsi) 165.17.

**Classe oltre 2000:** 1. Zanetti 155.52; 2. Rota (Fiat Uno Turbo) 156.34; 3. Bonetti 161.13; 4. Baresi 166.01 (tutti gli altri

su Renault 5 Gt Turbo).

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Bonafede (Alfa Romeo 33) 174.98.

**Classe oltre 1600:** 1. Da Rolo (Volkswagen Golf Gti 116V) 214.39.

### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Antonini (Fiat 126) 162.98.

**Classe 1000:** 1. Frungillo 150.83; 2. Chiodini 152.60; 3. Olivieri (Fiat 127) 160.48; 4. Tessari 167.48 (tutti gli altri su A112).

**Classe 1150:** 1. Loda 143.91; 2. Boffi 156.28; 3. Maffei 168.28; 4. Bassi 189.48 (tutti su Fiat 127).

**Classe 1600:** 1. Mantovani (Fiat X1/9) 152.73; 2. Da Monte (Volkswagen Golf) 153.84.

**Classe 2000:** 1. Dezza 143.08; 2. Valgolio 150.08 (entrambi su Ford Escort).

**Classe oltre 2000:** 1. F. Tomasini (Opel Kadett Gsi) 142.04; 2. Baggi (Renault 5 Gt Turbo) 153.79.

### PROTOTIPI

**Classe 1200:** 1. Campanini (Renault 5 Maxi) 140.90; 2. Guerrato (Fiat X1/9) 162.22.

**Classe 2000:** 1. Benazzoli (Fiat X1/9) 142.49.

## Sono in molti sottopeso a Castione

Pioggia a dirotto sul Monte Pora nella prima parte del F. Rally Marinoni, poi torna il sole, ma a fine gara ancora... pioggia, ma questa volta di squalifiche. A farne le spese sono tutti i piloti del 4. raggruppamento (i classificati che hanno compiuto almeno un giro del tracciato) vale a dire: Orlando Redolfi con la Toyota Celica per circa 6 chilogrammi in meno, il secondo classificato Tonino Vecchi con la Lancia Delta Hf integrale del Punto Auto e Lino Ferrari su Ford Sierra Cosworth per lo stesso motivo. Nel secondo raggruppamento hanno patito la stessa sorte per sottopeso lo specialista Franco Pandolfi con la Fiat Cinquecento Honda miglior tempo sul traguardo ed il terzo classificato Franco Merelli con il prototipo A 112.

■ **MUSSOMELI.** La prima edizione dello slalom Città di Mussomeli - Trofeo Angelo Farina, in programma per il 25 giugno, è stata spostata dall'Automobile Club Caltanissetta al 24 settembre.

■ **TERMINI.** Dopo qualche anno di sosta torna la cronoscalata Termini-Caccamo che si disputerà in provincia di Palermo, organizzata da Staff 99. La gara, valevole per il campionato siciliano, è stata anticipata dal 2 luglio al 25 giugno. Le iscrizioni si chiuderanno cinque giorni prima.

■ **RADUNO.** A Vallelunga il 1. ed il 2 di Luglio. Si svolgerà, per la prima volta in Italia, un raduno in pista per le monoposto con motore motociclistico, la vecchia Formula 3. Tutti i possessori di Cooper Norton Jap o le successive Tecno Ducati, Tecno Benelli eccetera, che volessero partecipare, possono contattare Sandro Frangioli al n. 0761/540040 la sera, o inviare un fax al n. 06-3412563.

■ **MAIONE.** Di contorno alla cronoscalata Coppa dei Templi, (che si è disputata alcune settimane fa) si è disputata anche una gara Club che ha visto, però, solo tredici vetture al via. Per il secondo anno consecutivo si è imposto il giovane napoletano Tony Maione, autore di un'ottima prestazione assoluta con la «poderosa» Ford Sierra Cosworth due volumi.

VST □ NEL RECUPERO DELLA TERZA PROVA

# Sboccia Rosella anche a Maggiora

MAGGIORA — Giornata di grande fermento al «Pragiarolo» di Maggiora per la terza prova del Campionato Italiano di Velocità su Terra. Un eccezionale «fuori programma» per la pista maggiorese che ha ospitato

quest'anno una seconda prova titolata in sostituzione della marchigiana di Pergola. In forma strepitosa il laziale Gian Battista Rosella che è stato il protagonista della gara riservata alle monoposto 3500 e che ha con-

dotto senza sbavature la sua vettura spinta da un motore Lancia 2000 in testa dall'inizio alla fine, Rosella ha preceduto il campione tricolore Gallotta e l'emiliano Marchetti anche loro con prototipi monoposti dotati

**Nella categoria Elaborate 3500 cc, primo successo stagionale per Rossetti, sopra, nella Vst-tricolore a Maggiora che si è imposto su Erminio Forti**



BIONDO

F. RALLY □ NORI LE TENTA TUTTE MA...

## Quel Maroni vola sul Monte Pora

CASTIONE DELLA PRESOLANA — Benvenuto Maroni da Lecco è salito fino in cima alla Valseriana per disputare il Formula Rally del Monte Pora aggiudicandosi con pieno merito il 5. Trofeo Gian Paolo Marinoni in memoria dello sfortunato dakarista bergamasco. La gara, organizzata su uno splendido tracciato di circa 1000 metri dall'attivissimo Rally Team Gian Paolo Marinoni, ha dovuto scontare nella prima parte della manifestazione un'acqua battente. Giove pluvio dava però una mano ai piloti dalle ruote scoperte e una volta asciugato il tracciato, comparando anche un timido sole, ridava speranze di vittoria in primis a Maroni che in finale era pronto a scatenare la proverbiale grinta sull'impegnativo tracciato e proprio al terzo passaggio staccava il miglior tempo in 1'05"89. Alle

spalle del lecchese c'era un altro prototipo Suzuki a farsi luce: quello guidato da Elezio Nori che si confermava anche in questa occasione il più serio pretendente alla vittoria finale. A Luciano Tamburini non rimaneva che accontentarsi dell'ultimo gradino del podio a più di 14 secondi di distacco. Molto attese, anche dal numeroso pubblico pagante il 4. raggruppamento con il pilota preparatore di Pedrengo Orlando Redolfi in grande evidenza sul lotto degli avversari. A fine gara la direzione estraeva il cartellino rosso per tutti i classificati del 4. raggruppamento in seguito alla squalifica per peso non regolamentare di tutte le vetture. Il raggruppamento non aveva alcun vincitore ma, caso più unico che raro, tutti sconfitti! Nel 3. raggruppamento un eccellente Leonardo Massola con la X1/9 aveva la meglio

sulla Porsche di Lusenti, mentre nel 2. era Mario Torri con la Peugeot 205 del Rally Team Gian Paolo Marinoni a risultare vincente. Nel 1. raggruppamento prestigiosa affermazione per Nicola Narciso al volante del prototipo Fiat 127.

Gianfranco Reduzzi

### FORMULA RALLY

Castione della Presolana (Bg), 4 giugno 1995

#### 5. Trofeo Gian Paolo Marinoni

gara nazionale

- 1. RAGGRUPPAMENTO:** 1. Narciso (Fiat 127 Proto) in 5'08"78; 2. Polvra (Fiat Panda-Honda Proto) a 35"33.
- 2. RAGGRUPPAMENTO:** 1. Torri (Peugeot 205 Gti) in 5'31"18; 2. Belometti (Peugeot 205 Gti) a 7"86; 3. Besenzoni (Opel Corsa Gsi 16V) a 17"47.
- 3. RAGGRUPPAMENTO:** 1. Massola (Fiat X1/9) in 4'45"08; 2. Lusenti (Porsche 914) a 12"98; 3. Pantaloni (Renault 5 Maxi Turbo) a 13"30; 4. Pedrocchi (Renault 5 Gt Turbo) a 40"90.
- 5. RAGGRUPPAMENTO:** 1. Maroni (Proto Suzuki Junior) in 4'27"52; 2. Nori (Proto Suzuki) a 5"64; 3. Tamburini (Tubolare 1000) a 14"45.

di motori Lancia. Sfortunato invece, Gigi Susan fermato da problemi meccanici al primo giro, dopo la bella vittoria di Piacenza era molto atteso. Fuori anche Licheni per rottura della scatola guida, e Apostoli con problemi allo sterzo. Maccarinelli con la sola seconda marcia, ha chiuso al quarto posto. Nelle classi di minor potenza ha vinto il varesino Marco Gusmeroli (Toyota) che ha rintuzzato i ripetuti attacchi di Tagliaferri, nel finale vicinissimo ed insidioso. Prima vittoria stagionale del mantovano Claudio Rossetti su Lancia Delta Hf, nelle elaborate, davanti a Erminio Forti su Porsche e al toscano Benci. Monologo di Giandini (Beta Montecarlo) la classe 2000 con Zuffada primo degli inseguitori seguito da Rizzo. Nella categoria vetture Autocross ha dominato la Volkswagen Maggiolino di Ferraris, seguito da Colombo con la Mini 90 - Kawasaki. La più contesa è stata la vittoria per la classe «Monotipo Limited», con Salvatore Vigliarolo alla fine sul podio dopo lotte continue, con Baccini e Giacomotti, mentre sfortunato l'ex-tricolore Valfredini non ha visto il traguardo causa la rottura di una sospensione.

Eraldo Guglielmetti

### VELOCITÀ SU TERRA

Maggiora (No), 4 giugno 1995

#### Vst a Maggiora

terza gara del campionato italiano

**Monoposto 3500** 1. Rosella (Lancia) 7'20"21; 2. Gallotta (Lancia) 7'23"13; 3. Marchetti (Lancia) 7'30"84; 4. Maccarinelli (Renault) 7'33"20; 5. Bordi (Lancia) 7'36"37; 6. Grassetto (Porsche) 7'25"15; 7. Bizzotto (Porsche) 7'20"89 a 1 giro.

**Monoposto 1600:** 1. Gusmeroli Marco (Toyota) 7'44"28; 2. Tagliaferri (Fiat) 7'45"16; 3. Chiesura (Yamaha) 7'48"09; 4. Ferrari (Honda) 7'57"22; 5. Faccincani (Fiat 1600) 8'04"54; 6. Piani (Fiat) 8'17"64; 7. Barberis (Kawasaki) 8'20"48; 8. Serrone (Lancia) 8'34"07; 9. Scherini (Kawasaki 1100) 7'53"42 a 1 giro.

**Elaborate 3500:** 1. Rossetti (Lancia Delta Hf) 7'34"58; 2. Forti (Porsche) 7'46"01; 3. Benci (Lancia Delta); 4. Corallo (Lancia) 8'01"69; 5. Andolina (Lancia Delta) 8'10"79; 6. Giarolo (Lancia).

**Elaborate 2000:** 1. Giandini (Lancia Montecarlo) 8'02"34; 2. Zuffada (Lancia) 8'14"88; 3. Rizzo (Fiat Ritmo) 8'15"87; 4. (Fiat X1/9) 8'17"66; 5. Amatori (Fiat X1/9) 8'18"89; 6. Ghiozzini (Fiat Ritmo) 8'34"05; 7. Fusi (Vw Golf Gti) 8'43"16; 8. Moratelli (Lancia) 8'46"43; 9. Nocilla (Fiat Ritmo) 3'53"30.

**Elaborate Autocross:** 1. Ferraris (Vw 1800); 2. Colombo (Mini-Kawasaki); 3. Mucignat (Fiat 1500); 4. Tarchini (A112 Abarth); 5. Alessio (Fiat X1/9).

**Monoposto «Limited»:** 1. Vigliarolo; 2. Baccini; 3. Giacomotti; 4. Ubertini; 5. Busco; 6. Rabbazzi; 7. Garda; 8. Braghioroli.



**ALL' ULTIMO**

# TRICOLORE RALLY

## SALENTO

**Due piccolissimi secondi separano il vincitore Cunico dallo sconfitto Liatti alla fine di una gara spettacolare che il biellese pareva avere saldamente in pugno dopo gli exploit di Dallavilla**

**GIANNI COGNI**

Una ruota sull'asfalto, un'altra ben oltre il ciglio della strada: guidando con questa grinta Cunico, a fianco, ha recuperato a un Liatti che pare ancora incredulo, sotto a destra, i trenta secondi di ritardo accumulati alla fine della prima tappa...

**L**ECCE — Una cosa è certa: questo rally del Salento lascerà il segno nella storia della specialità. Nella storia del tricolore '95 ma anche in quella dei rally italiani, perché ha scritto una pagina tanto rocambolesca ed entusiasmante quanto importante nel duello fra Cunico e Liatti, con il vicentino capace di ribaltare a suo favore l'esito finale proprio sulla speciale conclusiva e per l'inezia di 2". Un Cunico capace, anche, di vincere nella gara in cui più ha sofferto e proprio nel momento a lui meno propizio, cioè quando era di nuovo precipitato nel ruolo di cacciatore dopo appena due prove affrontate nei panni della lepre. Ma anche nella storia di domani il Salento andrà ricordato, forse con ben altri confini, perché dalle mille trappole

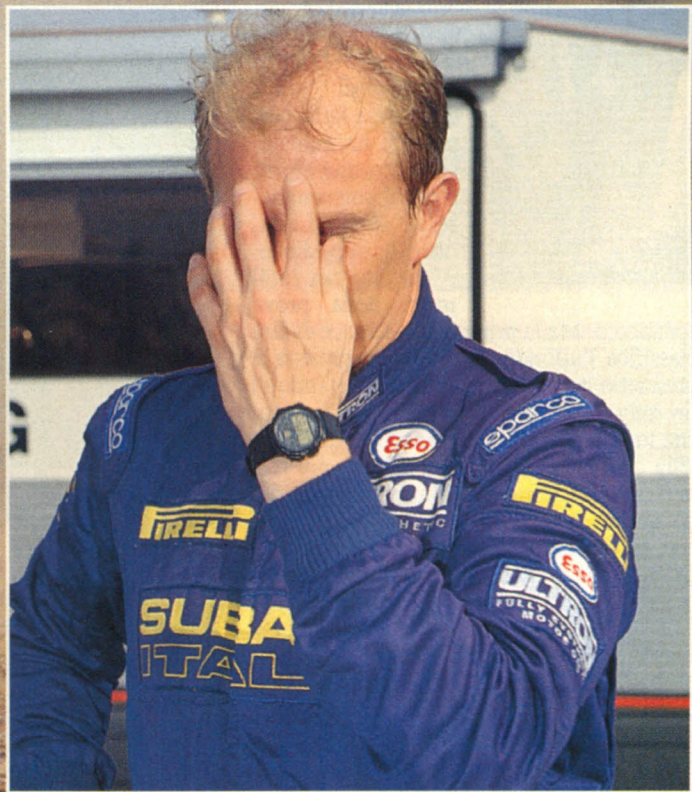
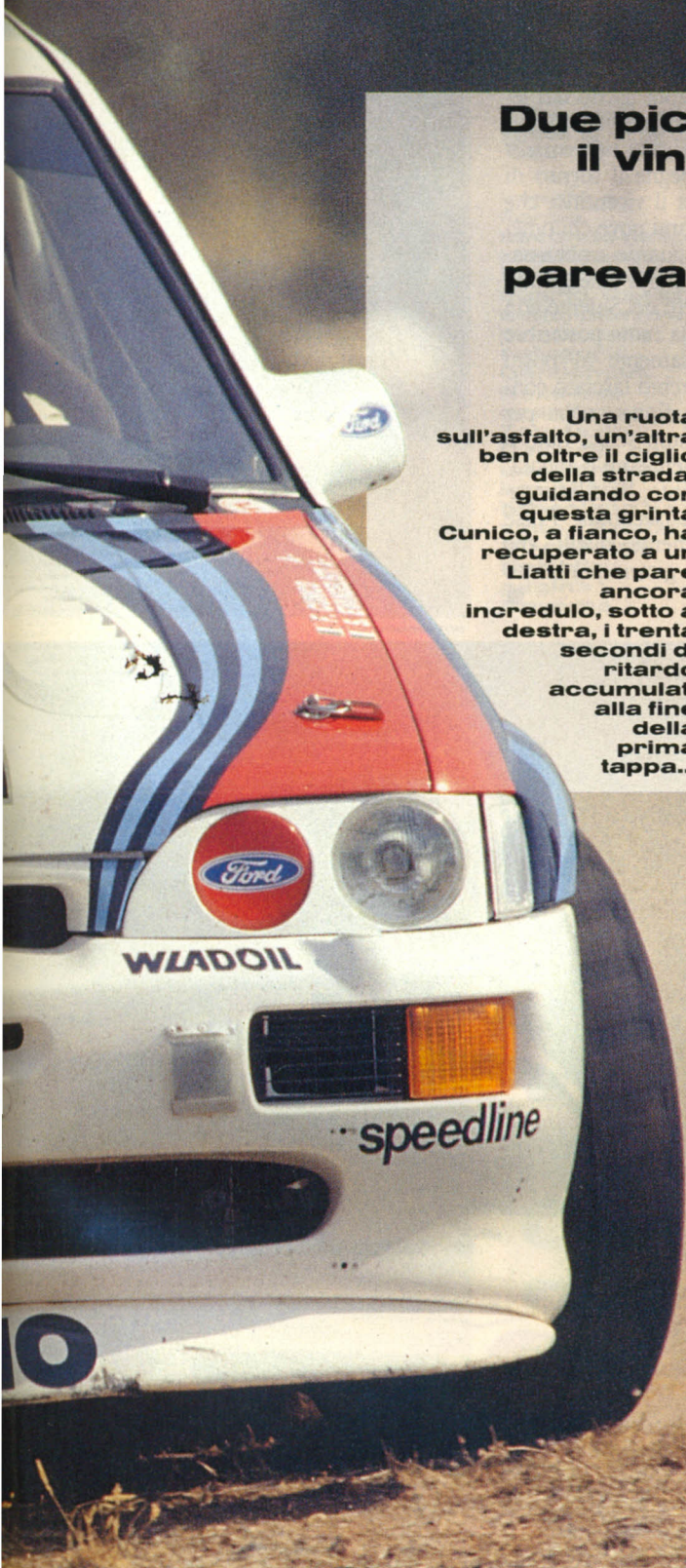


foto: gallerie PHOTO4

# O RESPIRO

puugliesi ha trovato definitiva consacrazione il talento cristallino di Andrea Dallavilla, il giovane della Grifone che ha offerto un repertorio tale per sicurezza e prestazioni da non dover nemmeno rimpiangere il fatto che la sua indiscutibile superiorità sia stata stemperata da un sofferto terzo posto. Comunque, aver vinto dodici delle venti prove speciali in programma, mentre gente del calibro di Cunico e Liatti stava dando fondo a ogni risorsa, rischia per assurdo, di far beatificare oltre i suoi già grandissimi meriti Dallavilla e di oscurare quelli di tutti gli altri primatari. Anche se poi il grifonfino ha perso la gara perché un destino beffardo gli ha messo due pietre in traiettoria... Fra i temi forzatamente di contorno ci sono quelli dell'altra felice «scoperta» della gara, il «baby-2» della Grifone Andrea Navarra, e del ritrovato Piero Longhi, ma anche quelli che hanno trasformato la gara salentina in una gara: il vincitore Cunico, il secondo classificato ma non sconfitto Liatti e persino Gilberto Pianezzola. Fra acuti e incertezze il bassanese era ancora in grado di lottare per gara e campiona-

to quando ha dovuto alzare bandiera bianca dopo aver urtato l'ennesima pietra portata a centro strada dalla foga altrui. E forse è proprio la sequenza dei fatti principali quella che può chiarire meglio di tutto quanto ha fatto palpitare e ha entusiasmato in due giorni sotto il sole pugliese. È subito Liatti, oltre il prevedibile: 3" su tutti nei 1900 metri della prova

spettacolo. Ma la prima tratta capace di fare classifica l'affondo di Dallavilla proietta il bresciano per la prima volta al comando di un rally tricolore. Poi, la reazione di Liatti che lo affianca e la controrisposta di Dallavilla che riallunga, mentre appena più dietro Cunico e Longhi, e Pianezzola viaggiano quasi a braccetto. Poi, colpo di scena, con la contemporanea doppia foratura di Cunico (con al mousse che ne limita i danni in 30") e di Dellavilla (che invece perde 2'09") che sembrano lasciare via libera a Liatti. Invece non molla nessuno. Anzi, la prima tappa si chiude proprio con il leader Liatti nei guai: prima l'auto contro una pietra, poi quegli assurdi 7" (che si riveleranno fatali) persi sulla replica della speciale spettacolo che proiettano Longhi a soli 5" e rimettono in gioco l'altalenante Pianezzola (a 23") ed il furioso Cunico (a 30"). Il nuovo giorno è talmente illuminato dai davastanti (per gli altri) scratch di Dallavilla che gli iniziali sorrisi di benevolenza dei rivali al suo indirizzo si trasformano in occhiate quasi velenose, mentre chi assiste fa persin fatica ad accorgersi che c'è quasi troppo aplomb

nell'incedere di Liatti. Ma la sveglia arriva deflagrante quando il pilota della Subaru è costretto a disputare una prova con il semiasse posteriore sinistro rotto e Cunico gli addenta i residui 13" di ritardo e lo scavalca di 4", mentre un Pianezzola uscito dal letargo, arriva ad alitargli sul collo, a 10". Li, a cinque prove dalla fine, Liatti ridiventa tigre ed in due speciali spegne il sorriso di Cunico. Sembra finita per il vicentino, che si presenta al via degli ultimi nove chilometri con 2" di ritardo e lo sguardo... abbassato. Sembra finita quando Liatti emerge dall'ultimo slalom fra i muretti del Salento con un gran bel tempo e con la ruota posteriore destra ancora miracolosamente al posto malgrado un pezzo di cerchio lasciato contro un ostacolo. Sembra finita anche per Cunico, che arriva allo stop senza fiato e senza il coraggio di chiedere com'è andata. A realizzare che hanno vinto, lui e Evangelisti, impiegano qualche secondo. Forse proprio quattro, esattamente quelli che hanno trasformato il loro giorno più brutto in quello più bello. ■



LA CRONACA □ DOMINA MA FORA DUE VOLTE

# Dallavilla eroe sfortunato

**Longhi, a fianco, secondo nella prima tappa ha concluso quarto. Ghezzi, sotto, ottavo e primo della categoria Gentlemen. Nella foto grande la Toyota di Dallavilla con una gomma kappa: il bresciano ha vinto 12 delle 20 speciali. Nell'altra pagina Navarra**



foto grafiePHOTO4

**L** ECCE — Partono in 45, di cui la metà abbondante iscritti al... premiato circus errante del tricolore assoluto. Per aperitivo, il giovedì, viene offerta la prova fra le balle di paglia nell'antistadio lecchese: giusto il tempo perché Liatti faccia prender paura a tutti. Ma dietro le quinte si scopre che il più impaurito è lui: il differenziale centrale a controllo elettronico della sua Impreza in realtà non funziona. Nemmeno il chip arrivato nottetempo dall'Inghilterra ha risolto il problema, anzi, all'i-

nizio della gara vera Liatti nutre dubbi anche sull'efficienza del servosterzo. Cunico, dal canto suo, sembra addirittura ancor meno contento che in passato della sua Escort e, diversamente dal Targa Florio, si ritrova puntualmente allo stesso livello di un Longhi ritrovato e in crescita. Il più infelice di tutti? Vanni Pasquali, il quale fra le balle di paglia della prova-spettacolo dimostra che il trauma dell'incidente al Ciocco è superato ma i tempi nelle speciali vere non escono. Anzi, spuntano nuovi



IL BIELLESE POTREBBE NON CORRERE AL «LANA»

## Cunico e Liatti questione risolta?

**LECCE** — E adesso? Con tre vittorie in carriera (contro una di Liatti) e cinque risultati utili ai fini della classifica finale, Gianfranco Cunico ha riallungato la mano sul tricolore. Non solo: Liatti, dal canto suo, non nasconde di guardare con più interesse a vestire i panni del vice-Sainz in Nuova Zelanda piuttosto che giocarsi un'altra fetta di chance tricolore nel quasi contemporaneo rally di Biella. E la Toyota è ancora a bocca asciutta, tanto che la nuova

stella Dallavilla ha adesso più punti del suo «Capitano» Pianezzola ma insegue a 45 lunghezze da Cunico la sua prima vittoria. Vista così sembrerebbe quasi fatta per Cunico. Chissà...

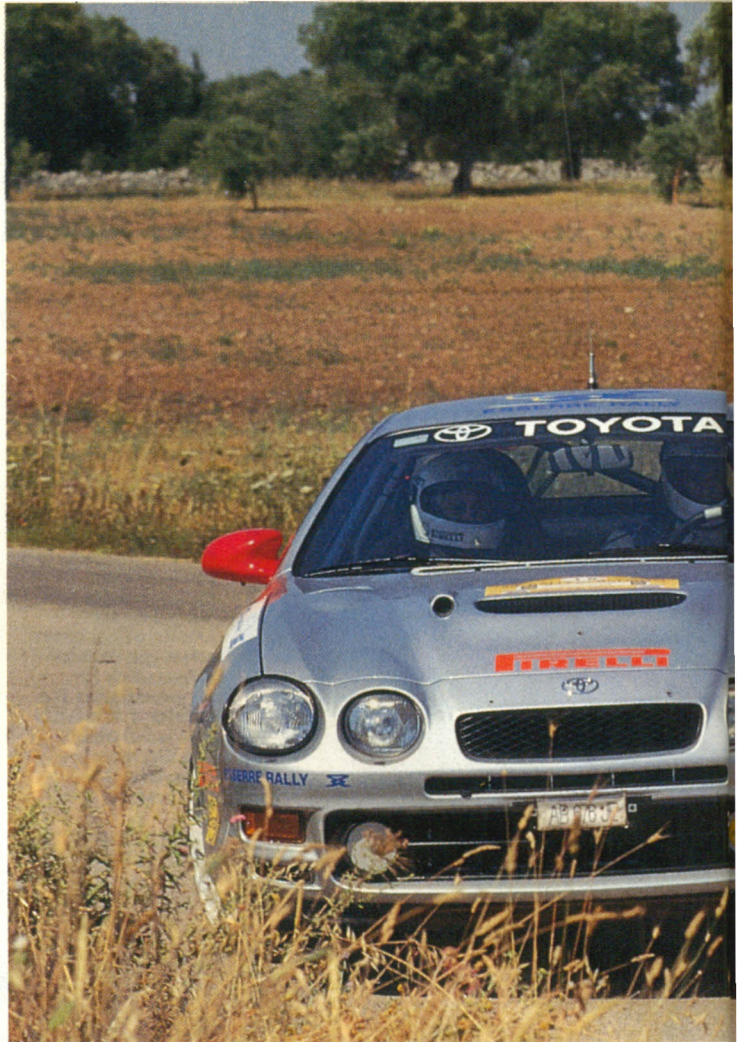
**LE GOMME.** Ancora in primo piano al Salento la questione pneumatici, soprattutto per quanto riguarda superfici esterne e... contenuto. Le nuove Pirelli Rc75 con battistrada da stampo hanno segnato un altro passo avanti e la mousse anti-foratura è stata l'artificio

che ha evitato a Cunico i rovesci patiti invece da Dallavilla, che di Michelin con la ciambella... di salvataggio ne aveva poche, quindi ha dovuto rischiare. Una situazione che ha stemperato sul nascere le perplessità di casa Ford, affiorate in Sicilia, sulla pur concordata rinuncia della Pirelli alle slick rigate di cui invece dispone ancora la Toyota. A detta dei responsabili della Michelin, il Salento potrebbe essere stata l'ultima gara per le slick francesi. ■



problemi ai freni proprio mentre il suo team sistema le noie di Liatti. Comunque, Pasquali fa meglio di Medeghini che, dal canto suo, puntualmente migliora più di tutti fra il primo ed il secondo passaggio sulle varie prove, lasciando in più di uno il dubbio che il suo sistema di provare (non più di tre passaggi a prova) sia perfetto per il mondiale ma non paghi nell'italiano. L'unico posto dove si respira aria di beatitudine è alla Grifone. Dallavilla è in forma strepitosa, Pianezzola subito non splende ma poi prende un ritmo elevato e regolarissimo, Navarra fa l'apprendista con coscienza ma presto inizia a far segnare tempi di tutto riguardo. Il primo scossone della gara si ha nella sesta speciale, con le forature di Cunico (-28'') e Dallavilla (-2'09''). Poi, paura per Liatti (cerchio storto, 14'' persi) e Medeghini (foratura), che finiscono entrambi su una delle mille pietre sparate sulla sede stradale da chi li precede e rischia con le traiettorie. Poi, per Liatti, lo scivolone sulla prova spettacolo di fine tappa: il biellese non sente una nota proprio dove si interrompe la linea delle balle di paglia. Risultato: errore di percorso e perdita di

circa 7''. Il bilancio di giornata, prova spettacolo a parte, vede 5 speciali vinte da Dallavilla, 4 da Liatti. La seconda giornata si apre con la foratura di Longhi (-1'19'') che scivola dietro a un Navarra che comincia a fare cose eccellenti seppure con la «vecchia» Celica St185 mentre Cunico, con un nuovo differenziale anteriore, riscontra un miglioramento nella macchina e si butta alla rincorsa del leader. Il guasto di Liatti sulla prova più breve, la numero 15, fa di questo tratto il punto focale della giornata. Cunico va in testa, mentre super Dallavilla sale al quarto posto. Due prove più in là, Liatti riscalva Cunico mentre le tre Toyota finiscono sulla stessa pietra, con il seguente tristissimo, bilancio: Pianezzola fermo (rottura di una testina), Dallavilla con la sospensione anteriore destra cappao (-53''), Navarra con una gomma a terra (-10''). Di conseguenza, Dallavilla ridiscende al quinto posto e Longhi torna ad insidiare Navarra. Il finale è cosa nota per quanto riguarda il primo posto, mentre Dallavilla compie ancora una rimonta e finisce terzo davanti a Navarra che resiste al ritorno di Longhi. ■



GRUPPO N □ IL VENETO DOMINA MA DEVE CEDERE

## Manfrinato impreca e Bentivogli sorride

**L**ECCE — Nell'infinito repertorio degli eterni duellanti, Giovanni Manfrinato e Bruno Bentivogli, è spuntata una nuova sarabanda di sorprese e colpi di scena proprio quando sembrava impossibile che i protagonisti e la... sorte riuscissero ad inventare nuove trovate. Il risultato finale è la sola cosa già vista: dominio di Manfrinato; vittoria di Bentivogli, con il padovano a stento quarto. Il primo colpo di teatro alle verifiche, con Bentivogli che si presenta con la Toyota Celica St 205 di Fren anziché con la consueta Ford Escort usata da Bertino. Motivo? Evidentemente, fra la squadra e il prepara-

tore si è consumato il repentino divorzio, visto che Bentivogli ha corso mentre il suo compagno (oltre che team manager) Spallino è rimasto a piedi. In gara ha fatto tutto Manfrinato. Il ve-

neto all'inizio ha condotto incontrastato, ma se una pietra prima e la pompa della benzina poi l'hanno fermato, non così i 6' di penalità ad un controllo orario innescati da una incredi-

bile sequela: rottura di un semiasse in trasferimento, decisione di cambiarlo immediatamente, rottura della chiave apposita durante la sostituzione. E non basta: il violento con-

tracollo patito al polso nel tentativo di sorpasso di un altro concorrente costerà almeno tre settimane di fasciatura rigida a Manfrinato, che ha disputato parte della seconda tappa con la mano gonfia come un melone ed il polso fasciato con il nastro adesivo da officina. Sembra esclusa la rottura, ma sono invece i legamenti ad essere seriamente compromessi... ■



**Pisacane-Savi a ruote all'aria, sopra. Bentivogli ha vinto, al debutto con la Toyota Celica St205 di Fren, il Gruppo N ma questa volta Manfrinato ha avuto poca fortuna. A fianco, l'Escort del veneto reca i segni della battaglia**

fotografie PHOT04





ENTUSIASMANO CON OPEL E PEUGEOT

## E Sottile... beve Brunello

**L**ECCE — Pescati fra il meglio dei piloti dei monomarca organizzati da Opel e Peugeot e catapultati nel Salento ciascuno per i propri interessi di trofeo, Sandro Sottile e Demitri Brunello hanno dato vita ad uno splendido testa a testa nel primo ed atesissimo confronto diretto fra la Opel

Corsa 16V e la sua nuova avversaria per eccellenza, la Peugeot 106 Xsi 1.6. Alla fine l'ha spuntata il giovane ligure con la vettura della Hawk-Abaco, che con il risultato ha anche riconquistato la leadership nel Trofeo Opel Corsa, vincendo per 17" sul trentatreenne veneto che fa praticamente tutto da sé e che, evidentemente, lo fa bene. In testa di 14" dopo la prima tappa, Brunello ha retto la controffensiva del rivale sino a quattro prove dalla conclusione, quando si è visto scavalcato di 1" e non è più stato in grado di tentare un controspasso, anche perché aveva ormai esaurito la sua dotazione di gomme. Viene da sorridere con un po' di tristezza pensando che qualche metro più in là, fra le loro «mega» assistenze, gli «ufficiali» disertavano su quale sfumatura di miscela scegliere nel... bengodi dei furgoni. Bravi, bravissimi entrambi Sottile e Brunello, anche se un po' più poveri. ■

## le classifiche

### RALLY INTERNAZIONALI

Lecce, 9-10 giugno 1995

#### 29. Rally del Salento

gara valida per il campionato Assoluto-Totip (coeff. 1)

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Cunico-Evangelisti (Ford Escort Cosworth) in 2.35'11"; 2. Liatti-Alessandrini (Subaru Impreza) a 2"; 3. Dallavilla-Fappani (Toyota Celica St205) a 1'41"; 4. Navarra-Casazza (Toyota Celica Gt4 St185) a 1'51"; 5. Longhi-Pirollo (Ford Escort Cosworth) a 1'59"; 6. Pasquali-Tedeschini (Subaru Impreza) a 7'34"; 7. Medeghini-Quarantani (Renault Clio Williams) a 8'04"; 8. Ghezzi-Barone (Lancia Delta Hf) a 18'12"; 9. Bentivogli-Hedinger (Toyota Celica St205) a 19'09"; 10. De Marco-De Lorenzo (Ford Escort Cosworth) a 23'34".

#### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Sottile-De Rizzo (Opel Corsa Gsi) in 3.03'19"; 2. Brunello-Malinich (Peugeot 106 Xsi 1.6) a 17"; 3. Greco-Pezzuto (Peugeot 106 Rallye) a 23'36"; 4. Gai-Masi (Peugeot 106 Rallye) a 26'56".

**Classe 2000:** 1. Fiocco-Fiocco (Opel Astra Gsi) in 2.58'46"; 2. Villa-Brendani (Peugeot 306 S16) a 12'48"; 3. Siciliano-Maraschio (Opel Kadett Gsi) a 20'36".

**Classe oltre 2500:** 1. Bentivogli-Hedinger (Toyota Celica St205) in 2.54'20"; 2. De Marco-De Lorenzo a 4'25"; 3. Manfrinato-Condotta a 4'41"; 4. Zumelli-Zanella a 18'51" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

#### GRUPPO A

**Classe 1300:** 1. Mariano-Marsella (Peugeot 106 Rallye) in 3.23'33"; 2. Sorano-Toma (Peugeot 205 Rallye) a 16'33"; 3. Papaleo-Scorrano (Peugeot 205 Rallye) a 21'42".

**Classe 1600:** 1. Manfredi-Zampilli (Peugeot 205 Gt) in 3.11'11"; 2. Albano-Persico (Opel Corsa) a 1'19".

**Classe oltre 2500:** 1. Cunico-Evangelisti (Ford Escort Cosworth) in 2.35'11"; 2. Liatti-Alessandrini (Subaru Impreza) a 2"; 3. Dallavilla-Fappani (Toyota Celica St205) a 1'41"; 4. Navarra-Casazza (Toyota Celica Gt4 St185) a 1'51"; 5. Longhi-Pirollo (Ford Escort Cosworth) a 1'59"; 6. Pasquali-Tedeschini (Subaru Impreza) a 7'34"; 7. Medeghini-Quarantani (Renault Clio Maxi) a 8'04"; 8. Ghezzi-Barone (Lancia Delta Hf) a 18'12".

### Tutto il rally speciale per speciale

#### PS 1 Lecce Stadio (km 1,90)

1. Liatti in 1'53"; 2. Cunico, Longhi, Dallavilla a 3"; 5. Pasquali a 4". 1. Gr. N: Manfrinato a 12".

#### PS 2 San Cataldo (km 11,00)

1. Liatti in 5'50"; 2. Dallavilla e Pianezzola a 2"; 3. Cunico e Longhi a 6". 1. Gr. N: Manfrinato a 32".

#### PS 3 Martignano (km 14,10)

1. Dallavilla in 9'11"; 2. Cunico a 3"; 3. Longhi a 5"; 4. Liatti a 11"; 5. Pianezzola a 16". 1. Gr. N: Manfrinato a 45".

#### PS 4 Porto Badisco (km 10,50)

1. Liatti in 6'02"; 2. Cunico a 5"; 3. Dallavilla a 6"; 4. Longhi a 7"; 5. Pianezzola a 11". 1. Gr. N: Manfrinato a 32".

#### PS 5 Vaste (km 11,30)

1. Dallavilla in 6'36"; 2. Liatti a 3"; 3. Pianezzola, Cunico e Longhi a 8". 1. Gr. N: Bentivogli a 1'02".

#### PS 6 Martignano (km 14,10)

1. Liatti in 9'06"; 2. Longhi a 4"; 3. Pianezzola a 5"; 4. Navarra a 9"; 5. Pasquali a 26". 1. Gr. N: Manfrinato a 44".

#### PS 7 Porto Badisco (km 10,50)

1. Liatti in 6'02"; 2. Longhi a 2"; 3. Cunico e Dallavilla a 4"; 5. Pianezzola a 5". 1. Gr. N: Manfrinato a 35".

#### PS 8 Vaste (km 11,30)

1. Dallavilla in 6'37"; 2. Longhi e Pianezzola a 3"; 4. Cunico a 6"; 5. Navarra a 11". 1. Gr. N: Bentivogli a 52".

#### PS 9 San Cataldo (km 11,00)

1. Dallavilla in 5'50"; 2. Liatti a 1"; 3. Pianezzola a 2"; 4. Liatti e Longhi a 3". 1. Gr. N: Manfrinato a 35".

#### PS 10 Lecce Stadio (km 1,90)

1. Longhi, Cunico, Navarra, Dallavilla e Pasquali in 1'54". 1. Gr. N: Manfrinato a 8".

#### PS 11 Tricase Litoranea (km 12,35)

1. Dallavilla e Cunico in 6'44"; 2. Liatti a 1"; 4. Navarra a 4"; 5. Pianezzola a 5". 1. Gr. N: Manfrinato a 45".

#### PS 12 Specchia (km 14,55)

1. Dallavilla in 9'52"; 2. Cunico a 6"; 3. Navarra a 7"; 4. Pianezzola a 8"; 5. Liatti a 9". 1. Gr. N: Bentivogli a 1'19".

#### PS 13 Marina di Alliste (km 19,55)

1. Dallavilla in 12'31"; 2. Cunico a 2"; 3. Longhi a 8"; 4. Pianezzola e Liatti a 10". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'07".

#### PS 14 Palombara (km 18,00)

1. Dallavilla in 11'48"; 2. Cunico a 3"; 3. Pianezzola a 4"; 4. Liatti a 8"; 5. Longhi a 9". 1. Gr. N: Bentivogli a 1'34".

#### PS 15 Torre Vado Litoranea (km 9,20)

1. Dallavilla in 6'42"; 2. Cunico a 1"; 3. Pianezzola a 6"; 4. Longhi a 11"; 5. Navarra a 13". 1. Gr. N: Bentivogli a 46".

#### PS 16 Tricase Litoranea (km 12,35)

1. Liatti in 6'38"; 2. Cunico a 2"; 3. Pianezzola a 3"; 4. Dallavilla a 4"; 5. Navarra a 7". 1. Gr. N: Manfrinato a 44".

#### PS 17 Specchia (km 14,55)

1. Liatti in 9'52"; 2. Cunico a 3"; 3. Longhi a 4"; 4. Navarra a 12"; 5. Medeghini a 24". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'09".

#### PS 18 Marina di Alliste (km 19,55)

1. Dallavilla in 12'12"; 2. Liatti a 11"; 3. Cunico a 13"; 4. Longhi a 15"; 5. Navarra a 18". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'25".

#### PS 19 Palombara (km 18,00)

1. Dallavilla in 11'36"; 2. Cunico a 5"; 3. Liatti a 6"; 4. Longhi e Navarra a 13". 1. Gr. N: Manfrinato a 1'27".

#### PS 20 Torre Vado Litoranea (km 9,20)

1. Cunico in 6'34"; 2. Dallavilla a 1"; 3. Liatti a 4"; 4. Navarra a 7"; 5. Longhi a 10". 1. Gr. N: Manfrinato a 35".

### Così il tricolore

**Assoluta:** 1. Cunico 75 punti; 2. Liatti 65; 3. Dallavilla 30; 4. Pianezzola 25; 5. Medeghini e Longhi 16; 7. Vita 14; 8. Pasquali 13; 9. Travaglia 12; 10. Navarra e Mannarino 10.

**Marche:** 1. Ford 77 punti; 2. Subaru 71; 3. Toyota 54; 4. Renault 36; 5. Lancia 20.

**Gruppo N:** 1. Manfrinato 65 punti; 2. Bentivogli 55; 3. Fiocco 28; 4. Munaretto e Sottile 18.

**Due ruote motrici:** 1. Medeghini 60 punti; 2. Sottile 40; 3. Fiocco 37; 4. Travaglia 20; 5. Zanchi e Oldrati 15.

**Femminile:** 1. Munaretto 40; 2. Zumelli 35; 3. Canton 10.

**Gentleman:** 1. Ghezzi 35 punti; 2. Fiocco 33; 3. Spallino 23; 4. De Luca e Colbrelli 20.

**Peugeot Cup:** 1. Villa e Bormida 35 punti; 3. Stradi 32; 4. Sottosanti e Brunello 20.

■ **KINZICA D'ORO.** Con la coreografica assegnazione del premio prima della partenza della regata delle antiche repubbliche marinare di Pisa e direttamente dalle mani della figurante che rappresentava lo storico personaggio di Kinzica de Sismondi, la omonima scuderia pisana ha assegnato la Kinzica d'Oro a Danilo Fappani quale giovane navigatore più promettente della stagione '94. Così, dopo il «divorzio» fra il responsabile operativo e la scuderia, adesso sono due i premi quasi omonimi che incoronano gli spesso dimenticati copiloti da rally e con due indirizzi indipendenti. Il Kinzica d'Oro ha ribadito, con la scelta di Danilo Fappani (coequipier di Dallavilla) la tendenza ad incoronare un giovanissimo non solo per i suoi risultati ma anche per le potenzialità espresse, mentre il neonato Kinzica Navigatore d'Oro, assegnato dall'Italia Rally Fans Club qualche settimana fa, ha premiato la stagione e la carriera del trentatreenne Antonio Borri, secondo di Pucci Grossi.

■ **FIORA.** Momento decisivo per i destini del programma Bmw 318 iS Gr.A. Come noto l'impegno tecnico della Oral Engineering e quello organizzativo della Vuesse hanno un obiettivo preciso, la competitività, ed uno temporale, ottenere questa entro il mese di luglio, di fatto il termine ultimo per coinvolgere nell'iniziativa il reparto corse della Casa madre. Proprio in questi giorni le due strutture si stanno confrontando per stabilire la possibilità di centrare lo scopo ed il da farsi nel breve tempo a disposizione. Intanto Gianni Fiora si è accordato per disputare la gara di casa, il redivivo Rally di San Martino di Castrozza, con la Ford Escort Cosworth Gr.A abitualmente impiegata da Gianmarino Zenere nella Mitropa Cup.

■ **GUIZZARDI.** La cessione del materiale Citroën da Nocentini a Chimentin chiude di conseguenza il programma di Lucio Guizzardi, che quest'anno corre nel tricolore 2 litri con lo pseudonimo «Cianci», in onore dello scomparso navigatore ligure. Il pilota novese continuerà viceversa la collaborazione con Orlando e con la sua Toyota Celica sarà al via sia del Rally di San Martino di Castrozza che del rally della Lana.

TRE MESI DI STOP PER LA ROTTURA DI UN TENDINE

# SAINZ

# Kappao

Il bollettino medico emesso al termine dell'intervento chirurgico, al quale Carlos Sainz è stato sottoposto mercoledì della scorsa settimana, è inequivocabile: il pilota spagnolo leader del mondiale è fuori combattimento per tre mesi, quindi non parteciperà al rally di Nuova Zelanda di fine luglio, a meno di un improbabile recupero. Il responsabile dell'équipe di chirurghi che ha operato Sainz presso l'istituto Dexeus di Barcellona, il professore Cesar Nunez Samper, ha commentato l'esito dell'intervento: «È confermata la diagnosi della rottura congiunta del tendine sopraspinoso alla sua inserzione con la testa dell'omero. L'intervento ha avuto esito soddisfacente. Data la gravità della lesione, si esclude che il pilota possa partecipare al prossimo rally di Nuova Zelanda. Ciò non è riferito alle condizioni del paziente ma alla parte interessata, trattandosi dell'omero destro. La riabilitazione richiede un periodo approssimativo di tre mesi, e sarà effettuata a Madrid». Per impiantare il tendine alla testa dell'omero, ha spiegato il professore Nunez Samper, è stato necessario praticare un piccolo foro sull'osso. Una caduta dalla bicicletta, avvenuta domenica 4 giugno nei pressi della sua abitazione di Madrid, rischia dunque di compromettere la stagione di Sainz. Nell'incidente l'asso spagnolo aveva riportato la rottura traumatica del tendine

sopraspinoso dell'omero del braccio destro: la serietà della lesione era già stata evidenziata dall'esame della risonanza magnetica eseguito da Nunez Samper alla Clinica San Camilo di Madrid, poche ore dopo l'infornuto. Al quartier generale della Prodrive-Subaru, a Banbury, in Inghilterra, ancora non è stata presa la decisione di sostituire lo spagnolo in occasione del rally di Nuova Zelanda con l'italiano Piero Liatti, che ha già gareggiato nella corsa neozelandese nel 1992, ottenendo il secondo posto assoluto alle spalle di Sainz con una Lancia Delta privata, oppure schierare quale secondo pilota da affiancare a Colin McRae l'inglese Richard Burns. Comunque, l'italiano pare il candidato numero uno a rilevare il sedile dello sfortunato Sainz nella trasferta in Oceania: le sue quotazioni all'interno del team anglo-nipponico sono in salita, soprattutto dopo la convincente prestazione al Tour de Corse, e già all'indomani del rally di Corsica era stata ventilata la possibilità di un suo impiego in Nuova Zelanda, poi sfumata di fronte alle difficoltà a schierare una quarta vettura. Liatti, intanto, questa settimana e nei primi giorni della prossima, è impegnato in Catalunya per una serie di test con la Impreza-Prodrive, sia su percorsi di terra, in vista del rally di Spagna, di metà ottobre, sia in condizioni di asfalto.

(m.rav.)



**L'infornuto al tendine impedirà a Sainz di correre in Nuova Zelanda. Al suo posto la Prodrive potrebbe chiamare Piero Liatti**

PHOTO4



DECISO DA SEAT SPORT IL DEBUTTO

## Ibiza «kit» in Finlandia

La data del debutto della versione «kit» della Seat Ibiza è stato fissato al 1000 Laghi finlandese, a fine agosto, prova valida per il solo campionato del mondo 2 Litri. Tuttavia, non è escluso che un esemplare-prefigurazione della vettura — un modello Gruppo A con particolari meccanici della «kit» — possa già disputare il rally di Germania, ai primi di luglio. Al centro tecnico di Seat Sport, a Martorell, in Catalunya, il primo esemplare della Ibiza «kit» sta per essere completato ma il team spagnolo ha già effettuato parecchi test utilizzando l'attuale modello Gruppo A. In particolare, sono stati provati il motore portato da 1800 a 2000 centimetri cubici, in grado (nella foto) di sviluppare già 250 cavalli, le sospensioni modificate e un nuovo cambio. La carrozzeria della Ibiza «kit», che in Finlandia sarà affidata a entrambi i piloti di Seat Sport, il tedesco Weber e lo spagnolo Rius, è stata profondamente ritoccata nella parte frontale e nei passaruota anteriori e posteriori. I primi test sono previsti per la fine di giugno.

Ricardo Munoz



CON UNA ESCORT PER TRELLES

## Ras punta sull'Argentina

Un accordo con la Ras-Giesse permetterà al 40enne pilota uruguayano Gustavo Trelles di disputare il rally di Argentina con la Ford Escort Cosworth Gruppo A della scuderia italo-belga: si tratta dello stesso esemplare utilizzato da Snijers al recente Acropolis (nella foto). Nell'edizione '92 della corsa sudamericana, che si svolge nella regione di Tucuman, Trelles aveva ottenuto il terzo posto assoluto mentre in quella successiva si classificò quinto, in entrambe le occasioni con una Delta. Valida quest'anno soltanto per il mondiale riservato alle vetture 2 Litri, la competizione argentina si svolgerà dal 6 all'8 luglio nella provincia di Cordoba.

## Chimentin sceglie Citroën

Mauro Nocentini ha passato la mano nel programma Citroën Zx Gr. A. Viste le difficoltà incontrate nello sviluppo della vettura ed il sovrapporsi dei numerosi altri impegni del preparatore con la Ford Escort Gr. A e con la Lancia Delta, Nocentini ha ceduto tutto il materiale Citroën al vicentino Paolino Chimentin, da anni protagonista nelle gare venete. Chimentin, dal canto suo, non ha rilevato solo il materiale da Nocentini ma anche acquisito una struttura tecnica preesistente con cui proseguirà autonomamente lo sviluppo della macchina. Chimentin debutterà personalmente con la Citroën Zx Gr. A al prossimo rally Marca Trivigiana ma, dati i tempi strettissimi, la vettura per l'occasione conserverà la configurazione ereditata da Nocentini e già portata in gara da Guizzardi. (g. c.)

## SPECIAL STAGE

Festeggiare con una corsa e insieme ai rivali di ieri i 40 anni. Ecco il primo Vistarally di Tonino Tognana

MAURIZIO RAVAGLIA

Da un'idea originale per festeggiare i 40 anni, a un mini rally con gli avversari di ieri il passo è stato breve. Così, invitando gli ex rivali a Vistarenni, nel senese, in occasione del suo 40esimo compleanno, Tonino Tognana, indimenticato campione italiano nell'82 con la Ferrari, ha organizzato il primo (e ultimo) Vistarally, 8 chilometri spartiti in 3 prove speciali sterrate tracciate dal suo ex coequipier Massimo De Antoni. Ecco dunque che all'iniziativa del padrone di casa hanno aderito personaggi quali Walter Rohrl, «cavallo pazzo» Jean-Claude Andruet, Tabaton, Verini, Gino Macaluso, Noberasco e Giorgio Schoen, il quale ha corso con la Delta vincitrice del Safari '88 con Biasion. A essi si sono aggiunti Giorgio Pasetti e Gigi Zandonà, protagonisti con Tognana del ralismo triestino tra gli Anni 70 e 80, e i «contemporanei» Alessandro Fassina e Pucci Grossi. In totale 37 equipaggi, tutti insieme appassionatamente. Ma anche puntando al risultato. È quindi accaduto che provando il percorso, di notte, Noberasco è rimasto senza benzina, che Tabaton è sceso in Toscana addirittura con un furgone di assistenza, che Rohrl ha dato spettacolo di derapage con la Opel Kadett Gte (non resistendo però alla tentazione di di-



sputare l'ultimo crono con una Lancia 037), che Macaluso ha «toccato» con la Escort Tc affrontando l'ultimo tornante del percorso e che Andruet, navigato da Betti Tognana, ha lottato con determinazione con una Delta 4Wd contro mezzi più potenti. Per la cronaca, ha vinto Tabaton, un altro classe 1955, con la Celica e Luciano Tedeschi, per un 1" di vantaggio su Verini, in coppia col golfista Dasù (Delta Hf). A 3" si è classificato Grossi (Delta Hf), quindi Pasetti (Ford Escort Cosworth), Fassina (Delta Integrale) e Andruet. Soltanto 17esimo, invece, Rohrl. E Tonino Tognana? Da impareggiabile padrone di casa si è dedicato agli ospiti partecipando al suo Vistarally come apripista insieme al fedele De Antoni.

BELLE EPOQUE



In alto, una veduta del «paddock» del Vistarally al quale ha partecipato anche Walter Rohrl, sopra, con una Opel Kadett Gte Gruppo 2

**Primo posto per Bertone in Polonia**

Ancora una vittoria, ed è la sesta su sette partecipazioni tra gara di campionato céco ed Europeo, per Enrico Bertone. Il torinese si è infatti aggiudicato il rally di Polonia valido quale terza prova a massimo coefficiente (20) per la serie continentale che ora guida con un margine sempre più cospicuo: Bertone è ormai solo in vetta alla classifica e guarda tutti dall'alto dei suoi 920 punti. In Polonia, il pilota della Grifone non ha avuto rivali e ha portato la sua Toyota Celica St185 a un successo nitido, con oltre 2 minuti sul secondo classificato, il locale Krszysztof Holowczyc, anche lui su Celica. Adesso per Bertone è il momento di una gara con avversari di rango: contrariamente a quanto deciso in un primo momento, il torinese sarà infatti al via della 240re di Ypres (ancora con la Celica modello '94) dove dovrà vedersela fra gli altri contro piloti del calibro di Kankkunen e Aghini... Tornando al rally di Polonia, occorre poi segnalare il successo di Bedini in Gruppo N (11esimo assoluto) e il 15esimo posto di Fidanza.

■ **BETTEGA.** C'era davvero tanta gente alla manifestazione organizzata a Trento dal Gruppo ufficiali di gara «Attilio Bettega» per commemorare lo sfortunato pilota a dieci anni dalla scomparsa. C'erano, soprattutto, Markku Alen, che di Bettega fu più di un semplice compagno di squadra in Lancia, e Maurizio Perissinot, l'uomo che divise con Attilio i momenti più belli e quelli più tragici. Insieme a Alen e Perissinot tanti protagonisti del rallyismo mescolati a semplici appassionati, con la proiezione in anteprima di un documentario di Piero Comanducci dedicato al campione di Molveno.

■ **STAMPA.** Ben 60 giornalisti hanno partecipato alla 20esima edizione del Rally della Stampa, organizzato dalla scuderia San Giorgio in collaborazione con l'Europa Corse. La gara, che è partita da Nogare di Verona, si è svolta in tre tappe: la prima è giunta a Reggio Emilia, la seconda ha portato i rallyisti a Igea Marina, la terza è terminata a Coriano di Rimini. La vittoria del rally è andata a Roberto Chiodi, cronista della Voce e appassionato di autostoriche.



Come probabilmente mai prima d'ora, Juha Kankkunen è al centro del mercato piloti. Interessata al 36enne asso finlandese è non soltanto la Mitsubishi ma anche la Ford Motorsport, che sta gettando le basi per l'attività 1996 nel mondiale.

Nonostante «Kkk» sia sempre stato uno dei piloti più richiesti, come è dimostrato dalla rapidità con cui è passato da un team a un altro, cambiando 6 squadre in un decennio, le sue quotazioni sono oggi in crescita. La ragione risiede anche nella tipologia delle gare che compongono il calendario del campionato '96: Svezia, Safari, Acropolis, Argentina, 1000 Laghi, Australia, Sanremo e Spagna-Catalunya. Con le sole eccezioni di una tappa della corsa italiana e della prova spagnola, che prevedono percorsi di

a cura di SERGIO REMONDINO

MENTRE L'ITALIA È QUINTA

**La felicità è... céca al «Camel»**

Non ce l'hanno fatta, Stefano Bianconi, 34enne dentista di Bolzano e Matteo Pellin, 26 anni, insegnante di educazione fisica di Courmayeur, a conquistare la quarta vittoria italiana al Camel Trophy. L'equipaggio italiano ha comunque ottenuto il quinto posto assoluto, posizione di tutto rispetto nella manifestazione alla quale hanno preso parte i rappresentanti di 20 nazioni. Gli italiani hanno vinto cinque prove speciali, poi sono incappati in alcuni problemi fisici a causa dell'elevata temperatura (oltre 40° nel Belize). Infatti Ste-

fano Bianconi ha dovuto per ben due volte ricorrere alle cure del medico a causa della disidratazione di cui ha sofferto sia nella prima che nella seconda serie di Special Tasks. La vittoria assoluta della 16esima edizione del Camel Trophy è andata alla squadra della Repubblica Ceca che ha preceduto l'equipaggio sudafricano e quello francese. Il «Team Spirit Award», premio assegnato direttamente dai partecipanti alla squadra più generosa, è andato ai russi, prodighi di altruismo e spirito di sacrificio. (m.i.)

PHOTO4



TERZA ALL'ALSACE-VOSGES

**Peugeot 306 ...Maxi debutto**

Patrick Bernardini e Jean Marc Andrié hanno portato al successo nel rally Alsace-Vosges, terza prova del campionato francese, la Ford Escort Gruppo A della Ras Sport ma tutti gli occhi erano puntati sulle debuttanti Peugeot 306 S16 Maxi «kit car» (nella foto). Le vetture del Leone non hanno assolutamente sfigurato, con Gilles Panizzi addirittura in lotta per il successo prima di essere fermato dalla rottura del motore e con Fabien Doenlen terzo alle spalle di Bernardini e di Bugalski con l'altra kit car ufficiale, la Renault Clio Maxi. Adesso, la lotta per il successo in Francia si fa sempre più calda e il prossimo appuntamento della serie è il rally Ronde Cevenole sulle cui strade si sono svolti molti dei test di sviluppo della 306 Maxi... (d.l.)

IL FINNICO AL CENTRO  
DEL MERCATO PILOTI

# Ford insegue «Kkkk»

asfalto, il mondiale '96 è su sterrato e Kankkunen conta almeno un successo in tutte, tranne Sanremo e Spagna. Il finlandese rappresenta quindi una scelta strategicamente opportuna. Già da un paio di mesi, un gruppo di uomini di Ford Motorsport sta battendo l'Europa, perciò anche

l'Italia, alla ricerca di sponsor, quindi della somma necessaria per finanziare il progetto che il reparto corse di Boreham sta mettendo a punto: ai potenziali finanziatori dell'operazione, i «cerca soldi» dell'organizzazione inglese stanno proponendo Juha Kankkunen quale pilota

di punta del team Ford Motorsport per la prossima stagione dei rally titolati. Il successo del piano dipende dunque dalle sponsorizzazioni; un'indiscrezione indica in 7 milioni di dollari, circa 12 miliardi di lire, la cifra indispensabile alla Ford per l'intera operazione. (m.rav.)



## Rally Sprint: il Gr.N alla portata di tutti

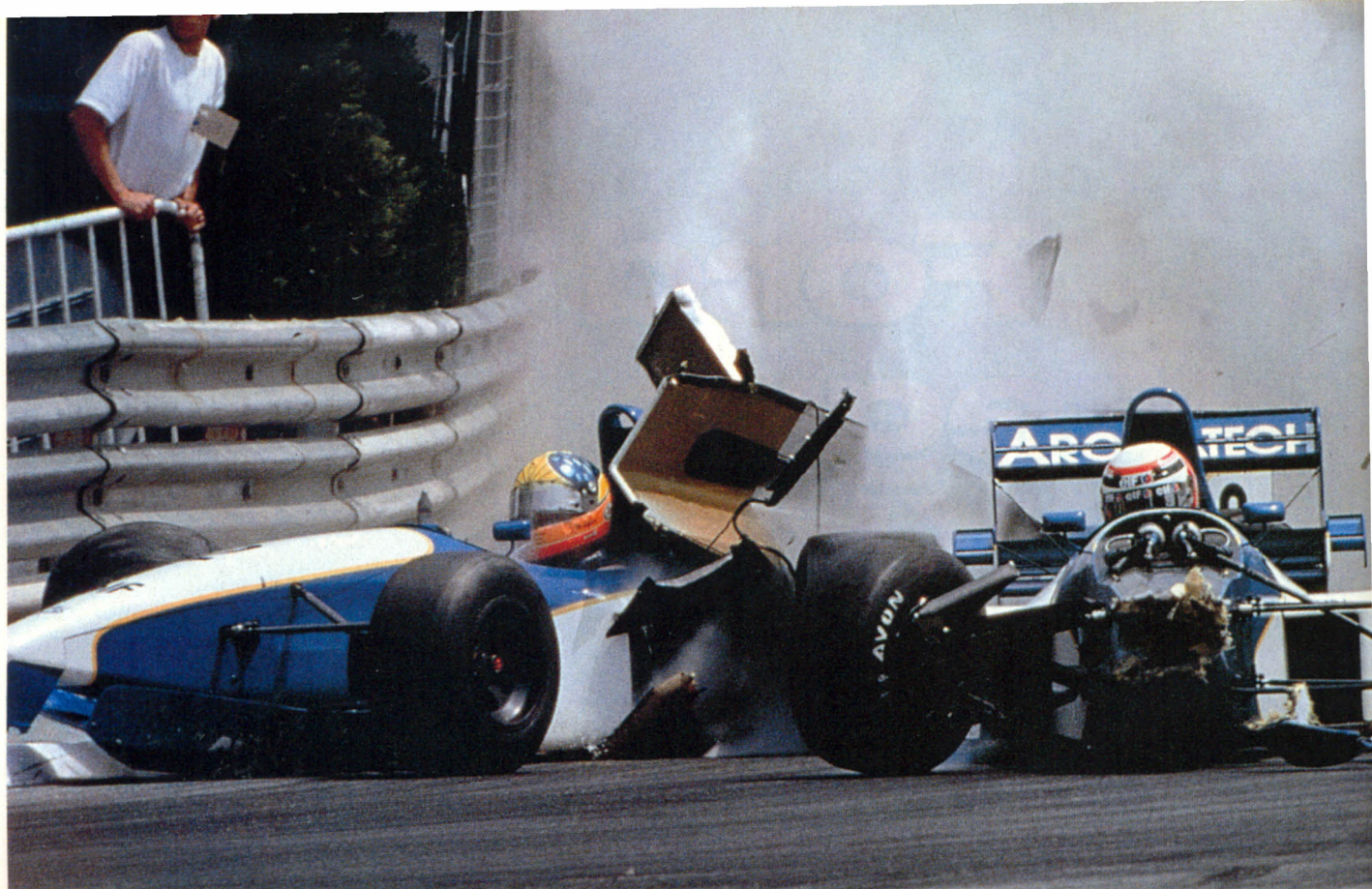
Prendi un'auto qualsiasi, nuova o usata, e... aiutala a farti vivere il sogno dei rally: è il tema della cover story di Rally Sprint in edicola da questa settimana: nel numero di luglio della rivista dedicata a tutti gli aspetti dell'attività ralistica si spiega infatti come preparare un Gruppo N. Una specie di «fai da te» con tutte le informazioni necessarie per allestire una vettura pronta alle competizioni oppure per aggiungere un po' di «pepe» all'auto di tutti i giorni: costi, segreti, offerte, astuzie. Tutto quello che è utile conoscere, con particolare attenzione ai dettagli: dove e come, in altre parole, è possibile intervenire sulla carrozzeria, sul motore, nell'impianto elettrico e in quello frenante, nelle sospensioni. Piccoli e grandi interventi, ma anche i divieti da rispettare o le modifiche da non apportare. Nel numero di luglio di Rally Sprint troverete anche un'ampia panoramica sulle competizioni italiane, il Supertest (Miki Biasion ha provato la Bmw 318iS Gruppo A) e tanto altro ancora...

ALEN E BLOMQVIST IN UMBRIA

# Le stelle del Nord al «Nido»

**S**tig Blomqvist, lo vedese campione del mondo nel 1984, e Markku Alen, il finlandese vincitore della Coppa Fia piloti nel '78, sono le due stelle del Nord Europa che infiammeranno gli animi in occasione della salita su sterrato «Il Nido dell'Aquila» in programma domenica 25 giugno a Nocera Umbra. Stig Blomqvist ha accettato con entusiasmo l'offerta di pilotare una Ford Escort Cosworth della Sms-Italia al «Nido», una vettura che il «vecchio» Stig (49 anni e un quarto posto al Rac '94 a dimostrare che la classe non ha età) saprà sicuramente far «volare». Per Markku Alen, invece, ci sarà una Lancia, la Casa alla quale Markku ha legato molte delle pagine più belle della sua straordinaria carriera. Il finlandese avrà il proto Astra 3 costruito e sviluppato dal team di Mauro Pregliasco già portato al successo in Umbria nel '93 da Tommi Makinen (nella foto). Per Alen la certezza al 99 per cento di esserci, con un piccolo dubbio legato ai molteplici impegni di pilota e non. Ma, vedrete, Markku sarà della partita. Insieme a lui e Blomqvist, piloti di F.1, stelle del SuperTurismo, protagonisti dei rally di ieri e di oggi. Presto vi sveleremo tutto...





**FORMULA 3000**  
GARA A PAU

**QUANTITI**  
*Sospiri!*

Il forlivese ha ottenuto la sua seconda affermazione in una corsa caratterizzata dal crash al via tra i due piloti Dams, Marques e Gomez Delude Rossett, soltanto nono

**WOLFGANG MONSEHR**

**P**AU — Dopo sei anni di onorato servizio in F. 3000, pare che sia veramente arrivato il momento giusto per Vincenzo Sospiri. Conclusa la terza gara, quella che si è corsa sul circuito cittadino di Pau, il pilota romagnolo ha ora al suo attivo un secondo posto, conquistato nella prima gara stagionale a Silverstone, e due successi, a Barcellona e proprio a Pau. Nella classifica generale adesso è primo con 24 punti. Per la prima volta, dunque, per Sospiri forse si stanno spalancando le porte del successo: «Andare avanti così sarebbe un sogno — afferma il pilota della SuperNova — ma non saranno sempre rose e fiori. Questa categoria è molto più impegnativa di quanto si pensi, è difficile da capire e da interpretare al meglio. Quest'anno — prosegue So-



fotografie SOLDANO-DPPI



spiri — finalmente ho trovato una squadra molto buona che dispone di mezzi eccezionali. La dimostrazione sono i risultati fin qui ottenuti e non solo da me, ma anche da ciò che ha saputo fare il mio compagno di squadra Rosset». Ed infatti il più pericoloso rivale di Sospiri è proprio il compagno di squadra il brasiliano Ricardo Rosset, che a Pau non ha eccessivamente brillato. Solo quattordicesimo tempo in griglia e nono alla fine della gara, cosa che non gli ha permesso di conquistare punti in classifica. Il motivo di questa defaillance è forse da attribuire al fatto che il circuito di Pau è molto difficile e il giovane pilota della SuperNova ha debuttato in F. 3000 quest'anno. Chi invece ha recuperato in parte il terreno perso a Barcellona è stato lo scozzese McNish che

**A Pau i primi due piloti nello schieramento di partenza si sono autoeliminati: per Marques e Gomez, entrambi piloti Dams, in alto, la gara è finita subito dopo il via. L'incidente ha spianato la strada a Sospiri, sopra, alla sua seconda affermazione nel Campionato Internazionale di F.3000**



**PAU**

Pau (F), 5 giugno 1995

3. prova del campionato internazionale di F.3000

**COSÌ (IN 22) AL VIA E (IN 13) AL TRAGUARDO**

<b>Tarso Marques</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'09"171	<b>Guillame Gomez</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'09"444
<b>Vincenzo Sospiri</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'09"348	<b>Emanuel Clerico</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'09"527
<b>Allan McNish</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'09"755	<b>Christian Pescatori</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'09"678
<b>Marc Goossens</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'09"811	<b>Kenny Brack</b> (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'10"189
<b>Phillippe Belloc</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'10"043	<b>Didier Cottaz</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'10"191
<b>Christophe Tinseau</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'10"184	<b>Christophe Bouchut</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'10"192
<b>Jan Lammers</b> (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'10"875	<b>Ricardo Rosset</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'50"544
<b>Jérone Policand</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'10"944	<b>Marco Campos</b> (Lola T95-50-Cosworth) 1'11"005
<b>Marcos Gueiros</b> (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'11"008	<b>Fabrizio De Simone</b> (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'11"015
<b>Gareth Rees</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'11"025	<b>Stephen Watson</b> (Lola T95-50-Cosworth) 1'11"725
<b>Garry Formato</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'11"493	<b>Win Eyckmans</b> (Reynard 95D-Cosworth) 1'11"949

1. **Sospiri** 72 giri in 1.26'47"823 alla media di 137,369 kmh
  2. **Mc Nish** a 2"791
  3. **Goossens** a 3"630
  4. **Brack** a 1"524
  5. **Belloc** a 26"884
  6. **Cottaz** a 27"944
  7. **Clerico** a 28"391
  8. **Bouchut** a 32"681
  9. **Rosset** a 40"331
  10. **Lammers** a 102"092
  11. **De Simone** a 1'02"308
  12. **Watson** a 2 giri
  13. **Campos** a 3 giri.
- Giro più veloce: **Clerico** in 1'10"801 alla media di 140,337 kmh



**LA CLASSIFICA DOPO LA 3. GARA**

	SILVERSTONE 7/5	BARCELONA 13/5	PAU 5/6	PERGUSA 23/7	HOCKENHEIM 29/7	SPA 26/8	ESTORIL 23/9	MAGNY COURS 15/10	TOTALE PUNTI
1. <b>Sospiri</b>	6	9	9						24
2. <b>Rosset</b>	9	6	—						15
3. <b>McNish</b>	4	—	6						10
4. <b>Goossens</b>	3	2	4						9
5. <b>Brack</b>	2	—	3						5
6. <b>Marques</b>	—	4	—						4
7. <b>Clerico</b>	—	3	—						3
8. <b>Belloc</b>	—	—	2						2
9. <b>Pescatori</b>	1	—	—						1
<b>Tinseau 1; Cottaz 1</b>									

**GUADAGNIN**



◀ si è riportato sotto in classifica, grazie al secondo posto conquistato alle spalle di Sospiri. In gara il pilota della Paul Stewart Racing ha tentato in tutti i modi di raggiungere Vincenzo, ma l'italiano lo ha sempre tenuto a debita distanza: «Solo all'ultimo giro — spiega Sospiri — ho rallentato permettendo a McNish di riavvicinarsi un po'. Per tutta la durata della gara l'ho tenuto sotto controllo distaccandolo mediamente intorno ai cinque secondi». Gara tutta da dimenticare invece per la Dams, che è uscita dal toboga francese con le «ossa» rotte. Il poleman Marques e il suo compagno Guillaume Gomez si sono agganziati alla prima curva, subito dopo il via, innescando fra loro un pauroso incidente. Chi ne è uscito più malconico è stato proprio il pilota brasiliano Mar-

ques, costretto a ricorrere, per sicurezza, alle cure mediche, e poi dimesso dall'ospedale dove era stato temporaneamente ricoverato per essere sottoposto ad accertamenti radiologici. La Serie ora si ferma per oltre un mese. Si riprenderà a Pergusa il prossimo 23 luglio, una occasione in più per Sospiri, dal momento che lui il circuito siciliano lo conosce molto bene, per guadagnare ulteriori punti preziosi. «Certo farò il possibile — conclude Sospiri — per conquistare altri successi. Comunque lo scopo principale rimane quello di vincere il campionato. Ed è su questi presupposti che imposterò la mia tattica da ora in poi».

**LA CRONACA.** La griglia di partenza è composta da 22 monoposto. La prima fila è

monopolizzata dalla Dams, con Tarso Marques in pole e Guillaume Gomez a fargli da spalla. Scatta il semaforo verde e i due sono i più lesti a partire. Alla prima curva il fatto che caratterizza tutta la gara. Le due Dams si toccano, si innesca fra di loro una gran carambola ed entrambe le monoposto sono distrutte. Gomez esce indenne, mentre Marques è costretto a ricorrere, per sicurezza, alle cure mediche. Poi comunque tutto risulta regolare. Del trambusto ne approfitta Sospiri che a quel punto si ritrova primo e allunga progressivamente. Dietro invece c'è bagarre. Rees e Policand si toccano e il francese abbandona subito la compagnia con una sospensione anteriore rotta. Stessa sorte tocca, pochi giri dopo, al britannico. Intanto McNish fa quello che può nel tentativo di raggiungere l'italiano, ma il suo distacco dal pilota della SuperNova rimane costante. Lotta al coltello alle spalle dello scozzese tra Christian Pescatori e Emmanuel Clerico che si scambiano le posizioni. Alla fine i due si toccano; gara finita per Pescatori mentre Clerico rientra ai box con una gomma a terra. Gli viene sostituita e il francese riparte per tentare una impossibile rimonta. Sotto la bandiera a scacchi è settimo. Dopo la toccata fra Pescatori e Clerico le posizioni dei due sono ereditate da Goossens e Brack, che terminano la gara rispettivamente in terza e quarta posizione. Gara pressoché incolore per Bouchut, Rosset, Lammers e De Simone che, loro malgrado, non sono mai riusciti ad entrare nel vivo della corsa. ■

SOLDANO-DPPI



**La suggestiva cornice di Pau ha portato bene a Goossens, per la prima volta al volante di una Lola, sopra. Grande gara anche per lo svedese Kenny Brack, a fianco, che ha colto un ottimo quarto posto con una Reynard della Magdwick**

NEL RALLY DI SCHIO

**Zenere stravince**

SCHIO — Vittoria di Gianmarino Zenere in coppia con Max Sghedoni al 9. Rally Città di Schio. Si è corso molto spesso sotto l'acqua. Non hanno visto il traguardo né «Lucky» né Corradin, fermi per guasto. Pertegato ha vinto il Gr N strappando a Bianco il successo di gruppo e la piazza d'onore nell'ultima prova speciale.

Schio (Vi), 10 giugno 1995

**Classifica assoluta:** 1. Zenere-Sghedoni (Ford Escort Cosworth) in 1'37'48"; 2. Pertegato-Marzotto (Ford Escort Cosworth) a 3'32"; 3. Bianco-Bortoloso (Ford Escort Cosworth) a 3'34"; 4. Grobbiero-Leso (Renault Clio Williams) a 8'38"; 5. Frasson-Vezaro (Renault Clio Maxi) a 9'19".

MENICCHETTI



**Tony Esposito, a fianco su Dallara 391 -Alfa Romeo, ha vinto a Magione la gara riservata alla F.3, conquistando anche l'assoluto del Challenge Italiano. Claudio Ploner, sotto, ha dominato fra le Formula Ford**

VELOCITÀ SU TERRA

**A Badia rinvio causa ...fango**

BADIA CALAVENA — I temporali caduti violentemente sul Veneto hanno trasformato la pista «Progno» di Badia Calavena in una fanghiglia impraticabile e, oltretutto, hanno allagato le due strade d'accesso al circuito. La gara in programma per l'11 giugno, è stata pertanto rinviata a data da destinarsi.

IL BRINDISINO SI RIPETE

**De Tommaso è italianissimo**

MAGIONE — Nuovo successo di Tony De Tommaso nella quinta prova dello Challenge Italiano. Il brindisino, al comando fin dal via della gara riservata alle F.3, ha controllato Nepi, Giannini e Lusuardi finiti nell'ordine. Tra le sport vittoria di Massimo Saccomanno davanti a De Iturbe, Proietti, Ernesto Saccomanno e Mangini.

Magione (Pg), 11 giugno 1995

**Assoluta:** 1. De Tommaso (Dallara A.R. 391) 15 giri in 12'48"784 alla media di kmh 115,897; 2. Nepi (Dallara A.R. 392) a 1"752; 3. Giannini (Dallara VW 392) a 2"413; 4. Lusuardi (Dallara A.R. 392) a 5"3555; 5. Pagliari (Dallara A.R. 392) a 17"621.

AL RALLY AUTOCONSULT

**Gallio ride sotto la pioggia**

ASOLA — Gallio-Mometti, al volante di una Lancia Delta HF Gr. A hanno bissato il successo ottenuto nel primo appuntamento di Coppa Italia al Rally dei Laghi a Varese, non perdendo mai il comando di una gara, travagliata dalla pioggia, secondo assoluto Felice Re con la Clio. Vittoria a sorpresa ma meritata in Gr. N della Renault 5 Gt Turbo di Alborghetti-Pesenti.

Asola (Mn), 10-11 giugno 1995

**Classifica assoluta:** 1. Gallio-Mometti (Lancia Delta) in 37'71"; 2. Re-Adamoli (Renault Clio Williams) a 12"; 3. Paroli-Cremaschini (Renault Clio Williams) a 28"; 4. Vecchi-Salerno (Lancia Delta) a 58"; 5. Redolfi-Belleli (Toyota Celica) a 1'18".

NONOSTANTE IL DILUVIO

**Monza è terra di Pittaluga**

MONZA — Elio Pittaluga si è aggiudicato anche la quarta gara del Trofeo Cadetti, interrotta a tre giri dal termine per la pioggia. Il pilota ligure è stato protagonista di un bel duello con Daniele Mercatelli, che si è dovuto accontentare del secondo posto, staccato di 2 decimi. Terzo posto e giro più veloce della gara per Andrea Barbieri.

Monza (Mi), 10 giugno 1995

**Assoluta:** 1. Pittaluga (Corsini) in 19'53"125; 2. Mercatelli (Cavallini) a 0"220; 3. Barbieri (Reggiani) a 11"310; 4. Ubaldi (Corsini) a 25"809; 5. Valentino (Reggiani) a 26"006.



RIZZOLI

F. FORD COMBATTUTISSIMA

**Magione premia Ploner**

MAGIONE — Emozionante e combattuta la gara ha visto il successo di Claudio Ploner; per il secondo posto l'ha spuntata di poco il senese Masini su Mugelli. Castiglione quarto precede Morelli, Chikara e Polucci. Sfortunato Michelangeli uscito di pista a metà gara.

Magione (Pg), 11 giugno 1995

**Assoluta:** 1. Ploner 15 giri in 14'11"941 alla media di kmh. 104,584; 2. Masini a 5"195; 3. Mugelli a 5"736; 4. Castiglione a 22"308; 5. Morelli a 24"645.

POCHI PILOTI AL VIA

**Esposito sul kartodromo**

CEPPALONI — Scarsa affluenze di piloti alla gara di slalom disputatasi sul kartodromo dei Fiori: solo undici i concorrenti al via, infatti. La vittoria assoluta è andata al sorrentino Cataldo Esposito, su Peugeot 205 Gti Gruppo A, che ha preceduto di 3"40 Gaetano Calce al volante di una Fiat X1/9 1300.

Ceppaloni (Bn), 11 giugno 1995

**Assoluta:** 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) punti 116,17; 2. Calce (Fiat X1/9) 120,23; 3. Valentini (Fiat X1/9) 123,34; 4. Panella (A112) 125,34; 5. Pepe (A112) 125,99.

**Panchryz  
«inaugura»  
la F. Boss**

Il tedesco Klaus Panchryz si è aggiudicato al volante di una Reynard F. 3000 la prima prova del campionato di F. Boss, disputata sul circuito di Silverstone. La serie è destinata a raccogliere l'eredità della soppressa F.2 britannica. Il regolamento è comunque molto più... permissivo, ammettendo al via non solo vetture della formula cadetta, ma anche vecchi telai di F. 1 e F. 5000.

■ **OMEGALAND.** Il team Omegaland schiererà a partire dalla gara di Hockenheim del 29 luglio il francese Marc Rostan, che gareggerà per la squadra inglese per tutta la seconda parte della stagione di F. 3000.

■ **FILHOL.** Il gentleman driver Alain Filhol, che ha preso parte alle prime prove del Campionato Internazionale di F. 3000 al volante di una Reynard 93D della Gosselin Competition, potrebbe rinunciare a disputare le restanti gare della serie. Al suo posto potrebbe essere ingaggiato il britannico Dominic Chappell, che affiancherebbe così il patron del team Claude-Yves Gosselin.

■ **PIOVE.** Il Pieve Sport Team, che prende parte regolarmente al Civt, parteciperà anche alla prossima edizione della 24 Ore di Nürburgring con una Bmw M3 tre litri. L'equipaggio sarà composto da Massimiliano Gatto, Gianni Biava, Guido Khyz e Fabio Aries.

■ **RIMPATRIATA.** Stirling Moss e Dan Gurney saranno gli ospiti d'onore di maggior spicco in occasione del «Sixties Gp Star» in programma a Goodwood il 24 e 25 giugno. Il pilota statunitense dovrebbe gareggiare al volante di una delle sue Eagle Weslake di F.1.

■ **BENEFICENZA.** Tra le vetture iscritte alla 24 Ore di Le Mans, è stata confermata la presenza di una Zr1 Corvette, che sarà schierata da un team americano. La Chevrolet correrà per pubblicizzare l'opera della Muscular Dystrophy Association, un'associazione statunitense per la lotta alla distrofia muscolare, alla quale sarà dovuta una somma consistente raccolta dal Corvette Team Usa.



STUDIO COLOMBO

SARÀ PROPOSTO AL CONSIGLIO MONDIALE FIA

# Regolamento unificato per le Gt '96

Unificazione dei diversi regolamenti esistenti; riduzione delle potenze e un freno al lievitare dei costi. La normativa tecnica per la categoria Gran Turismo potrebbe essere rivista per il '96 e sono questi gli obiettivi principali che si intendono raggiungere. A tal proposito sarà presentata una proposta di regolamento al prossimo Consiglio Mondiale della Fia, che si terrà a fine mese; proposta che ha fra i principali promotori anche l'ingegnere Cadringer, presidente della commissione costruttori della Fia. Alla base della nuova proposta c'è la volontà di ammettere nella categoria Gran Turismo solo vetture quanto più possibile vicine a quelle di serie, escludendo i prototipi. È stata pertanto prevista l'ammissione di sole vetture prodotte in un numero minimo di esemplari: 25 in un anno per la classe Gt1 e 50 per la Gt2, quote comunque relativamente basse per consentire l'accesso anche a piccoli costruttori come Venturi, Tvr, Marcos, ecc.

Le vetture dovranno quindi possedere l'omologazione stradale — non in esemplare unico come si può ottenere in Inghilterra — secondo la normativa dell'Unione Economica Europea. Questa richiede infatti il crash test che offre l'unica garanzia perché non si sconfini nei prototipi. Per la preparazione, è prevista quella di tipo Gruppo A e una potenza massima di 600 cv e un peso minimo ammesso di 950 kg per la classe Gt1; mentre per la classe Gt2 si vorrebbe mantenere una preparazione di tipo Gruppo N e rispettivi valori di 400 cv e 950 kg. La limitazione della potenza massima avverrebbe naturalmente tramite opportune flange restrittive sui condotti di aspirazione dei motori, calibrate in funzione del tipo e dell'architettura dei diversi propulsori (che dovranno rimanere quelli d'origine, senza possibilità di aggiungere il turbo, se non previsto di serie). Il diametro di tali flange verrebbe poi proporzionalmente aumentato in funzione del

maggior peso di una vettura rispetto a quello minimo ammesso, arrivando così nella classe Gt1 ad una potenza massima di circa 600 cv per un peso massimo ammesso di 1200 kg. Questo al fine di ottenere per quanto possibile un rapporto peso/potenza simile fra le diverse vetture. È inoltre previsto il divieto dell'uso di dispositivi elettronici di qualsiasi tipo, Abs compreso, anche se

in dotazione di serie. La proposta sembra per ora aver raccolto un buon consenso fra costruttori come Ferrari, Lamborghini, Jaguar, McLaren e Porsche e organizzatori dell'Ima, dell'Aco-Le Mans, della serie Gt giapponese e soprattutto della serie Bpr, che è già previsto che nel '96 recepisca in toto questa proposta nel proprio regolamento.

Marco Ragazzoni

SCHIERATE DALLA NISMO

## Due Nissan per Le Mans

Tutto è pronto per il ritorno della Nissan alla 24 Ore di Le Mans. Il team, che sarà gestito dalla Nismo diretta da Kazutoshi Mizuno, schiererà due esemplari della Gt-R Lm, nella foto, che saranno affidati a sei piloti giapponesi. La vettura è basata sul modello Skyline ed è in grado di sviluppare oltre 600 cavalli di potenza. La Gt-R Lm gareggerà in classe Gt 1. Una delle due vetture avrà il numero di gara 23, un contrassegno particolarmente legato al marchio giapponese, visto che nella lingua nipponica la successione di cifre 2-3 viene appunto indicata con la parola «Nissan»...

ILLESO DOPO UN CRASH A HOCKENHEIM

## Per Capelli attimi di paura

**A**ttimi di paura per Ivan Capelli, domenica scorsa sul circuito di Hockenheim, per la quarta prova del campionato tedesco Super Turismo, vinta da Frank Biela con la Audi. Al via della prima delle due corse, quella corta, Capelli è rimasto coinvolto in un incidente innescato da un contatto, alla prima curva, tra la Honda di Niedzwiedz e la Audi di Tamara Vidali, poi protagonista di una prestazione formidabile. Ivan Capelli, che partiva dalle retrovie con la poco competitiva Nissan Primera 4x4, non è riuscito a trovare un varco attraverso il groviglio di vetture — una decina — colpendo violentemente col frontale



STUDIO COLOMBO

un altro concorrente. L'urto ha semidistrutto la berlina dell'italiano. Sceso dalla Nissan, Capelli si è immediatamente disteso a terra lamentando dolori alle gambe e ai piedi; tra i primi

a soccorrerlo, Riccardo Patrese, pure lui rimasto intrappolato nell'incidente. Il milanese ha riportato comunque una forte contusione agli arti inferiori, ma niente di preoccupante.

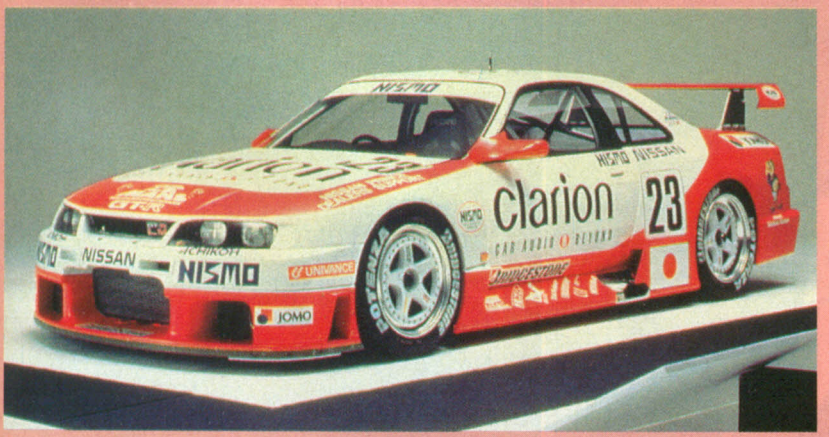
NELLA SERIE IN FASE DI RILANCIO

## Gran Turismo in 12 a Varano

Sono una dozzina i piloti iscritti alla prova della Coppa Gt Special, in programma domenica prossima sulla pista di Varano. Dunque solo il timido assaggio della settimana passata a Vallelunga, dove si era visto al via uno sparuto gruppo di vetture, nella serie che raccoglie l'eredità del defunto campionato italiano Gran Turismo, qualcosa si sta muovendo. Sicuramente a ciò contribui-

sce lo spirito della Coppa che è quello di portare in pista, con norme estremamente semplici, il vasto parco di vetture attualmente ferme. A queste gare saranno infatti ammesse tutte le vetture di tipo Gt con carrozzeria a due porte. Tre sono i raggruppamenti; nel primo sono ammesse le vetture fino a 3000 cc con un peso di 900 kg, nel secondo vi sono quelle fino a 3600 cc di 100 kg,

infine troviamo quelle di oltre 3600 cc di 1100 kg. Il regolamento prevede anche la possibilità di applicare una strozzatura sul condotto di alimentazione per le vetture particolarmente potenti. Dopo la prova parmense, la serie disputerà le seguenti gare: Mugello 23 luglio, Imola 17 settembre, Misano 8 ottobre, Magione 15 ottobre, 6 ore di Vallelunga 19 novembre (con doppio punteggio).



## PIT-LANE

Mentre provava un'Alfa 155 il presidente della Fia, **Max Mosley**, ha parlato del futuro della categoria Superturismo

**FABIO RAVAIOLI**

**U**n paio di tornate e l'Alfa 155 della Prodrive rientra al box. Il pilota si consulta con Derek Warwick, poi riparte per altri sette giri della pista di Brands Hatch. Miglior tempo: 1'44"15, a 13 secondi dalla pole di Menu. Non male, visto che a guidarla è Max Mosley, presidente della Fia, che appese il casco al chiodo nel 1969 «... dopo una gara al Nürburgring con una Lotus F.2 che cadeva a pezzi». Nonostante i molteplici impegni, Mosley ha trovato il tempo per questo test, perché è un grande appassionato delle competizioni Turismo, «materia» in cui è ferratissimo.

«Il Superturismo — dice — è cresciuto più in fretta di quanto prevedessimo. Molti Costruttori hanno aderito ufficialmente, facendo lievitare i costi, ma la Fia ha varato un regolamento internazionale proprio per spingere le Case a impegnarsi in diversi campionati nazionali. Per questo i nuovi criteri di selezione per la Coppa del Mondo prevedono l'ammissione dei primi cinque classificati di ogni campionato. Così, per aumentare le proprie chance, le Case dovranno ampliare il raggio d'azione. D'altra parte il vero proposito della Coppa del Mondo è di far da traino alle serie nazionali. È una manifestazione già molto popolare e nel '96 l'assegniamo a un Paese extra-europeo: Giappone o Sudafrica».

— **Parlando d'internazionalizzazione. Cosa prevede per il futuro dell'Irc, la serie varata dalla Fia per la Classe 1?**

«Spero che sarà brillante. L'idea è far diventare l'Irc una serie mondiale con dieci appuntamenti, per colmare una lacuna importante: la mancanza di una categoria con alti contenuti tecnologici e spettacolari situata subito sotto la F.1».

— **È vero che è prevista una penale superiore a un milione di dollari per ogni volta che i tre Costruttori impegnati nell'Irc non ottemperano alle clausole dell'accordo con la Fia?**

«Sì. Ed è sostanzialmente più alta di un milione di dollari».

— **Non crede che venga lasciata troppa autonomia alle autorità nazionali sul versante dei regolamenti Superturismo?**



ORSI

## Nel '96 la Coppa mondiale di classe II verrà corsa in Sudafrica o in Giappone

«No. Per ora le differenze non sono sostanziali. Ma se la normativa di un campionato si discostasse troppo da quella Fia, la serie in questione non verrebbe più considerata valida per la qualifica alla Coppa del Mondo».

— **Si parla di un possibile ripensamento sul fronte delle appendici aerodinamiche del Superturismo. È vero?**

«Per ora no. Giustamente i Costruttori vogliono stabilità di regolamenti, non possiamo cambiare ogni anno. Comunque i nostri tecnici non perdono mai di vista la situazione».

— **Il Turismo potrà mai rivaleggiare in popolarità con la F.1?**

«Ne dubito. E non perché non offra motivi d'interesse. Personalmente trovo più divertenti le gare Turismo e non capisco come mai la gente ami tanto la F.1. È come il pugilato: spesso i match più interessanti lo offrono le categorie inferiori, ma sono sempre i pesi massimi a far notizia».

**La Nissan guarda alla D1 con Wickham**

La Nissan ha affidato a John Wickham, che coordina attualmente gli impegni della Casa giapponese nei campionati Superturismo in Germania e in Spagna, uno studio di fattibilità del progetto per una vettura destinata alla Classe I. La Casa giapponese potrebbe essere la più seria candidata ad entrare nella categoria a breve scadenza, unendosi così a Mercedes, Alfa Romeo e Opel.

■ **PERGUSA.** Si disputerà nella data prevista del 23 luglio il «Gran Premio del Mediterraneo», quarta prova del Campionato Internazionale di Formula 3000. È infatti caduta l'ipotesi di anticipo al 9 luglio, ventilata dalla Fia per evitare una rapida trasferta ai team ad Hockenheim una settimana dopo.

**Altre due gare in F. Boxer**

Saltata la possibilità di disputare una prova del Campionato Italiano di F. Europa Boxer e Magny Cours, il calendario della serie tricolore della formula promozionale è stato completato inserendo questa categoria nelle manifestazioni del 18 giugno a Varano e del 25 giugno a Monza, entrambe valide per il tricolore di F.3.

■ **YOONG.** Il 18enne Alexander Yoong, uno tra i conduttori più validi e competitivi della F.Asia, sosterrà nei prossimi giorni un test con il team di Mark Bailey in vista di un possibile debutto nella F.3 britannica. Il pilota malese proverà una Dallara 394-Mugen.

■ **F.ASIA.** Yoong Yin Fah, organizzatore e promotore del Campionato di F.Asia, si incontrerà nei prossimi giorni in Inghilterra con David Sears, patron del team Supernova in F.3000 e allo stesso tempo proprietario della Argo che costruisce le monoposto destinate alla serie asiatica. Oggetto della discussione sarà l'ampliamento del raggio d'azione della categoria, che nel '96 potrebbe estendersi anche al Medio Oriente.



OLIVER

SI È FRATTURATO UNA GAMBA

**Piquet ko non corre con la Bmw**

**M**algrado avesse annunciato il suo ritiro dalle competizioni, sembra ora mai cosa fatta il ritorno alle gare di Nelson Piquet, che era pronto a prendere parte con una Bmw ufficiale alle due corse di 24 riservate alle vetture turismo, al Nürburgring e a Spa. La

sfortuna si è invece accanita ancora una volta contro il pilota brasiliano, che è caduto accidentalmente fratturandosi una gamba. Per il 43enne tre volte campione del mondo di F.1 il duplice impegno con la Casa di Monaco è quindi destinato a saltare. Al Ring sulle due Bmw ci saranno rispettivamente Ravaglia, Burgstaller e Duez, oltre a Winkelhock, Kox, Muller e all'altro brasiliano Ingo Hoffman, ex pilota della Copersucar in F.1 e più volte campione nazionale di stock-car. L'ingaggio dello stesso Piquet era legato proprio ai crescenti interessi della Bmw nel mercato brasiliano, dove la Casa tedesca sta sempre più estendendo il proprio raggio d'azione.

SOLDANO-DPPI



IL TEAM AMOS HA RINUNCIATO

**Lamborghini no a Le Mans**

Mentre sembrava cosa fatta la partecipazione di una Lamborghini Jota alla prossima 24 Ore di Le Mans, il team Aim ha formalizzato la settimana scorsa la definitiva rinuncia alla classica gara di durata. «*Purtroppo non so cosa dire — ha dichiarato il proprietario del team Steve Amos — La macchina era pronta, il motore era in grado di offrire buone prestazioni e le prove avevano dato dei riscontri positivi. Proprio non riesco a capire cosa possa essere successo di sbagliato.*» La chiave di tutta la vicenda sta comunque nella visita che la scorsa settimana hanno fatto a Sant'Agata Chris Tate e Mike Youles. I due dirigenti del team dovevano infatti perfezionare alcuni dettagli dell'operazione, presso la sede della Lamborghini. Ma Tate e Youles, al contrario, si sono limitati, senza informare il proprietario del team, a inviare un fax all'Automobile Club de l'Ouest per formalizzare il forfait della Jota iscritta alla gara con il numero 31. Termina così in un nulla di fatto l'ambizioso programma del team Amos che inizialmente prevedeva la partecipazione a Le Mans con ben due Lamborghini, una delle quali da affidare ad Andrea De Cesaris. L'immediata rinuncia del pilota romano aveva gettato le prime ombre sulla consistenza dell'operazione, che è poi completamente saltata...

**SOSPETTI D**  
**La Fia**





SARÀ ISCRITTO DAL TEAM EST EUROSIVIET  
**Rossi va a Zandvoort**

Dopo i buoni risultati ottenuti in tricolore di F. 3 durante la scorsa gara di Vallelunga Danilo Rossi, nella foto ci sta... prendendo gusto, tanto da decidere di prendere parte anche alla gara internazionale in programma a Zandvoort il prossimo 6 agosto. Il 21enne pilota sarà al via della corsa olandese con una Dallara 395-Fiat del team Est Eurosoviet. Con l'altra vettura, curata direttamente da Luciano Pavesi, dovrebbe essere della partita anche Oliver Martini, anche lui alla sua seconda uscita internazionale di quest'anno dopo il Gp di Montecarlo di F. 3, nel quale è giunto decimo assoluto.

AL VOLANTE DI UNA CALLAWAY

# Bertaggia alla Sarthe

Anche Enrico Bertaggia prenderà parte alla 24 Ore di La Mans al volante di una delle Callaway iscritte ufficialmente dalla Casa americana. Il pilota di Noale correrà assieme a Robby Unser (figlio del plurivincitore di Indy, Bob) e Frank Jelinski. La Callaway già lo scorso anno aveva fatto segnare il miglior tempo in qualifica in classe Gt2 e quest'anno si ripropone sicuramente tra le vetture protagoniste e con più chance in questo raggruppamento, dove coltiva giustificate ambizioni di affermazione.



STUDIOCOLOMBO

# IRREGOLARITÀ SULLA LARGHEZZA DI FICHE DELLA A 4 indaga sull'Audi

La Fia ha aperto un'inchiesta sull'Audi. La Casa di Ingolstadt potrebbe far correre nel campionato italiano Superturismo e nell'equivalente serie tedesca delle A4 irregolari. Le norme internazionali impongono che la misura nella fiche tecnica di omologazione della larghezza massima della vettura debba essere quella di serie. Poi nella preparazione è ammessa una tolleranza dell'uno per cento. L'Audi, invece, interpreta la norma in modo diverso: «È impossibile ave-

re 25 mila vetture uguali — dichiara Emilio Radaelli dell'Audi Sport Italia — il regolamento ammette una tolleranza del più o meno 1 per cento». Però il dubbio Fia è che l'Audi in questo modo ha fatto valere due volte la regola della tolleranza dell'1 per cento. Ha omologato la A4 per la serie D2 con una larghezza già corretta: mentre la versione stradale misura 1733 mm, quella da corsa in fiche è stata portata a 1753 mm. Poi con la tolleranza ammessa per la preparazione la

larghezza dell'A4 arriva a 1770 mm. Qualcuno si è domandato come mai la Federazione non si sia accorta di questa misura dubbia. In realtà, quando la Federazione non prevede specifici controlli, vale la regola dell'autocertificazione per cui è il costruttore ad assumersi la responsabilità di quanto dichiarato sulla fiche. L'affaire Audi è stato discusso a Parigi nella commissione tecnica turismo la scorsa settimana. Delegati tecnici della Fia effettueranno dei controlli sulle A4 di serie in normale vendita nelle concessionarie per verificare l'effettiva larghezza dell'Audi. Se verrà riscontrato il valore minimo dichiarato dalla Casa tedesca tutto finirà in una bolla di sapone, altrimenti dovrà modificare le sue vetture per tornare nei limiti imposti dal regolamento mettendo in dubbio la supremazia della Casa degli anelli nei due campionati D2 (Italia e Germania che sta rispettivamente dominando con Pirro e Biela). La risposta agli ispettori...

**L'Audi A4 è nel mirino della Fia: ispettori della Federazione dovranno verificare l'effettiva larghezza effettuando dei controlli nelle concessionarie della Casa tedesca. I responsabili di Ingolstadt sono convinti di aver interpretato in modo regolare i regolamenti D2 e aspettano con ansia il responso...**



A4) Coupe vue de 3/4 avant, sans portes, essais, etc.  
 Bodyshell seen from 3/4 front without doors, etc., etc.

A10) Coupe vue de 3/4 arrière, sans portes, essais, etc.  
 Bodywork seen from 3/4 rear without doors, etc., etc.

2. DIMENSIONS, POIDS / DIMENSIONS, WEIGHT

200. Longueur hors-tout / Overall length: 4 479 mm +/- 1 %

201. Longueur hors-tout / Overall length: 2 753 mm +/- 1 %

204. Largeur de carrosserie / Width of bodywork: Vordertür, Nabe B-Schw. / 2 517 mm +/- 1 %

205. Empattement / Wheelbase: 2 517 mm +/- 1 %

206. Porte-à-l'air / Overhang:

4) Avant / Front	897 mm +/- 1 %	4) A la hauteur de l'axe avant / At front axle	1 746 mm +/- 1 %
5) Arrière / Rear	965 mm +/- 1 %	5) A la hauteur de l'axe arrière / At rear axle	1 725 mm +/- 1 %

210. Distance "0" (volant - 200mm de séparateur arrière) / Distance "0" (steering wheel - rear bulkhead): 1 504 mm

FIA  
 FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE  
 8, Place de la Concorde, 75008 PARIS



## FORMULA INDY GARA A DETROIT

# E ora Gordon pressa Jacques

Il pilota di Walker, dopo le uscite di pista in prova e nel warm-up, centra una vittoria che lo pone a ridosso del leader della serie

**CESARE MARIA MANNUCCI**

**D**ETROIT — «Cavallo Pazzo» vince ancora. Solo così si può chiamare un pilota che sbatte violentemente contro il muro il venerdì, si ripete il sabato e la domenica mattina nel warm up, poi in corsa non fa il minimo errore, ottenendo un perentorio successo. Davvero un week end all'insegna delle emozioni quello di Robby Gordon. Con il successo di Detroit, il secondo della sua ancora giovane carriera, il pilota americano riduce al minimo il vantaggio di punti

che Villeneuve aveva nei suoi confronti, riaprendo così virtualmente la lotta per il campionato. Gordon annulla anche quella sorta di maledizione che sembrava colpire tutti i piloti che ottenevano la pole, i quali dalla gara di Miami non erano poi riusciti a vincere una gara. C'è finalmente riuscito Gordon, a cui va riconosciuto il grande merito di essersi buttato sempre a testa bassa nelle numerose curve cieche di Detroit, senza preoccuparsi più di tanto di quello che sarebbe successo. Un modo di

correre decisamente spavaldo e aggressivo, ma nel quale Gordon riesce ad esaltarsi, trovando insospettite risorse. A dare una mano al pilota del team Walker è certamente venuta anche la configurazione del tracciato di Detroit, che impedisce virtualmente qualunque tentativo di sorpasso. Gordon ha avuto la grande abilità di trovarsi al comando dopo il suo secondo pit stop. A quel punto il fatto che alle sue spalle ci fossero delle vetture più performanti come velocità sul giro — è il caso

**Robby Gordon, a sinistra, si è sempre buttato con determinazione in tutte le curve cieche del tracciato di Detroit senza mai commettere errori conquistando così un successo che lo proietta a ridosso del leader del campionato, Jacques Villeneuve. Unser jr., quinto al traguardo, precede Boesel, in basso, in prova, il brasiliano non ha poi preso il via della gara. Andretti, poi quarto all'arrivo, precede Vasser, a destra, che, partito dalla settima, è arrivato secondo sotto alla bandiera a scacchi con una gran rimonta**



PHOTO4

EMPICS



della Lola di Andretti — è diventato un fatto secondario, in quanto a Detroit ogni tentativo di sorpasso si risolve quasi sempre con una collisione. Una realtà che conoscono bene Vasser e Pruett che si sono ben guardati dall'attaccare Gordon in maniera realmente incisiva. Evidentemente Vasser avrà pensato a lungo all'errore commesso a Indianapolis, quando andò a sbattere contro il muro mentre si trovava al comando della gara. Pruett da parte sua ha corso sempre con un occhio di riguardo alla classifica di campionato, e il terzo posto lo rilancia alla grande. Una grande occasione persa per Michel Andretti, suo il giro più veloce in corsa, e Al Unser Jr. Entrambi sono stati i piloti più rapidi in pista, ma negli ultimi giri non hanno potuto fare altro che accodarsi alla processione alle spalle di Gordon. I numerosissimi incidenti accaduti durante la corsa hanno comunque dimostrato tutti i limiti di questa pista, così stretta e totalmente priva di un punto autenticamente veloce, sulla quale sarebbe un problema correre anche con le biciclette. Con grande disappunto si deve però constatare che questo tracciato figura anche nel calendario della Cart del prossimo anno. Per ben cinque volte la gara è stata interrotta e, su settantasette giri in totale, ben ventidue sono stati neutralizzati dalla pace car. È evidente che in queste condizioni diventa poi difficile avere una corsa dallo svolgimento che rispetti realmente i valori in pista. Ancora a punti Teo Fabi. Settimo al traguardo e in buona posizione nella classifica di campionato, mentre Zampedri è uscito di scena nei primi giri per una collisione con Chee-

ver. Giornata disastrosa per la Mercedes. I tecnici del motore anglo-tedesco non vedevano l'ora che arrivassero i circuiti cittadini, per poter sfruttare così al meglio la miglior coppia ai bassi regimi che il motore Mercedes palesa nei confronti del Ford. Il primo motore della stella in classifica è invece quello di Unser, solo quinto. Dopo la gara persa a Milwaukee per il maggior consumo di metanolo, un'altra pro-

va «imbarazzante» per la Mercedes. Dopo tre gare in successione, la F. Indy osserverà adesso una settimana di riposo. Si ripartirà da Portland, finalmente un circuito stradale. A Detroit, con cinque piloti americani nelle prime posizioni, il bilancio è stato nettamente a favore dei piloti a stelle e strisce. Per gli europei e i brasiliani, Portland diventa così tassativamente un'occasione di rivincita. ■▶



EMPICS

**box**

**Raddoppio per Forsythe nel '96**

In pieno fermento le trattative per il mercato piloti '96. Al centro dell'attenzione vi è il team Forsythe. Il manager americano allestirà per il prossimo anno una seconda squadra grazie all'apporto della Players. Ancora non è stato deciso se la seconda squadra di Forsythe utilizzerà le strutture del team Green (per il quale corre Villeneuve) oppure, considerando il modo brusco con il quale i due si erano separati alla fine del '94, Green proseguirà in forma autonoma con la sua squadra; nel caso, però, dovrà trovarsi un altro patrocinatore. Molto dipenderà anche da quello che farà Villeneuve. Un pilota della squadra Forsythe-Players sarà Gregg Moore, il canadese attualmente al top in F. Indy Light. Se resterà anche Villeneuve, saranno invece due le vetture iscritte. Nell'altra squadra di Forsythe, invece, è confermato Teo Fabi.

■ **BRIX TEAM.** Con il debutto stagionale di Parker Johnstone al volante della Reynard-Honda del team Comptech, si è ufficializzato anche l'unione tra questa squadra e il team Brix. Sulle fiancate della vettura figurano infatti le scritte del manager americano, che il prossimo anno intende schierare due Reynard sia nel campionato Cart che nella nuova serie Irl.

■ **SULLIVAN.** Situazione difficile alla Pac-West. Le negative prestazioni di Sullivan, mai competitivo dall'inizio di stagione, hanno portato ad una piccola rivoluzione all'interno del team. Da questa gara il pilota americano lavora in pista a stretto contatto con Alan Martens, direttore tecnico del team, mentre il precedente ingegnere è stato allontanato. Se le prestazioni di Sullivan continueranno ad essere poco competitive, potrebbe essere proprio il pilota americano il prossimo a «rischiare» il posto.

■ **TASMAN.** Il team Tasman raddoppia. Dopo la buona prestazione offerta da Scott Goodyear a Indianapolis, la Honda lo ha confermato anche per la gara di Mid-Ohio al fianco di Ribeiro. Per il '96 il team Tasman schiererà due vetture per tutto il campionato e Goodyear sarà sicuramente uno dei due piloti.



fotografiePHOTO4

CRONACA □ SECONDO POSTO PER JIMMY

# Un Vasser d'argento

**D**ETROIT — La gara deve ancora partire che Boesel è già fermo lungo la pista con il motore rotto. Il via è regolare. Gordon sfrutta al meglio la pole mentre alle sue spalle è lotta tra Tracy, Unser, Andretti e Fabi. Al Unser è scatenato. Al settimo giro passa Tracy e il giro successivo ha la meglio anche su Gordon che cede la seconda posizione agli attacchi di Andretti. Al decimo giro Unser ha due secondi di vantaggio su Andretti. Al dodicesimo passaggio Bachelart perde il musetto in un contatto con Greco. Entra la pace car. Nello stesso tempo, una collisione elimina sia Zampedri che Cheever, in lotta per la sedicesima posizione. Al sedicesimo giro, sempre sotto il regime di

bandiere gialle Rahal entra ai box con il radiatore squarciato a causa di un contatto con Fernandez. Per il pilota americano è il ritiro. La corsa riparte al 17. giro. Unser è nuovamente al comando davanti a Tracy che ha risorpasato Andretti, in virtù di un rifornimento più rapido. Tutti effettuano il pit-stop, tranne Emerson Fittipaldi e Ribeiro. Unser ricomincia a forzare il ritmo, e al 26. giro, ha cinque secondi di vantaggio su Tracy in lotta serrata con Andretti. Nuova interruzione al 30. giro per un contatto tra De Ferran e Christian Fittipaldi. La corsa riparte al 34. giro, ma appena tre giri dopo, si verifica un'altra collisione tra Guerrero e Danner. Al 40. giro quasi tutti effettuano il secondo rifornimento.

Durante questa fase, Tracy spegne inavvertitamente il motore, perdendo così preziosi secondi. Al 43. giro si riparte con Gordon tornato nuovamente al comando. Il pilota del team Walker precede Vasser, Pruett e Andretti, che riesce dopo innumerevoli tentativi a sorpassare Al Unser Jr. Dalle retrovie rinviene benissimo Parker Johnstone, risalito sino alla nona posizione, ma al 50. giro, il pilota americano è coinvolto incolpevolmente in una collisione provocata da Salazar che gli si gira davanti. Entra nuovamente in pista la pace car. Nel frattempo si ritira anche Ribeiro per rottura della trasmissione. Fermo ai box anche De Ferran, per problemi elettrici. La corsa riparte al 56. giro, con Gordon pressato



da vicino da Vasser. Pruett, che ha effettuato un pit-stop in più rispetto agli altri. Villeneuve ha però un attimo di esitazione e Tracy lo passa. Gli ultimi venti giri vivono sull'incertezza se Gordon riuscirà a mantenere la posizione. Alle sue spalle, però, gli attacchi che gli sono portati da Vasser e Pruett sono deboli. Gordon ottiene così il suo secondo successo stagionale, oltre a vincere anche i centomila dollari aggiuntivi per aver realizzato nello stesso week end, la pole e la vittoria. ■

NON È NEL CALENDARIO CART

# Esclusa la Indy 500 nel '96

**D**ETROIT — La Cart-IndyCar ha annunciato il calendario per il 1996. Le novità più clamorose sono l'assenza della 500 Miglia di Indianapolis, la presenza di una prova in Brasile, sul nuovo ovale che è in fase di costruzione, all'interno del circuito Jacarepa-gua di Rio de Janeiro, e il trasferimento della prova di Miami dal tracciato cittadino al nuovo ovale di 1,5 miglia costruito alle porte della città della Florida. L'assenza della 500 Miglia di Indianapolis dal calendario ufficiale è comunque un fatto gravissimo. Come si può ben vedere dalle date, tutto il mese di maggio è stato lasciato libero per permettere alle squadre di partecipare alla Indy 500. Con grande imbarazzo, Andrew Craig, presidente della Cart, ha ammesso: «*Indianapolis è un evento sanzionato da un'altra organizzazione; non possiamo decidere autonomamente di inserirlo nel nostro campionato*». Riguardo alla prova in Brasile, che sarà sulla lunghezza di 260 miglia, Graig ha sottolineato che tutto procede al meglio e che non esiste nessun conflitto con la Fia e con Ecclestone per questo sconfinamento della Cart dall'area del Nord America. Emerson Fittipaldi sarà direttamente coinvolto nell'organizzazione della gara di Rio. Il costo previsto dagli organizzatori è pari a 17 milioni di dollari. ■



**Per Teo Fabi, sopra a sinistra, un settimo posto e ulteriori punti preziosi nella classifica del campionato. Gara da dimenticare invece per Zampedri, a fianco, uscito di scena nei primi giri a causa di una collisione con Eddie Cheever**

## SOLO 15 GARE NEL '96

3 marzo	<b>Miami*</b>
17 marzo	<b>Rio de Janeiro*</b>
30 marzo	<b>Surfers Paradise**</b>
14 aprile	<b>Long Beach**</b>
28 aprile	<b>Nazareth*</b>
2 giugno	<b>Milwaukee*</b>
9 giugno	<b>Detroit**</b>
23 giugno	<b>Portland***</b>
30 giugno	<b>Cleveland***</b>
14 luglio	<b>Toronto**</b>
28 luglio	<b>Michigan 500*</b>
11 agosto	<b>Mid-Ohio***</b>
18 agosto	<b>Elkhart Lake***</b>
1 settembre	<b>Vancouver**</b>
8 settembre	<b>Laguna Seca***</b>

**N.B.:** \*ovale, \*\*cittadino, \*\*\* stradale



## ITT AUTOMOTIVE DETROIT

Detroit (USA), 11 giugno 1995 8. prova del campionato di F.IndyCar  
**COSÌ (IN 28) AL VIA E (IN 17) AL TRAGUARDO**

<b>Robby Gordon</b> (Reynard 95i-Ford) 1'09"795	<b>Al Unser Jr</b> (Penske Pc 24-Mercedes) 1'09"978
<b>Teo Fabi</b> (Reynard 95i-Ford) 1'09"991	<b>Paul Tracy</b> (Lola 95-Ford) 1'10"119
<b>Scott Pruett</b> (Lola 95-Ford) 1'10"388	<b>Michael Andretti</b> (Lola 95-Ford) 1'10"445
<b>Adrian Fernandez</b> (Lola 95-Mercedes) 1'10"453	<b>Bobby Rahal</b> (Lola 95-Mercedes) 1'10"637
<b>Jacques Villeneuve</b> (Reynard 95i-Ford) 1'10"670	<b>Danny Sullivan</b> (Reynard 95i-Ford) 1'10"691
<b>Mauricio Gugelmin</b> (Reynard 95i-Ford) 1'10"730	<b>Stefan Johansson</b> (Penske Pc23-Mercedes) 1'10"783
<b>Christian Fittipaldi</b> (Reynard 95i-Ford) 1'10"815	<b>Jimmy Vasser</b> (Reynard 95i-Ford) 1'10"838
<b>Raul Boesel</b> (Lola 95-Mercedes) 1'10"842	<b>Gil de Ferran</b> (Reynard 95i-Mercedes) 1'11"112
<b>Emerson Fittipaldi</b> (Penske Pc 24-Mercedes) 1'11"197	<b>Bryan Herta</b> (Lola 95-Ford) 1'11"296
<b>Andrea Ribeiro</b> (Reynard 95i-Honda) 1'11"459	<b>Eddie Cheever</b> (Lola 95-Ford) 1'11"697
<b>Marco Greco</b> (Lola 95-Mercedes) 1'11"997	<b>Alessandro Zampedri</b> (Lola 94-Ford) 1'12"145
<b>Christian Danner</b> (Reynard 94i-Ford) 1'12"218	<b>Eliseo Salazar</b> (Lola 95-Ford) 1'12"994
<b>Eric Bachelart</b> (Lola 94-Ford) 1'13"053	<b>Hiro Matsushita</b> (Reynard 95i-Ford) 1'15"419
<b>Parker Johnstone</b> (Reynard 95i-Honda) 1'15"441	<b>Carlos Guerrero</b> (Lola 95-Ford) 1'15"736

- Robby Gordon**  
77 giri in 1.56"11"607  
alla media di 134,349 kmh
  - Jimmy Vasser** a 0"345
  - Scott Pruett**
  - Michael Andretti**
  - Al Unser jr**
  - Adrian Fernandez**
  - Teo Fabi**
  - Paul Tracy**
  - Jacques Villeneuve**
  - Emerson Fittipaldi**
  - Stefan Johansson**
  - Danny Sullivan**
  - Marco Greco**
  - Miro Matsushita** a 2 giri
  - Mauricio Gugelmin** a 3 giri
  - Gil de Ferran** a 4 giri
  - Christian Fittipaldi** a 5 giri
- Giro più veloce: **Andretti**  
in 1'12"339, media di 168,154 kmh

## LA CLASSIFICA DOPO L'8. PROVA

FORMULA INDY	MIAMI 5/3	SURFERS PARADISE 19/3	PHOENIX 2/4	LONG BEACH 9/4	NAZARETH 23/4	INDIANAPOLIS 28/5	MILWAUKEE 4/6	DETROIT 11/6	PORTLAND 25/6	ELKART LAKE 9/7	TORONTO 16/7	CLEVELAND 23/7	MICHIGAN 30/7	LEXINGTON 13/8	LOUON 20/8	VANCOUVER 3/9	LAGUNA SECA 10/9	TOTALE PUNTI
1. Villeneuve	20	—	10	—	17	20	8	4										<b>79</b>
2. Gordon	—	—	20	—	13	10	10	22										<b>75</b>
3. Pruett	12	14	4	16	5	—	1	14										<b>66</b>
Unser jr.	—	8	5	21	—	—	17	10										<b>61</b>
5. Tracy	—	20	12	—	—	—	20	5										<b>57</b>
6. Andretti Michael	2	6	16	5	—	—	14	12										<b>55</b>
7. Rahal	14	16	—	8	14	—	—	—										<b>52</b>
8. Fabi	—	—	6	14	6	5	13	6										<b>50</b>
9. Gugelmin	16	12	—	10	—	9	—	—										<b>47</b>
10. Fittipaldi E.	—	—	15	—	20	—	—	3										<b>38</b>

11. Fittipaldi C. 35; 12. Cheever 28; 13. Boesel 26; 14. Vasser 25; 15. Johansson 24; 16. Sullivan 22; 17. Fernandez 18; Salazar 16; 19. Zampedri e De Ferran 7; 21. Danner, Bachelart, e Luyendyk 6; 24. Matsushita 5; 25. Herta 4; 26. Ribeiro 3; 27. Hall e Guerrero C. 2; 29. Brayton e Guerrero R. 1.

# CHAMPION

a cura di  
**ARTURO RIZZOLI**

**MARKET**

**Pininfarina per misurare ... il tempo**



Due realtà di grande prestigio come la Pininfarina, per il design, e la Eterna, per l'orologeria, hanno dato recentemente vita a una gamma di strumenti di misurazione del tempo molto interessanti. Si tratta di tre orologi (nella foto, sopra), uno sportivo, uno subacqueo professionale e un cronografo. Tutti e tre questi Eterna Pininfarina hanno la cassa e il bracciale in acciaio, il movimento automatico, la corona a vite protetta, il fondo cassa avvitato e il vetro zaffiro inscalfibile. L'orologio sportivo e il cronometro sono impermeabili fino a 120 metri, mentre il subacqueo resiste fino a 500 metri. Il numero di telefono della Eterna è 0041 - 65 - 512121.

**Yokohama anche sulle spalle**

La gamma delle proposte della Yokohama High Tech Line, una serie di accessori per il tempo libero, si è ora arricchita con l'arrivo di uno zainetto (nella foto, sotto). Si tratta di una sacca sportiva, con finiture accurate e molto funzionali. Due sono le versioni disponibili: una più giovanile, completamente ricamata, l'altra più classica, parzialmente stampata e ricamata con disegni originali. Lo zaino è in vendita a 79.000 lire, Iva inclusa, presso tutti i punti vendita della Yokohama.



LA NUOVA BMW SARÀ A FRANCOFORTE

**DAMMI UN...**

La nuova Bmw Serie 5 debutterà al prossimo Salone di Francoforte, in programma dal 14 al 24 settembre. La berlina tedesca, giunta alla quarta generazione, si propone, con un'interpretazione moderna, sempre come raccordo tra la Serie 3 e la prestigiosa Serie 7, di cui ricorda in molti tratti lo stile. Rispetto alla progenitrice, la nuova Serie 5 dispone di un corpo vettura più rigido, capace di garantire una maggiore resistenza, con un evidente miglioramento degli standard di sicurezza e pure del livello di confort. Interessante è poi vedere come l'impiego dello spazio interno è stato ottimizzato: infatti troviamo un abitacolo più ampio, soprattutto all'altezza delle spalle. Le prime moto-

rizzazioni disponibili per la partenza della commercializzazione, fissata per l'inizio di dicembre, saranno da 2,5 litri capace di 170 cv, cui corrisponde la sigla della vettura 523i, e da 2,8 litri con 192 cv per la 528i. La gamma, a gennaio '96, si arricchirà con l'arrivo della 520i, spinta da un nuovo propulsore in lega leggera che eroga una potenza massima di 150 cv, e della 525 Tds, il cui cuore sarà il collaudato turbodiesel di 2,5 litri con intercooler capace di 143 cv.

Giunta alla quarta generazione, la Serie 5 ha totalizzato dal 1972 ad oggi oltre due milioni e mezzo di esemplari. In questa tabella abbiamo riportato i periodi e i numeri di produzione di questa vettura che, nel suo periodo di vita, ha coperto la quota del 28,3% delle vetture prodotte dalla Casa di Monaco di Baviera.

PERIODO	AUTO PRODOTTE
1972-1981	<b>699.094</b>
1981-1988	<b>722.327</b>
1988-1995	<b>1.100.000</b> circa

**La nuova Bmw Serie 5 nei tratti dello stile ricorda l'ammiraglia della Casa di Monaco di Baviera, la Serie 7. Molto riuscita è poi la raccordatura del cofano con la calandra**





ANCHE FAMILIARE LA MEDIA DELLA SKODA

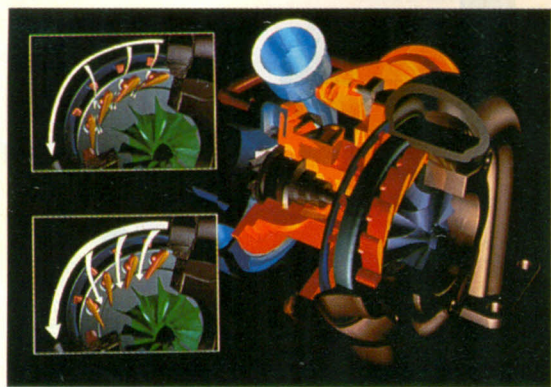
## Felicia in lungo

**A**l Salone di Brno, conclusioni nei giorni scorsi, la Skoda ha presentato la Felicia Wagon (nella foto, sopra). Si tratta di una vettura che, come la versione berlina, punta le proprie carte principalmente su un favorevole rapporto tra prezzo e contenuti. La nuova familiare ha comunque anche altri motivi d'interesse, ad esempio è stata studiata per raggiungere ottimi livelli di abitabilità senza penalizzare gli ingombri esterni: infatti, rispetto alla sorella berlina, è più lunga di soli 3,5 cm e più alta di appena 5 mm. Buono è inoltre il Cx di 0,35, uno dei migliori per questa classe. Dal punto di vista meccanico la Felicia Wagon segna una tappa importante per la Skoda: è infatti la prima vettura della Casa della Repubblica Ceca che monta un motore Volkswagen. La neonata familiare adotta l'unità di 1,6 litri da 75 cv del colosso di Wolfsburg. La gamma dei propulsori è poi completata da un 1,3 litri da 68 cv, a questi due motori a benzina se ne aggiungerà in seguito uno a gasolio di 1,9 litri capace di 64 cv, che rappresenterà così la seconda unità Volkswagen montata dalla Skoda. La commercializzazione della Skoda Wagon in Italia inizierà alla fine del prossimo mese di ottobre.

NUOVA VERSIONE DELLA MONOVOLUME RENAULT

## Per l'Espace c'è un turbo variabile

La nuova gamma della Renault Espace si arricchisce di una versione alimentata a gasolio con turbocompressore a geometria variabile, una soluzione tecnica che migliora la potenza e la coppia. Il motore diesel sovralimentato di 2068 cc da 88 cavalli di tipo tradizionale era già in gamma. Ora con il turbo a geometria variabile la coppia aumenta del 5% circa, mentre la potenza passa da 88 a 92 cavalli. Ciò avviene gestendo la pressione di sovralimentazione su di un arco di regimi di rotazione molto più ampio. Il turbo impiegato è un Garrett che, rispetto a quello tradizionale, è però più voluminoso e più pesante. La differenza di prezzo fra le due versioni è di 2,5 milioni circa, ma questo aumento è giustificato anche da un allestimento più ricco. Tra le novità della monovolume francese, va annotata anche una struttura della scocca ulteriormente rinforzata, dotata inoltre di componenti che migliorano la sicurezza come l'air-bag di serie per il conducente. L'Abs è fornito come optional. I prezzi oscillano tra 40.750.000 lire, chiavi in mano, per la Family 2.0 e 67.000.000 di lire necessarie per la Rxe 2.8 V6.



## CONTRO I PARCHEGGI SELVAGGI Corso per pedoni

Le automobili parcheggiate sui marciapiedi sono sempre meno gradite. E così in Germania Michael Hartmann ha deciso di promuovere una singolare iniziativa di protesta: ha organizzato un corso per insegnare come si cammina su un'auto parcheggiata in modo irregolare sul marciapiede, senza arrecare danni. Il corso, intitolato «Car Walk Seminar», è stato tenuto per la prima volta nei giorni scorsi ad Amburgo. Hartmann — nella foto (sot-

to) con la maglietta, dà istruzioni al suo primo allievo — spera in questo modo di fornire un «motivo convincente» agli automobilisti per non parcheggiare più le loro vetture sui marciapiedi e permettere così ai pedoni di non «dribblare».



## ECCO L'INTERNO DELLA BRAVO

L'anticipazione delle prime immagini delle nuove Bravo e Brava della Fiat ha sicuramente lasciato in tutti un dubbio: come sarà l'interno? Così ecco ora svelate le forme della plancia della vettura che sarà commercializzata dal prossimo settembre. Come si nota dalla foto sopra, le linee sono morbide, la strumentazione è ben leggibile, nella consolle centrale sono concentrate molteplici funzioni. Gradevole è la forma del vano portaoggetti, davanti al passeggero, scavato nella plancia.



306 CABRIO, BERLINA E 806

## Tre Peugeot Roland Garros

La Gamma Roland Garros della Peugeot identifica le vetture della Casa del Leone con un equipaggiamento di serie ricco e accessori oggi maggiormente di moda. Le nuove proposte sono tre, la 306 Cabrio, la 306 tre porte e la monovolume 806. La 306 Cabrio, nella versione Roland Garros (eroe leggendario dell'aviazione dei tempi pionieristici, caduto in guerra e che ha legato il proprio nome allo stadio del tennis parigino) dispone della capote azionata da cinque martinetti elettroidraulici. La capote, una volta aperta, entra in un apposito vano che si richiude con un co-

perchio a comando elettrico. L'abitacolo, che è studiato per ospitare quattro persone adulte, dispone di serie di climatizzatore e di air-bag lato guidatore. Il motore è il collaudato quattro cilindri di 1.8 litri da 103 CV che possono spingere la vettura a 182 kmh. Il prezzo è di 42.380.000 lire. La 306 Roland Garros tre porte, che dispone della stessa dotazione accessoristica della sorella scoperta, pesa 100 kg in meno e ha quindi, anche per evidenti ragioni aerodinamiche, prestazioni migliori. Il prezzo di questa berlina è di 31.440.000 lire. La 806 di questa serie, monovolume dalla ricca dotazione, costa 59 milioni di lire, sempre chiavi in mano.



## SPECIALE FRENI

# Da prendere con le... *pinze*

Nelle competizioni spesso sembra che si utilizzi materiale che non arriverà mai sulle auto di serie. Invece, la prossima Porsche copierà la F.1...

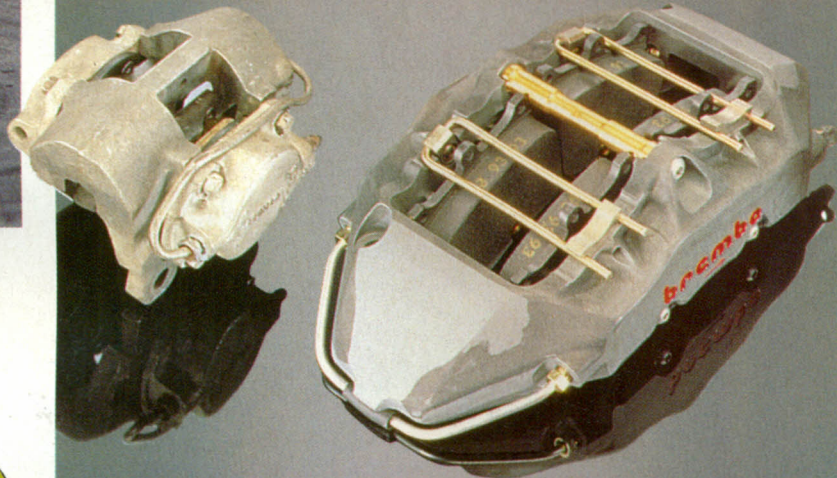
**Q**uando nel 1953 i freni a disco colsero la prima vittoria in una corsa, con la Jaguar alla 24 Ore di Le Mans, gli scettici si domandarono quando una simile soluzione sarebbe mai arrivata ad avere una vasta diffusione tra le auto di serie. Gli ultimi quarant'anni di vita dell'automobilismo hanno poi mostrato quanto fosse infondato tanto scetticismo. Ma la storia si ripete, ovviamente con connotazioni e termini differenti. Che i freni siano da sempre una componente importantissima per le auto, sia stradali che da corsa, è più che ovvio. Quindi gli sforzi dedicati a ricerca e sviluppo sono sempre enormi. A seguito dei grandi progressi registrati dalla metallurgia e sul fronte dei materiali costruttivi, può però accadere, con maggiore frequenza rispetto al passato, che le componenti costruite per le gare risultino di primo acchito improponibili per le auto di serie. Un ulteriore aspetto controverso circa l'utilità delle corse per

il materiale da impiegare sulle auto stradali è dato dalle, sempre più evolute, simulazioni che si possono creare in laboratorio. Malgrado tutto ciò, l'utilità tecnica delle competizioni per la produzione di serie trova sempre costanti conferme. Per fare un esempio possiamo dire che il concetto della pinza a quattro pistoncini differenziati, prima sperimentato dalla Brembo nelle competizioni di F.1 e dal 1985 adottato sulla Porsche 928, rappresentò una tappa importante, tanto che la strada è stata poi ampiamente seguita con numerose auto di serie. Infatti con una simile soluzione si riesce ad ottenere un'usura delle pastiglie d'attrito il più possibile parallela e non obliqua. Dunque si tratta di un vantaggio rilevante per chi, in pista, deve inventarsi staccate che nessuna simulazione in laboratorio potrebbe mai riprodurre, come pure chi, su strada, incontra imprevisti inimmaginabili. Oggi siamo alla vigilia di un altro traguardo importante. Le pinze



ALLA BREMBO SPIEGANO CHE...

# La ricerca è in corsa



## CHE PROGRESSO!

CARATTERISTICHE	PINZA DUNLOP 2x54 GARA LE MANS 1953	PINZA BREMBO PB.26/34 GARA DTM 1995
N. PISTONI	2	8
DIAMETRO PISTONI (mm)	54	26/34
N. PASTIGLIE	2	4
AREA DI UNA PASTIGLIA (cm <sup>2</sup> )	28	38
AREA TOTALE PASTIGLIE (cm <sup>2</sup> )	56	152
DISCO ABBINABILE	Ø 285 x SR 12,7 PIENO	Ø 380 x SR 32 AUTOVENTILATO
MATERIALE CORPO PINZA	GHISA	ALLUMINIO RINFORZATO CON CARBURI DI SILICIO
TIPO DI COSTRUZIONE	IN 3 PEZZI UNITI CON VITI	MONOBLOCCO
TIPO DI FISSAGGIO	CON ORECCHIE AVENTI FORI A DIREZIONE ASSIALE	CON FORI A DIREZIONE RADIALE
FORZA DI SERRAGGIO ALLA PRESSIONE DI 100 BAR (N.)	22900	28700
COPPIA FRENANTE SVILUPPATA ALLA PRESSIONE DI 100 BAR (Nm)	2060	3780
MASSA PINZA SENZA PASTIGLIE (kg)	3,950	3,150
MASSA PINZA CON PASTIGLIE (kg)	4,170	4,500

in blocco unico, che sono da qualche anno un fatto acquisito per le monoposto di Formula 1, e anche per altre categorie, grazie alla Brembo si accingono a debuttare su strada. La Porsche 986, che vedrà la luce il prossimo anno, impiegherà appunto le pinze monoblocco fuse. Certo è che queste soluzioni particolarmente raffinate, e anche particolarmente costose, possono trovare applicazione solo su vetture sportive, almeno per ora. La storia dell'auto ci insegna infatti che tante soluzioni, che parevano riservate a vetture d'élite, oggi si incontrano normalmente su quasi tutte le vetture. Sul tema dei freni bisogna poi fare anche un'altra considerazione importante. Oggi per valutare un'auto, tra i vari parametri, si va a vedere in quanto tempo accelera da 0 a 100 kmh; mentre il dato relativo al tempo impiegato per rallentare da 100 kmh a 0 lo si incontra, per ora, un po' di rado, ma c'è da attendersi, e da sperare, che entri a fare parte delle schede tecniche. ■

**In pista capita di fare frenate davvero al limite, nell'altra pagina. Anche con le prove di laboratorio, al centro, non si riescono a ricreare le condizioni proprie delle competizioni. In alto, abbiamo posto a confronto la pinza della Jaguar che ottenne la prima vittoria con quella oggi usata nel Dtm. A lato, Eraldo Bianchessi responsabile corse della Brembo**

Sul tema dell'importanza delle competizioni per lo sviluppo degli impianti frenanti sempre più efficaci l'ingegner Eraldo Bianchessi, responsabile del settore corse e direttore commerciale marketing della Brembo ha proposto questa serie di considerazioni.

«L'incessante incremento delle prestazioni richieste ai veicoli e la disponibilità di nuove tecnologie applicabili, consente di sviluppare sistemi frenanti sempre più performanti e sofisticati qualunque sia la loro applicazione. Per quanto accurata possa essere la simulazione in laboratorio è comunque sempre la prova in vettura che sancirà il giudizio finale delle attività di ricerca svolte. Nel caso di vetture da competizione la sensibilità e la capacità del pilota è fondamentale nella parte finale dello sviluppo del prodotto. Il veicolo da competizione migliore è sempre quello ottenuto dalla migliore combinazione di tanti compromessi che lo renderanno complessivamente più veloce ed affidabile. Anche il sistema frenante costituisce spesso uno di questi compromessi. Diventa quindi essenziale da parte del costruttore del freno il bagaglio di esperienza che si può acquisire soltanto con anni di coinvolgimento nel settore».



fotografie PATERLINI



**Keyzer taglia vittorioso il traguardo nell'europeo Junior a Genk, sopra. Il titolo continentale della Cadetti è andato a Lanckswaerd, a lato. Liuzzi, autore del miglior tempo nella Junior, nella prefinale è stato in testa per alcuni giri, poi a causa dell'assetto non perfetto ha perso posizioni e ha fatto un fuoripista, sotto. Il pilota della Crg nella finale ha concluso al sesto posto. Van der Ende con questa uscita, in basso, ha rischiato di vedere sfumare il secondo posto nella Cadetti**

## EUROPEO JUNIOR

Genk (B),

4 giugno 1995

**Classe 100 Cadetti:** 1. Lanckswaerd (B) (Solo-Solo-Bridgestone); 2. Van der Ende (NI) (Crg-Parilla-Vega); 3. Lotterer (D) (Tony-Vortex-Vega); 4. Van Bavel (B) (Fullerton-Parilla-Bridgestone); 5. Davies (Gb) (Gillard-Parilla-Vega); 6. Palm (S) (Tony-Vortex-Vega); 7. (Mike2-Parilla-Vega); 8. Salignon (F) (Tony-Vortex-Vega); 9. Hollings (Gb) (Gillard-Italsistem-Vega); 10. Mourant (B) (Crg-Parilla-Vega); 11. Barber (Gb) (Gillard-Parilla-Vega); 12. Oberer (Ch) (Birel-Parilla-Vega); 13. Fraderichsen (Dk) (Birel-Atomik-Vega); 14. Hybarinen (Sp) (SwissHutless-Parilla-Vega); 15. Cunha (P) (Birel-Italsistem-Vega).

**Classe 100 Junior:** 1. Keyzer (NI) (Haase-Titan-Vega); 2. Paffett (Gb) (Top-Comer-Vega); 3. Sisley (Gb) (Birel-Parilla-Vega); 4. Garcia (E) (Mike2-Vortex-Vega); 5. Mackowiecki (F) (Tony-Vortex-Vega); 6. Liuzzi (Crg-Comer-Vega); 7. Antinucci (I) (Mike2-Vortex-Vega); 8. Vilander (Sf) (Ceg-Pcr-Vega); 9. Valletta (I) (Allkart-Vortex-Vega); 10. Vermulen (B) (Tecno-Rotax-Vega); 11. Turkington (Gb) (Crg-Vortex-Vega); 12. Becker (D) (Mari-Comer-Vega); 13. Jacolet (Ch) (SwissHutless-Italsistem-Vega); 14. Friesacher (A) (Crg-Comer-Vega); 15. Prigent (F) (Pcr-Pcr-Vega).

NELL'EUROPEO DELLA JUNIOR-CADETTI

# Naufragio azzurro

**G**ENK — Per questo europeo della 100 Cadetti e Junior si potrebbe adattare un vecchio adagio popolare dicendo: Paese che vai, campioni che trovi. Infatti dalla pista belga, abbondantemente bagnata dalla pioggia, sono emersi due piloti del Benelux su quali pochi avrebbero scommesso alla vigilia. Il maltempo ha indubbiamente rimescolato le carte, dando tra l'altro un vantaggio ai piloti gommati Bridgestone per la migliore resa sul bagnato; in più gli organizzatori, non sempre all'altezza di una manifestazione internazionale, hanno inoltre modificato il programma per permettere ai finalisti di provare ulteriormente con la pioggia.

**CADETTI.** Nella categoria riservata ai 13enni è il belga Vroomen che spicca il miglior crono davanti

allo svizzero Oberer e all'olandese Van der Ende. Il fatto rilevante è comunque che ben 18 dei 39 piloti presenti sono nello spazio di un secondo. Ugualmente va sottolineato che Vroomen con il suo 38"536 è più veloce dell'autore della miglior performance della Junior. Nelle manche, con tre successi Van der Ende mette una seria ipoteca sul successo finale. Nella prefinale Meneghella parte in seconda fila e Spinozzi in terza. Nelle fasi iniziali la pioggia rende caotica la gara e numerosi piloti finiscono fuori. Tra le vittime troviamo anche Spinozzi, che esce per una toccata mentre è terzo. Il migliore degli italiani è Meneghella che conclude dodicesimo. Al verde della finale, Van der Ende va in testa, ma Lanckswaerd lo segue come un'ombra e al 10. giro passa in testa e va a vincere. Dietro, Spinozzi e Lotterer con una partenza da manuale riescono ad agganciare i primi. Mentre il tedesco, con un'ottima gara, conquista il terzo posto battendo in volata Van Bavel; Spinozzi conclude la corsa finendo fuori in un contatto con Meneghella. L'altro italiano in gara, Roana, abbandona prima del via della finale con il motore rimasto muto.

**JUNIOR.** Liuzzi nei tempi precede di 223 millesimi Garcia fermando i cronometri a 38"635, mentre Venturi segna il 5. tempo. Con due vittorie a testa l'italiano e lo spagnolo sono al vertice anche



nelle manche. Venturi, pur con una vittoria e un 4. posto, è 15. nella griglia della prefinale a causa di una squalifica per un rientro in pista dopo un'uscita giudicata irregolare dai commissari. Antinucci invece conquista la 5. posizione nello schieramento della prefinale. Al verde Liuzzi prende subito il comando tallonato dall'olandese Keyzer e l'inglese Paffett; mentre Barrett, Garcia e Venturi sono più staccati. Alla 5. tornata Keyzer va in testa per rimanervi sino alla bandiera a scacchi. Liuzzi, in crisi con l'assetto, incappa in un'uscita e viene superato anche da Paffett e Sisley, così conclude quarto davanti a Mackowiecki, che ha risalito la china passando attraverso il repechage. Al via Paffett scatta bene e tiene il comando per una tornata; poi Keyzer va in testa per rimanervi sino alla bandiera a scacchi. La battaglia per il terzo posto vede dapprima impegnati Liuzzi e Garcia che poi devono cedere il passo a Sisley. L'italiano dopo viene superato anche da Mackowiecki scivolando così sesto. Valletta conclude nono, dopo un contatto in cui ha riportato una frattura alla mano sinistra.

Giovanni Paterlini





BATTAGLIA

### Pollastrini in... umido tra ventitré piloti nella 100 N

#### PISTA RIOVEGGIO

Rioveggio (Bo), 4 giugno 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Montosi (Pcr) 10 giri in 8'10"82 alla media di 61,61 kmh; 2. Frandoni (Birel) 8'10"99; 3. Serra (Top) 8'14"51; 4. Sternieri (Kali) 8'14"95; 5. Pavan (Birel) 8'15"35. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Iscra (Tony-Parilla) 22 giri in 15'56"69 alla media di 69,54 kmh; 2. Benelli (Crg-Parilla) 16'07"68; 3. Corsetti (Feral-Parilla) 16'14"84; 4. Sperandio (Birel-Italsistem) 16'25"01; 5. Mariotti (Crg-Parilla) a 2 giri.

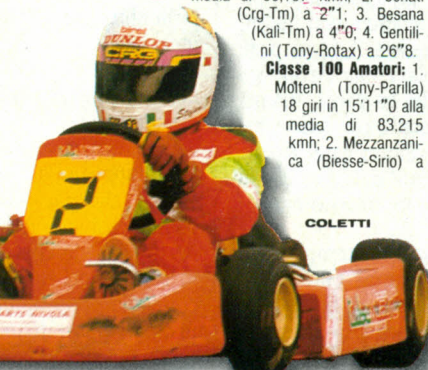
**Classe 100 Nazionale:** 1. Pollastrini (Crg-Sirio) 22 giri in 17'45"69 alla media di 62,43 kmh; 2. Bertocchi (Npk-Pcr) 17'53"16; 3. Piccinelli (Crg-Italsistem) 17'56"01; 4. Cappelli (Tony-Comer) 18'09"07; 5. Cavicchi (Top-Comer) 18'11"49.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Pagliero (Crg-Pavesi) 22 giri in 14'03"60 alla media di 78,86 kmh; 2. Giannerini (Npk-Tm) 14'03"73; 3. Martelli (Kali-Tm) 14'23"07; 4. Goldoni (Allkart-Marben) 14'25"25; 5. Ignesti (Tibikart-Pavesi) 14'29"55.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Ricchieri (Kali-Tm) 22 giri in 14'09"13 alla media di 78,35 kmh; 2. Dall'Olio (Crg-Pavesi) 14'19"22; 3. Armaroli (Crg-Tm) 14'22"95; 4. Conti (Crg-Tm) 14'44"69; 5. Bonacchi (Kali-Tm) a 1 giro.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Cardella (Crg-Pavesi) 22 giri in 14'42"25 alla media di 75,41 kmh; 2. Palmi (Npk-Tm) 14'44"88; 3. Di Bella (Crg-Tm) 14'47"88; 4. Baraccani (Kali-Tm) 14'48"19; 5. Bellini (Kali-Tm) 14'48"72.

**Stefani, a lato, è giunto primo nella 60 alla pista Tibikart**



COLETTI

### Cuccirelli senza rivali nella 100 I a Gordona

#### PISTA TIBIKART

Gordona (So), 4 giugno 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Stefani (Tibikart) 8 giri in 8'07"4 alla media di 69,127 kmh; 2. Zanafredi (Birel) a 0"3; 3. Monfardini (Tibikart) a 0"7; 4. Fabi (Haese) a 2"9; 5. Corsini (Dap) a 1"2. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Giancesini (Haese-Titan) 18 giri in 14'58"7 alla media di 84,355 kmh; 2. Manna (Pcr-Parilla) a 2"9; 3. Magri (Gold-Comer) a 11"9; 4. Cenati (Mike1-Parilla) a 1 giro.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Grassotto (Tibikart-Rotax) 18 giri in 14'25"3 alla media di 87,614 kmh; 2. Del Col (Tony-Vortex) a 0"9; 3. Cazzaniga (Tony-Saetta) a 8"7; 4. Scotti (Birel-Sirio) a 9"7; 5. Rabaglia (Tony-Italsistem) a 17"0.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Cuccirelli (Tibikart-Rotax) 18 giri in 14'24"1 alla media di 87,735 kmh; 2. Claudio Rossi (Red Baron-Parilla) 14'32"7; 3. Carini (Tibikart-Pcr) 14'50"2; 4. Cappi (Merlin-Atomik) 14'53"8; 5. Nenci (Tony-Rotax) 15'04"0.

**Classe 125 Europa:** 1. De Marinis (Crg) 15 giri in 12'11"7 alla media di 86,346 kmh; 2. Rotondi (Tibikart) a 4"3; 3. Galimberti (Eagle) a 4"6; 4. Pedroncelli (Italia Motori) a 15"5; 5. Malpetti (Italia Motori) a 15"9. Tutti i motori sono Gile- ra.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Erminio Bozzoni (Tony-Pavesi) 15 giri in 11'48"4 alla media di 89,180 kmh; 2. Carù (Crg-Pavesi) a 2"0; 3. Coccolchio (Mac Marinelli) a 4"0; 4. Pollari (Tony-Tm) a 1 giro.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Bongini (Tibikart-Pavesi) 15 giri in 11'48"7 alla media di 89,137 kmh; 2. Cenati (Crg-Tm) a 2"1; 3. Besana (Kali-Tm) a 4"0; 4. Gentilini (Tony-Rotax) a 26"8.

**Classe 100 Amatori:** 1. Molteni (Tony-Parilla) 18 giri in 15'11"0 alla media di 83,215 kmh; 2. Mezzanzanica (Biesse-Sirio) a

9"8; 3. Gaggianesi (Tony-Italsistem) a 10"9; 4. Cantù (Tony-Italsistem) a 15"0; 5. Sassella (Tony-Atomik) a 17"6.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Corti (Birel-Pavesi) 15 giri in 12'12"6 alla media di 86,240 kmh; 2. Benedetti (Tony-Tm) a 0"4; 3. Donhi (Eagle-Tm) a 1"7; 4. Vittorio Gerosa (Eagle-Pavesi) a 2"7; 5. Luigi Gerosa (Birel-Pavesi) a 38"6.

### Brindisi di Barbera nella 125 I alla pista Mainenti

#### PISTA MAINENTI

Ramacca (Ct), 4 giugno 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. S. Auteri (Tony) 10 giri in 11'11"34 alla media di 62,901 kmh; 2. M. Salemi (Allkart) a 0"070; 3. Interlandi (Cmp) a 4"09; 4. Centamore (Top) a 4"84; 5. Lo Bue (Top) a 8"53. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Marco Ampolo (Allkart-Vortex) 20 giri in 18'44"88 alla media di 75,080 kmh; 2. Di Bella (Crg-Parilla) a 12"45; 3. A. Di Benedetto (Npk-Vortex) a 15"77; 4. Epaminonda (Tibikart-Comer) a 18"89; 5. Russo (Jolly-lame) a 19"60.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Parentignoti (Tony-Italsistem) 20 giri in 18'21"19 alla media di 76,695 kmh; 2. Spada (Pcr-Pcr) a 8"95; 3. V. Ampolo (Top-Comer) a 10"57; 4. Mobilia (Pcr-Rotax) a 23"10; 5. Perrucca (Kali-Parilla) a 31"54.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Cavallaro (Pcr-Pcr) 20 giri in 19'27"01 alla media di 72,370 kmh; 2. Imperato (Npk-Pcr) a 2"79; 3. Rapisarda (Pcr-Pcr) a 46"14.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Giuseppe Giuliano (Birel-Pavesi) 20 giri in 18'19"90 alla media di 76,785; 2. Salamanca (Kali-Tm) a 1"99; 3. E. Giuliano (Birel-Pavesi) a 11"72; 4. Carlino (Birel-Pavesi) a 17"45; 5. D'Anna (Npk-Pavesi) a 20"35.

**Classe 125 Internazionale:** 1. P. Barbera (Tony-Pavesi) 12 giri in 10'59"23 alla media di 76,985 kmh; 2. D'Amico (Kali-Tm) a 0"067; 3. Fortuna (Tony-Pavesi) a 4"34; 5. Castellana (Gold-Pavesi) a 11 giri.

**Classe 100 Amatori:** 1. «Billy» (Tony-Parilla) 20 giri in 19'05"37 alla media di 72,471 kmh; 2. Montalbano (Top-Sirio) a 6"40; 3. Di Rosa (Kali-Pcr) a 11"30; 4. Verga (Kali-Parilla) a 12"49; 5. Ingo (Kali-Parilla) a 17"15.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. D'Angelo (Kali-Tm) 20 giri in 19'09"13 alla media di 73,496 kmh; 2. Incammissa (Tony-Tm) a 3"60; 3. Selvaggio (Gold-Tm) a 4"67; 4. Crapanzano (Npk-Tm) a 25"51; 5. Marazzotta (Tony-Tm) a 33"57.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Castro (Gold-Pavesi) 20 giri in 19'01"95 alla media di 73,958 kmh; 2. De Pasquale (Tony-Pavesi) a 1"12; 3. Pollara (Kali-Tm) a 15"49; 4. Lo Re (Tony-Pavesi) a 17"16; 5. Rosolia (Kali-Tm) a 19"83.

### C'è odore di Basilico nella 60 Minikart a Matera

#### PISTA PALOMBA

Matera, 4 giugno 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Basilico (Tony) in 9'42"3; 2. Lupo (Top) 9'48"2; 3. Vin-

LUCCHESI



Iskra, a sinistra, si è imposto nella 100 Junior a Rioveggio. Castro, sopra, ha conquistato la vittoria nella 125 Amatori valvola sul tracciato siciliano di Ramacca. De Paolo, sotto, ha colto un netto successo nella 100 Junior alla pista Palomba di Matera. Bertolotti, nell'altra pagina in alto, si è classificato primo nella 125 alla gara Club del trofeo Ongis metal far disputata a Nizza Monferrato. Sul circuito cittadino di Castelraimondo il migliore della 100 Junior è stato Traini, nell'altra pagina in basso



BIONDO

cenzo (Birel) 9'48"5; 4. Accetta (Dap) 9'56"0; 5. Sacco (Tony) 9'56"3. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. De Paolo (Crg-Comer) in 16'26"5; 2. Giuliano (Tony-Comer) 16'46"3; 3. D'Addario (Tony-Parilla) 17'00"4; 4. Brasile (Tony-lame) a 9 giri.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Carone (Kali-Comer) in 15'55"4; 2. Caramia (Kali-Parilla) 15'59"4; 3. Dragonetti (Tecno-Italsistem) 16'39"6; 4. Leone (Tecno-Italsistem) a 7 giri.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Zotta (Top-Comer) in 15'57"3; 2. Gianpietro Pignataro (Crg-Comer) 16'02"7; 3. Cisterino (Kali-Comer) 16'17"3; 4. Impe-dovo (Top-Comer) 16'19"9; 5. De Carlo (Crg-Rotax) 16'20"2.

**Classe 125 Europa:** 1. Bitetti in

16'45"7; 2. D'Amato 16'46"0. Tutti su Italia Motori-Gilera.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Sapere (Birel-Tm) in 15'22"1; 2. Montera (Grg-Tm) 15'25"0; 3. Ferrara (Tony-Tm) 15'27"8; 4. Garofalo (Birel-Tm) 15'28"0; 5. Colaprico (Kali-Tm) 15'29"9.

**Classe 125 Internazionale:** 1. De Mita (Top-Tm) in 15'19"7; 2. Schena (Kali-Tm) 15'41"1; 3. Domenico Pezzolla (Kali-Tm) 15'45"5; 4. Mazzilli (Allkart-Tm) a 6 giri.

**Classe 100 Amatori:** 1. Leogrande (Haese-Comer) in 16'24"6; 2. Vasco (Nannik-Pcr) a 4 giri.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Banccone (Tony-Tm) in 16'25"6; 2. Marinaro (Kali-Tm) 16'27"3; 3. Valdevit (Kali-Pavesi) a 2 giri.



L'ESPERIENZA PER OGNI ESIGENZA

ELF IDROCARBURI ITALIANA S.p.A.  
Via Campanini, 6 tel. 02/677.066.05

## L'uomo Del Monte ha detto sì nella 100 J a Fondi

### PISTA FONDI

Fondi (Lt), 4 giugno 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Palli (Crg) 15 giri in 9'04"09; 2. Cardillo (Gold) 9'12"09; 3. Terenzio (Gold) 9'13"02; 4. Corticci (Kali) 9'13"05; 5. Andrea Del Monte (Kali) 9'22"05. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Fabrizio Del Monte (Crg) 20 giri in 10'10"04; 2. Alteri (Crg) 10'13"02; 3. Pacitto (Top) 10'33"04; 4. Di Zazzo (Kali) a 9 giri.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Corinaldesi (Alkart) 20 giri in 9'55"02; 2. Di Luca (Kali) 9'55"04; 3. Biondi (Kali) 10'01"00; 4. Boncompagni (Crg) 10'01"09; 5. Blasi (Pcr) a 8 giri.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Nardin (Alkart-Pavesi) 20 giri in 9'25"06; 2. Parravano (Crg-Tm) 9'29"01; 3. Massitani (Alkart-Tm) 9'29"06; 4. Venturini (Kali-Tm) 9'31"04; 5. Taglienti (Gold-Tm) 9'38"06.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Murolo (Birel-Tm) 20 giri in 9'18"06; 2. Di Simplicio (Gold-Tm) 9'19"00; 3. Crispino (Grc-Tm) 9'20"07; 4. Daniele Turriziani (Gold-Tm) 9'20"09; 5. Quarini (Crg-Pavesi) 9'33"04.

**Classe 100 Amatori:** 1. Fasano (Nannik-Italsistem) 20 giri in 9'57"00; 2. Baldassarri (Nannik) 10'00"70; 3. Persiani (Nannik-Italsistem) 11'10"06.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Antonio Turriziani (Alkart-Tm) 20 giri in 10'13"03; 2. Angelino (Alkart-Tm) 10'20"01; 3. Palumbo (Kali-Tm) 10'22"08; 4. Cellini (Kali-Tm) 10'25"04; 5. De Filippis (Alkart-Tm) a 10 giri.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Eufemi (Crg-Tm) 20 giri in 9'41"01; 2. Duranti (Kali-Tm) 9'42"03; 3. Cinti (Crg-Tm) 9'43"06; 4. Apruzzese (Kali-Tm) 9'45"05; 5. Carinci (Kali-Tm) 9'45"09.

## È Stanco ma vince nella 125 I alla pista Cilento

### PISTA CILENTO

Casalvelino (Sa), 4 giugno 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Nitto (Pcr) 15 giri in 12'17"89; 2. De Angelis (Dap) a 1"92; 3. Forino (Kali) a 4"05; 4. Romano (Kali) a 4"21; 5. Napoli (Top) 14"87. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Tuccillo (Brm-Parilla) 25 giri in 16'56"88; 2. Fucile (Brm-lame) a 0"23; 3. Veneruso (Kali-lame) a 3"25; 4. Barbato (Birel-Comer) a 7"22.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Chietti (All kart-Sirio) 25 giri in 17'33"68; 2. Fusaro (Brm-Rotax) a 3 giri.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Feola (Birel-Tm) 18 giri in 11'34"97; 2. Pietro (Npk-Tm) a 1"55; 3. Santella (Crg-Tm) a 16"60.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Stanco (Crg-Pavesi) 18 giri in 11'31"13; 2. Della Corte (Birel-Tm) a 15"95.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Brenca (Kali-Tm) 18 giri in 11'51"06; 2. Cormidi A (Crg-Tm) a 0"30; 3. S. Cormidi (Crg-Pavesi) a 0"79; 4. Bebbone (Kali-Tm) a 12"47; 5. Camperlingo (Crg-Tm) a 14"03.

**Classe 125 Amatori aspiranti:** 1. Zagaria (Kali-Tm) 18 giri in 12'13"47; 2. Migliaro (Birel-Tm) a 0"93; 3. G. Scarfato (Alkart-Tm) a 17"24; 4. F. Scarfato (Kali-Tm) a 3 giri.

BARLERA



## Un colpo da Maestri nella gara Club alla Winner

### IL CALENDARIO

18 giugno

- Pista Winner Nizza Monferrato (At) 60, 100, 125. Amatori
- Circuito di Fano Fano (Ps) 60, 100, 125. Amatori
- Pista di Atina Atina (Fr) 60, 100, 125. Amatori
- Circuito de L'Aquila L'Aquila 60, 100, 125. Amatori
- Pista Nido del Falco S. Demetrio Corone 60, 100, 125. Amatori

### PISTA WINNER

Nizza Monferrato (At), 4 giugno 1995  
gara Club

**Classe 60 Minikart:** 1. Begnozzi (Dap) 7 giri in 5'41"43 alla media di 61,21 kmh; 2. Loro (Dap) 6'43"76; 3. Sala (Tony) 6'45"52; 4. Marchetti (Dap) 6'53"33; 5. Basso (Dap) 6'59"74. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 (lamellari):** 1. Brivio (Crg-lame) 7 giri in 5'17"42 alla media di 77,41 kmh; 2. Sambo (Dap-Dap) 5'18"17; 3. Fronzi (Crg-Parilla) 5'23"07; 4. Leuzzi (Tony-Italsistem) 5'23"83; 5. Roncaglio (Tony-Italsistem) 5'26"04.

**Classe 100 (valvola):** 1. Maestri (Mari-Italsistem) 7 giri in 5'19"57 alla media di 76,80 kmh; 2. Agosti (Dap-Dap) 5'21"24; 3. Savio (Pcr-Pcr) 5'26"47; 4. Dall'Acqua (Tony-Fox) 5'28"44; 5. Giulini (Tony-Italsistem) 5'32"42.

**Classe 125:** 1. Bertolotti (Top-Tm) 7 giri in 5'11"23 alla media di 78,94 kmh; 2. Natalone (Top-Tm) 5'11"87; 3. Drago (Birel-Tm) 5'15"89; 4. Arnaldi (Crg-Tm) 5'22"26; 5. Orsi (Crg-Pavesi) 5'23"08.

**Nota:** La 60 Minikart ha svolto una esibizione dimostrativa, in quanto è una classe non ammessa nelle manifestazioni Club.

BIONDO



## Fabbrizi svetta a Castelraimondo

### CIRCUITO CASTELRAIMONDO

Castelraimondo (Mc), 4 giugno 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Maceratesi (Birel) 10 giri in 9'06"47 alla media di 56,00 kmh; 2. Pizzuti (Kali) 9'08"09; 3. Ferri (Tony) 9'09"39; 4. Iacone (Crg) 9'15"51; 5. Bravi (Top) 9'50"21. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Traini (Crg-lame) 20 giri in 15'16"12 alla media di 66,80 kmh; 2. Petroselli (Tony-lame) 15'17"43; 3. Marcotulli (Crg-Pcr) 15'25"03; 4. Colantoni (Gold-Pcr) 15'40"47; 5. Boninsegni (Birel-Tony) 15'43"01.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Cinaglia (Kali-Italsistem) 20 giri in 14'43"42 alla media di 69,28 kmh; 2. Marchetti (Pcr-Pcr) 14'47"28; 3. Marini (Birel-Parilla) 14'50"24; 4. Pappetti (Pcr-Pcr) 15'23"52; 5. Mazzotti (Top-Comer) 15'31"77.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Fabbrizi (Kali-Tm) 20 giri in 14'24"56 alla media di 74,33 kmh; 2. Mancina (Tony-Tm) 14'41"01; 3. Giorgini (Kali-Tm) 14'42"24; 3. Senigaglia (Gold-Tm) 14'42"67; 5. Ciarrocchi (Kali-Tm) 14'44"68.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Di Pasquale (Tony-Tm) 20 giri in 14'22"39 alla media di 70,97 kmh; 2. Stroveglli (Kali-Tm) 14'25"56; 3. Gironacci (Kali-Tm) 14'24"93; 4. Bartolucci (Crg-Tm) 14'27"33; 5. Breccia (Tony-Tm) 14'29"72.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Piscitelli (Kali-Tm) 20 giri in 15'12"82 alla media di 67,04 kmh; 2. Spurio (Top-Tm) 15'14"73; 3. Angeli (Birel-Tm) 15'15"59; 4. Tosi (Kali-Tm) 15'32"39; 5. Aloisi (Tony-Tm) 15'37"63.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Palazzi (Kali-Tm) 20 giri in 14'31"49 alla media di 70,22 kmh; 2. Ruschioni (Kali-Tm) 14'35"41; 3. Compagnoni (Kali-Tm) 14'36"68; 4. Briganti (Kali-Tm) 14'46"22; 5. Ceccarelli (Tony-Tm) 14'56"68.

A LA BANDA DELLO ZECCHINO

## Il kart in televisione per i giovanissimi

RIZZOLI

La pista di Rioveggio è stata, nei giorni scorsi, teatro nella realizzazione di una della puntate estive del programma televisivo di Rai 1 «La banda dello Zecchino» dedicata al kart. Lo trasmissione per i giovanissimi ha così voluto dedicare uno spazio anche al kart, nell'ambito delle varie iniziative che possono vedere impegnati i ragazzi a dare il meglio di se stessi, infatti lo slogan di chiusura del programma è «anche tu sai fare di più». La realtà del Minikart verrà così brevemente illustrata al vasto pubblico della banda allo Zecchino (l'ascolto è attorno ai 1.200.000 contatti con uno share del 20%) nell'ambito della puntata che andrà in onda sabato 26 agosto su Rai 1 tra le 7 e le 9 della mattina. Della logistica di questa produzione Tv se ne sono occupati il Karting Club Bologna e la pista di Rioveggio; mentre i baby-piloti in scena sono stati Stefano Detti, Stefano Fabi (figlio del pilota di F. Indy), Marco Franzoni, Claudia Pagan (nella foto, a lato), Simone Serra e Simone Sternieri.



CON IL TROFEO MONTEMURLO

## A Rioveggio arrivano le gare Club

Finalmente le gare Club stanno prendendo quota. Tra le iniziative va segnalato il Trofeo Polisportiva Montemurlo karting, una serie, partita lo scorso 28 maggio, che prevede cinque gare tutte sulla pista di Rioveggio. L'idea è venuta ad alcuni appassionati toscani che, vista la carenza di occasioni agonistiche nella loro regione, con la collaborazione della Coop Karting Rioveggio, hanno varato questa iniziativa per portare in pista nuovi piloti. Ecco di seguito le date delle gare ancora da disputare.

18 giugno  
2 luglio

23 luglio  
17 settembre

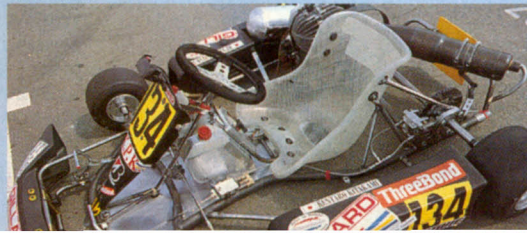
Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta ai seguenti numeri telefonici 0574-790050 oppure 790465, nelle ore serali.

PER L'EUROPEO DI FORMULA A

## Gillard sfodera un telaio componibile

I britannici della Gillard per la sfida dell'europeo della F.A hanno sfoderato un telaio componibile (nella foto, sotto). Il nipponico Kitakami, ha infatti impiegato una scocca con la traversa anteriore portante ma, al tempo stesso, intercambiabile. Tra l'altro, senza la barra appare infatti chiaro che il telaio non è nemmeno in grado di girare; questo elemento può essere sostituito in modo tale da ottenere un'ampia gamma di soluzioni d'assetto e di rigidità. Da notare è poi l'impiego di tubi con un diametro di 35 mm, una misura piuttosto elevata. Decisamente contro tendenza è infine la dimensione dell'assale posteriore di appena 30 mm di diametro.

PATERLINI



## Brabham si impone duramente

ADELAIDE — Poteva passare con buon margine in testa al campionato australiano di Turismo D2 e invece Geoff Brabham (foto in basso) in questo 5. appuntamento ha centrato due vittorie ma ha racimolato appena 28 punti dei 48 che avrebbe dovuto incassare. Nella 1. manche Brabham ha infatti tamponato due volte e spinto fuori il leader della corsa e suo compagno di squadra Morris, anche se questi sembrerebbe aver rallentato bruscamente per un problema con il cambio. Così Geoff si è visto confermare la vittoria ma a fronte di un «taglio» di 20 punti e di una salata multa. Più tranquilla la 2. manche, dove Brabham si è imposto in tutta tranquillità. Peccato per l'Alfa. Steve Richards, figlio del pluricampione locale Jim, aveva conquistato con la 155 Ts una pole record, ma nella 1. gara si è scontrato con Brad Jones mentre lottava con lui per la 2. posizione; nella 2. ha accusato problemi di surriscaldamento del motore.

IRLITTI



MASERATI CUP □ MERITAVA UNA PENALITÀ MA...

# Un regalo a NURMINEN

HELSINKI — Invece di una penalizzazione, si è preso una... coppa per il primo posto. A ringraziare per la clemenza e il bel regalo è stato il finlandese Nurminen, che per l'appunto giocava in casa a Helsinki, in questa 3. prova della Maserati Ghibli Open Cup. Sì, l'ex pilota di F.3000 e Gr.C ha vinto; ma prima che tagliasse il traguardo è successo di tutto. Al via erano infatti scattati velocissimi Martinello, con il miglior tempo in qualifica, e D'Amore davanti a Nurminen, Varjosaari (altro pilota di casa), Alen e Giudici. I due piloti di testa avevano cominciato subito a lottare fra loro e D'Amore era riuscito a prendere il comando al 9. giro. Ma al 12. giro è avvenuto il primo colpo di scena. Martinello è finito in testacoda e quindi a muro e quasi contemporaneamente D'Amore, a quel punto in testa, si è visto infliggere un assai discutibile stop and go per aver toccato le gomme di delimitazione di una chicane. In testa è finito così Nurminen davanti a Varjosaari e D'Amore (attardato per aver «pagato» la penalizzazione). Poi al 17. dei 25 giri in programma c'è stato l'altro fat-taccio. Paulin ha sbattuto e



## Uno stop and go a D'Amore in testa

HELSINKI — Federico D'Amore è sceso furibondo dalla sua vettura a fine gara. Non se lo aspettava proprio uno stop and go di 10", mentre era in testa, per aver toccato al 9. giro le gomme di delimitazione di una chicane. «È vero che i commissari al briefing prima della gara ci avevano avvertito che il taglio di una chicane sarebbe stato punito — ha spiegato D'Amore — ma a casa mia tagliare una chicane vuol dire non farla. Io invece l'ho fatta male, è vero, arrivando un po' lungo e sbattendo prima a destra e poi a sinistra; ma la chicane l'ho fatta tutta, tanto che sulle gomme c'ho lasciato entrambi gli specchietti laterali. I commissari sportivi, comunque, non hanno voluto sentire ragioni. A questo punto mi viene il dubbio che, siccome avevo dietro due finlandesi, uno di loro doveva vincere...»

la sua macchina si è bloccata in mezzo alla pista. I soccorsi non sono riusciti a rimuoverla cosicché è entrata la pace-car. Tutti i piloti le si sarebbero dovuti accodare, con «in testa» Nurminen, e invece proprio quest'ultimo — a suo dire ingannato da una segnalazione sbagliata — ha pensato bene di superare la pace-car, seguito a ruota da Varjosaari. E, invece di prendere provvedimenti disciplinari, dopo tre giri con pace car in pista i commissari hanno deciso di annullare la gara con bandiera rossa, confermando la vitto-



## TURISMO

Adelaide (AUS), 4 giugno  
5. prova  
del campionato D2

1. manche: 1. G.Brabham (Bmw 318i), 25 giri in 30'48"86; 2. B.Jones (Audi 80 Quattro), 30'51"65; 3. Ellery (Bmw E36), 30'52"01; 4. Murphy (Audi 80 Quattro), 30'54"62; 5. Morris (Bmw 318i), 30'56"12; 6. Moore (Opel Vectra), 31'15"04.  
□ Giro più veloce: Richards (Alfa Romeo 155 Ts), 1'12"274.  
2. manche: G.Brabham, 25 giri in 30'25"82; 2. Morris, 30'39"32; 3. B.Jones, 30'42"48; 4. Murphy, 30'51"83; 5. Moore, 31'01"40; 6. Ellery, 31'08"47.  
□ Giro più veloce: G.Brabham, 1'12"140.  
La classifica del campionato: 1. Morris 178; 2. G.Brabham 172; 3. B.Jones 118; 4. Murphy 94.

INTERSERIE □ MA IN TESTA ALLA COPPA VA WIDMANN

# Doppietta di Becker con una Minardi F.1!

PERGUSA — Tanti cambiamenti al vertice dopo la seconda prova della Coppa Europa Interserie, disputata a Pergusa. Sono rimasti a secco di punti i due leader della serie: Ranieri Randaccio non è riuscito a prendere parte a nessuna delle due gare per motivi tecnici, dopo aver fatto segnare la pole; l'austriaco Walter Lechner ha dato forfait poiché impegnato nella concomitante prova del Campionato austriaco Turismo a Zeltweg. In testa alla coppa si è così portato il tedesco Widmann mentre a Becker è andata la vittoria in entrambe le gare. I colori italiani sono stati tenuti alti dal calabrese Pasquale Barberio, che — seppur ritirato nella prima gara — si è piazzato terzo assoluto e primo della divisione Sport Prototipi nella seconda. Giornata da dimenticare per le due Footwork-Judd degli svedesi Rajamaki e Rosenblad (solo il primo ha conquistato un terzo posto), così come per le due Penske-Buick di Formula Indy, che all'attivo hanno solo un secondo posto con Hasenbichler. La sfida indiretta fra le due categorie è piuttosto interessante.

Piero Libro



GALLA

**Becker ha vinto a Pergusa entrambe le gare, facilitato dal forfait di Randaccio e Lechner. La Pontiac è tornata a vincere con Petty, sotto**

## INTERSERIE

Pergusa (I), 4 giugno

### 2. prova della EuroCup

**1. manche:** 1. Becker (Minardi Hart D1) 15 giri in 24'41"022, media 180,453 kmh; 2. Gebhardt (Lola T92/50 - Lehmann D2) a 1'40"243; 3. Rajamaki (Footwork Fa12-Judd D1) a 1 giro; 4. Widmann (Lola T92/50 Lehmann D2) a 1 giro; 5. Bross (Spice Cosworth Sp).

□ **Giro più veloce:** Becker 1'37"095, media 183,531 kmh.

**2. manche:** 1. Becker (Minardi Hart D1) 15 giri in 24'40"562, media 180,539 kmh; 2. Hasenbichler (Penske-Buick D1) a 1'31"514; 3. Barberio (Tiga C2 3.3-Cosworth Sp) a 1 giro; 4. Widmann (Lola T92/50 Lehmann D2) a 1 giro; 5. Bross (Spice Cosworth Sp) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Becker 1'38"755, media 184,176 kmh.

**La classifica del campionato. Div.1:** 1. Rajamaki 22,5; 2. Randaccio e Becker 20. **Div. 2:** 1. Widmann 32,5; 2. Lechner 20. **Sp:** 1. Barberio 20; 2. Binder 18,5.

## Tutti i top in panne! Va ko anche Randaccio

PERGUSA — Erano 16 le vetture verificate a Pergusa, ma i partenti si sono ridotti a 11 nella prima gara ed a 9 nella seconda, per un'imprevedibile serie di defaillances che hanno colpito le vetture di punta. Fra i più bersagliati Ranieri Randaccio, che dopo i giri di schieramento è rimasto senza frizione (presumibilmente per un cattivo funzionamento di una molla), e «Careca» e Hasenbichler, con la Penske-Buick, alle prese con irrisolvibili problemi elettronici. Anche le due Footwork non sono state immuni da problemi (cambio per Rosenblad e un motore Judd nuovo di zecca subito ko per Rajamaki). «*Ho trovato una Formula 1 più facile da gestire rispetto a un Prototipo* — ha spiegato Randaccio — *motore e cambio vengono revisionati dai preparatori e i ricambi li facciamo da noi. Purtroppo a Pergusa il caso ha voluto che si siano verificati tutti insieme questi problemi*». E sono venute fuori le sorprese...

STOCK CAR □ TORNA AL SUCCESSO IL FIGLIO DI RICHARD

# È Petty il Little King

DOVER — Da 37esimo a primo, dopo aver perso un gran numero di posizioni al 2. giro, per evitare un crash spaventoso. Così Kyle Petty, il figlio del grande campione Richard The King, si è aggiudicato il successo, il suo 8. in Stock Car, in questa 12. prova della Winston Cup. Al 2. giro è successo infatti il finimondo. John Andretti ha innescato un incidente in cui sono rimaste coinvolte altre 20 vetture. Rimasto bloccato fra i rottami, Kyle Petty è così precipitato nelle ultimissime posizioni; ma al 132. dei 500 giri è già riuscito a portarsi al comando e a partire da quel momento ha condotto 270 più... l'ultimo, ovviamente, dei restanti giri, alternandosi ripetutamente con Bobby Labonte, Earnhardt, Jeff Gordon, Musgrave, Strickin, Burton e Nemechek. Era da ben 59 gare che Kyle Petty non si aggiudicava una vittoria e ha così messo fine anche al «digiuno» della Pontiac, a secco da 42 gare. Solo quinto, invece, Earnhardt che con i suoi regolari piazzamenti ha comunque incrementato il suo vantaggio in classifica generale. Una tattica che sembra pagare grazie all'affidabilità.

## STOCK CAR

Dover (USA), 4 giugno

### 12. prova della Winston Cup

**La classifica:** 1. K. Petty (Pontiac Grand Prix) 500 giri in 4.10'15", media 192,886 kmh; 2. B. Labonte (Chevrolet Monte Carlo) a 0"22; 3. Musgrave (Ford Thunderbird); 4. Strickin (Ford Thunderbird); 5. Earnhardt (Chevrolet Monte Carlo); 6. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) a 1 giro; 7. Marlin (Chevrolet Monte Carlo) a 1 giro; 8. M. Waltrip (Pontiac Grand Prix) a 1 giro; 9. R. Wallace (Ford Thunderbird) a 1 giro; 10. Nemechek (Chevrolet Monte Carlo) a 1 giro.

**La classifica del campionato:** 1. Earnhardt 1809; 2. Marlin 1709; 3. J. Gordon 1703; 4. Martin 1627; 5. Musgrave 1626; 6. B. Labonte 1531.



PHOTO4

**A Helsinki il primo e secondo posto di Nurminen e Varjosaaari è stato un risultato un po'... discusso. Allen, sotto a destra, non ha invece avuto tempo per sfoderare la sua classe: tamponato violentemente da Giudici, che poi si è andato a scusare, il finlandese è finito contro un muro**

ria di Nurminen e il secondo posto di Varjosaaari davanti a Giudici, che prima del 17. giro aveva superato D'Amore, rallentato dall'affaticamento dei freni. Ma anche altro ha animato la corsa. Come ad esempio la «tamponatona» rifilata al 5. giro da Giudici al campione di rally Allen, finito così contro un muro e più tardi costretto al ritiro. Nulla da eccepire, invece, sulla gara del giovanissimo Zardo. Il 19enne pilota di Treviso è arrivato 5. e 1. dei gentlemen e così, grazie alla regolarità di prestazioni, si è portato in testa alla classifica generale dell'Open Cup. Niente male per un ragazzino che ha alle spalle appena quattro gare in kart e mezza stagione in F. Boxer.

## MASERATI GHIBLI

Helsinki (SF), 4 giugno

### 3. prova della Open Cup

**La classifica:** 1. Nurminen 20 giri in 35'08"16, media 112,704 kmh; 2. Varjosaaari a 3"59; 3. Giudici a 25"43; 4. D'Amore a 40"77; 5. Zardo a 41"99; 6. Sundberg a 45"61; 7. Bompani a 1'34"15; 8. Borella a 2'02"30; 9. Rai- mondi a 2'18"40; 10. Scontani a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** J. Varjosaaari, 1'42"15, media 116,299 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Zardo 42; 2. Merzario 36; 3. Giudici 36; 4. Bompani 34; 5. Martinello 32; 6. D'Amore 25.

**Sempre più Moore in mini Indy**

MILWAUKEE — Quinta gara del campionato di F. Indy Light e quinta vittoria di Gregg Moore, che così ha stabilito un nuovo record in questa serie. È questa anche una conferma della particolare predisposizione di Moore per i tracciati ovali. Solo Robbie Buhl, già campione '92, ha impensierito Moore nelle prime fasi della gara, ma poi è scivolata in 4. posizione, mentre al 2. posto è salito Alfonso Giaffone, un'altra promessa brasiliana. Un po' di spavento invece per Jeff Andretti, il figlio di Mario: è stato toccato da Le-Croix ed è finito contro un muro senza danni.

**F. INDY LIGHT**

Milwaukee (USA), 4 giugno  
**5. prova del campionato**

**La classifica:** 1. Moore, 75 giri in 39'29"386, media 183,351 kmh; 2. A. Giaffone a 7"435; 3. Calkins; 4. Buhl; 5. Hotchkis; 6. Ward a 1 giro (tutti su Lola T93/20-Buick Gs).

**La classifica del campionato:** 1. Moore 106; 2. Buhl 71; 3. A. Giaffone 48; 4. Calkins 44; 5. Ward 37.

**Vittoria Ermolli in F. Renault**

ZOLDER — Prima vittoria della Ermolli Fre95 in F. Renault. Con la vettura del costruttore italiano, Druckemueller si è aggiudicato il successo nella 2. prova del campionato tedesco, in pratica la prima, essendo stata annullata la precedente. Druckemueller è partito dalla pole e ha dominato per tutti gli 11 giri, sia sull'asciutto, quando ha siglato anche il giro più veloce, che sul bagnato, quando dopo la metà gara è venuto a piovere.

**F. RENAULT**

Zolder (B), 4 giugno  
**2. prova del campionato tedesco**

**La classifica:** 1. Druckemueller (Ermolli Fre95), 11 giri in 21'0"50, media 131,133 kmh; 2. White (Swift Sc95r) a 8"67; 3. Rumpfkeil (Alpha Fr95) a 32"13; 4. Bert (Tatuus Rc95) a 33"87; 5. J. Winkelhock (Tatuus Rc95) a 45"46; 6. Dausser (Swift Sc95r) a 52"79.

□ **Giro più veloce:** Druckemueller, 1'43"06, media 146,152 kmh.

**A Pau nella 1. manche è scattato subito in testa Helary, a destra. Il pilota della Opel Vectra si è aggiudicato il successo in entrambe le gare davanti a Muller, al centro mentre evita Alliot di traverso. Il pilota della Bmw mantiene comunque la leadership in campionato. Più in basso, il brasiliano Philippe Giaffone, 4. in F. Atlantic**



TURISMO FRANCESE □ BATTUTO MULLER

**La rivincita di Helary**

PAU — I frutti di tanto lavoro cominciano finalmente a venire fuori. Le Opel Vectra preparate con certissima cura dal team di Snobeck ce l'hanno finalmente fatta a conquistare una gran doppietta con Helary in questa 3. prova del campionato francese di Turismo. Il risultato della Opel è stata una rivincita, una risposta immediata alla doppietta nel precedente appuntamento da parte della Bmw di Yvan Muller, che in entrambe le manche si era imposto proprio su Helary e che qui entrambe le volte si è piazzato alle spalle del francese. E anche per Helary è stato un successo importante, visto che la sua ultima vittoria risaliva al '93, nella 24 Ore di Le Mans... La supremazia della Opel a Pau è stata confermata anche dagli ottimi piazzamenti degli altri suoi top driver. Nella 1. manche Helary ha preso subito il comando delle operazioni davanti al compagno di squadra Laffite, penalizzato però subito con uno stop and go. Muller ha così guadagnato la 2. posizione, mentre Gache ha sbattuto violentemente contro un guardrail dopo essere scivolato su una chiazza d'olio in pista.

Nella 2. manche Helary si è portato nuovamente subito in testa, mentre Cudini ha perso tempo per un'intraversata al via. Molto bella è stata la rimonta di Laffite che, partito dall'ultima posizione, ha rimontato fino alla terza. Ancora deludenti le Peugeot.

**TURISMO**

Pau (F), 4 giugno  
**3. prova del campionato francese**

**1. manche:** 1. Helary (Opel Vectra) 20 giri in 28'31"64, media 116,099 kmh; 2. Y. Muller (Bmw 318is) a 2"66; 3. Cudini (Opel Vectra) a 3"10; 4. Aiello (Peugeot 405 Mi16) a 6"45; 5. Alliot (Peugeot 405 Mi16) a 25"63; 6. Laffite (Opel Vectra) a 28"73.

□ **Giro più veloce:** Laffite, 1'23"79, media 118,582 kmh.  
**2. manche:** 1. Helary 20 giri in 28'27"32, media 116,393 kmh; 2. Y. Muller a 2"00; 3. Laffite a 20"78; 4. David (Peugeot 405 Mi16) a 23"44; 5. Cudini a 23"75; 6. Tarres (Bmw 318is) a 44"90.  
□ **Giro più veloce:** Cudini, 1'23"63, media 118,809 kmh.  
**La classifica del campionato:** 1. Y. Muller 51; 2. Helary 40; 3. Cudini 34; 4. Aiello 25; 5. Gache 23; 6. Laffite 17.



F. ATLANTIC □ IMPRENDIBILE IL LEADER

**Empringham solitario**

MILWAUKEE — Sessanta giri al comando per Empringham, che così ha dominato il 5. appuntamento della F. Atlantic. Empringham, che quest'anno è alla sua terza vittoria, durante la corsa è riuscito a portare il suo vantaggio sul primo degli inseguitori anche sull'ordine del mezzo giro; poi, nelle fasi finali di gara, ha allentato il ritmo limitandosi a controllare la rimonta di Carpentier che ha tagliato il traguardo ad appena 0"57. Solo quinto, invece, l'altro pretendente al titolo Richie Hearn. Vittima di un incidente in prova, dopo le cure mediche Hearn ha infatti corso in condizioni fisiche non ottimali, con una fasciatura sulla mano destra per una piccola frattura a un dito e alcune bende sul viso per un'escoriazione. Tanta paura ma per fortuna è finito tutto bene.



**F. ATLANTIC**  
Milwaukee (USA), 3 giugno  
**5. prova del campionato**

**La classifica:** 1. Empringham, 60 giri in 28'16"751, media 204,825 kmh; 2. Carpentier a 0"57; 3. Guthrie; 4. F. Giffone; 5. Hearn; 6. Wattles (tutti su Ralt Rt41-Toyota).

**Giro più veloce:** David Empringham, 26"684, media 217,070 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Empringham 88; 2. Carpentier 72; 3. Hearn 70; 4. F. Giffone 48.

## Bernie impara a Harvard

MILWAUKEE — Per correre ci si «arrangia» in tutti i modi. In F. Atlantic Bernie Schuchmann, ad esempio, sta sperimentando con successo la strada degli studi in economia presso la famosa Harvard Business School. La sua preparazione nella materia gli ha infatti permesso di avviare in proprio una piccola attività finanziaria che oggi gli consente di poter coprire il suo budget in F. Atlantic. Durante il week end di Milwaukee, Schuchmann aveva anche in programma un incontro con i suoi colleghi di scuola; ma non potendo parteciparvi, ha mandato al suo posto una videocassetta tramite la quale ha spiegato la chiave del suo successo.

F.3 FRANCESE □ SEMPRE LEADER REDON

# La seconda per Janoray

PAU — Alle volte un secondo posto vale più di un primo. Successo di Janoray del team Graff in questa 5. prova del campionato francese di F.3, ma Redon ha festeggiato il 2. posto come una vittoria «perché se solo si fosse corso altri due o tre giri — ha raccontato al traguardo il pilota di Gerard Camilli — non sarei riuscito a mantenerla: avevo infatti una gomma che si stava afflosciando per aver toccato un marciapiede. Invece sono riuscito a mantenere anche il

comando in campionato». All'opposto, molta meno fortuna ha avuto il suo compagno di squadra Sarrazin. Questi aveva la pole ma «mi si è allentato un condotto di alimentazione, un pezzo del valore di tre franchi — ha spiegato al traguardo — e così mi sono giocato tutto». Dietro Janoray e Redon molto bella è stata la lotta per la 3. posizione fra Ayari e Minassian con quest'ultimo che fino in ultimo ha cercato inutilmente lo spazio per il sorpasso.

### FORMULA 3

Pau (F), 5 giugno  
**5. prova del campionato francese**

**La classifica:** 1. Janoray (Dallara 393-Opel) 26 giri in 35'13"02, media 131,664 kmh; 2. Redon (Dallara 394-Fiat) a 9"62; 3. Ayari (Dallara 394-Opel) a 11"38; 4. Minassian (Dallara 394-Fiat) a 13"46; 5. Bouhet (Dallara 394-Fiat) a 13"90; 6. Dussau (Dallara 394-Renault) a 14"19 (Dallara 394-Fiat).

**Giro più veloce:** Sarrazin (Dallara 394-Fiat), 1'13"96, media 134,343 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Redon 78; 2. Janoray 74; 3. Minassian 73; 4. Dussau 68; 5. Bouhet 45.

SOLDANO-DPPI



Secondo successo di stagione per Janoray. Eccoli sopra, mentre sfodera tutta la sua grinta, inseguito da Redon che poi ha dovuto allentare il ritmo per una gomma sgonfia

## Per la Elf la serie francese aiuta di più i giovani piloti

PAU — Nel campionato francese di F.3 quest'anno si è scelto di correre con telai vecchi di almeno un anno, per contenere i costi. Adesso però c'è chi si interroga sulla validità di questa scelta che rischia oltretutto di tagliare fuori i piloti francesi dalle competizioni internazionali. La decisione già infatti ha generato alcune contraddizioni perché, mentre da un lato è stata presa per contenere i costi, appunto, dall'altro ha comportato alcune squadre si siano viste obbligate a farsi costruire ex novo vetture '94 per l'impossibilità di trovare dell'usato ancora efficiente. Poi c'è la questione delle competizioni internazionali. «In questo modo i nostri piloti non possono confrontarsi nelle gare di Monaco, Zandvoort e Macao con quelli provenienti dai campionati italiano, inglese e tedesco — ha affermato ad esempio Jean-Philippe Grand, proprietario del team Graff; ma al tempo stesso ha avvertito: — è anche vero però che in questo modo è più facile il salto in F.3 per i piloti che arrivano dalle formule promozionali come la Renault e la Campus. Anche alla Elf, che appoggia i nostri giovani più promettenti, non importa assolutamente se questi poi vadano a correre su una vettura '94 o una '95». E alla Elf confermano. «Per noi è importante rendere quanto più economica e accessibile ai giovani la strada verso le F.3000 e F.1 — a Pau ha spiegato infatti Christiane Leroy, della Elf — e infatti le griglie di partenza delle gare di F.3 ora sono sempre più folte; c'è maggior competizione e selezione».

Wolfgang Monsehr

## SETTE GIORNI IN TV



«**RALLY 95**» in onda su Italia 1 lunedì 19 giugno dedicherà un servizio ai 20 ragazzi che hanno partecipato in Sardegna al corso «Diventa rallyman con Opel e Autosprint»

■ **TELEMONTECARLO**  
Mercoledì 14 «Crono tempo di motori» sarà dedicato al Gp del Canada e ospiti in studio di Renato Ronco saranno Clay Regazzoni e Alessandro Zampedri, pilota della serie Indycar. Sabato 17 giugno pomeriggio di automobilismo: alle ore 12 la replica di Tmc Speed dell'11 giugno; alle 12,30, in diretta dal circuito di Magione, le prove del Superturismo commentate da Giovanni Di Pillo e Maria Leitner dai box; alle ore 13,30, poi, la replica di Crono. Un'altra opportunità per rivedere le prove del SuperT è offerta all'1 di notte. Domenica 18 collegamento con Magione dalle 14,10 alle 16,15 per le due gare del SuperT. Alle 20,15 Tmc Speed, la trasmissione condotta da Maria Leitner, proporrà una sintesi della gara umbra e le interviste ai protagonisti, servizi sul Btcc e sul Turismo tedesco, il confronto fatto da Gianni Morbidelli fra la Bmw 318is da lui usata in gara e il modello di serie, infine una carrellata sul Trofeo Peugeot.

■ **TELE + 2**  
Tante le opportunità anche per chi non è abbonato. Questi infatti i programmi in chiaro. Sabato 17 alle ore 10 uno speciale sul Rally del Salento, valido per l'italiano assoluto, alle 10,30 la gara di karting valida per il campionato italiano 125, infine alle 14,30 una sintesi

della Porsche Cup disputatasi a Montecarlo, in concomitanza con la F.1.

■ **ITALIA 1**  
Domenica alle 12,30 «Gran Prix» condotto da Andrea De Adamich, con servizi di Guido Schittone e Giorgio Terruzzi. Lunedì 19 alle ore 23,45 Claudia Peroni conduce «Rally 95». In questo numero un servizio sul concorso «Diventa rallyman con Opel e Autosprint» che ha offerto a 20 ragazzi fra i 18 e i 22 anni l'opportunità di partecipare a un corso per imparare i segreti dei rally da maestri quali Aghini, Fiorio, Brambilla, Cecchini e Dal Pozzo. Il tutto nello splendido scenario della Sardegna. Infine «Rally 95» proporrà un servizio sul Salento.

■ **RAI 2**  
Domenica 18 giugno, subito dopo il Tg delle ore 13, «Tg2-Motori» curato e condotto da Giani Roca, con prove di auto di serie effettuate dai giornalisti del mensile «Auto».

■ **ODEON**  
Martedì alle 20,40 e in replica sabato alle 17,15 «Auto & Auto» presentato da Nestore Morosini. Mercoledì alle 23 «Racing Time».

■ **CINQUESTELLE**  
Sabato 17 alle 22,30 «Motori non stop» con Patricia Pilchard e Paolo Bonaveri.

## VELOCITA'

### 17-18 GIUGNO

**24 ORE DI LE MANS (F)**  
EVENTO SPECIALE  
Circuito di Le Mans

**DIGIONE**  
Tel. 0033/43402424  
**EUROCUP FORMULA FORD**  
Circuito di Digione  
Tel. 0033/80/353222

### 18 GIUGNO

**MAGIONE**  
CAMPIONATO ITALIANO  
SUPERTURISMO - CIVT  
Amub Magione  
Tel. 075/840303

**VARANO**  
CAMPIONATO ITALIANO F.3  
PROTOTIPI - COPPA RENAULT CLIO  
TROFEO F.2000  
Vallelunga Acì Sport  
Tel. 06/9041009-9041027

**LOMBARDORE (TO)**  
GARE CLUB - TROFEO GIULIA  
Calt  
Tel. 011/9956028-fax 9956910

**TI AIDA**  
CAMPIONATO GIAPPONESE F.3  
TI Circuit Aida  
Tel. 0081/8687-43311

**THRUXTON**  
CAMPIONATO BRITANNICO F.2  
Circuito di Thruxton  
Tel. 0044/264/772607

**BROOKLYN**  
NASCAR WINSTON CUP  
STOCK CAR  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

**PORTLAND**  
CAMPIONATO TRANS-AM  
Scca  
Tel. 001/3036947222

## RALLY

### 16-18 GIUGNO

**INA DELTA (CRO)**  
CAMPIONATO EUROPEO RALLY  
COEFF. 10  
Amk Ina Delta -Croazia  
Tel. 0038/41277119  
**ROMANIA (RO)**  
CAMPIONATO EUROPEO RALLY  
COEFF. 5  
Acr Maramures  
Tel. 0040/62/412345

### 17-18 GIUGNO

**MILLESIMO**  
RALLY DEL BORMIDA  
COPPA ITALIA 2. ZONA  
Rally Club Millesimo  
Tel. 019/565544

### 17 GIUGNO

**INTERNATIONAL TARA (SWA)**  
CAMPIONATO AFRICANO RALLY  
Namibiam Motor Sport Federation  
Tel. 00264/61/227137

### 17-18 GIUGNO

**SEINAJOKI**  
POHJANMAA RALLY  
Campionato finlandese

### 18 GIUGNO

**CASTIGLIONE VAL DI CECINA (PI)**  
RALLY ALTA VAL DI CECINA  
COPPA ITALIA 5. ZONA  
Scuderia Lagone Corse  
Tel. 0588/20580

## ALTRE SPECIALITA'

### 17-18 GIUGNO

**TRIESTE**  
TROFEO ALPE ADRIA  
REGOLARITA' AUTOSTORICHE  
Trieste Racing Club  
Tel. 040/313214  
**SAN MARINO**  
**ENDURANCE 4 x 4 DEL TITANO**  
CAMPIONATO ITALIANO TOUT

TERRAIN TROFEO E COPPE CSAI  
Fams (San Marino)

### 18 GIUGNO

**BRANDS HATCH**  
EUROPEO RALLYCROSS  
Brssc Brands Hatch  
Tel. 0044/474/874445  
**BOBBIA-CROCEFIESCHI (GE)**  
Slalom Coppa Csaì 1. zona  
Gecar Gto - Tel. 019/706382

**AVOLA (SR)**  
SLALOM  
Scuderia Saint Paul  
Tel. 0931/21032  
**DONGO (CO)**  
SLALOM DELL'ALBANO  
Promotion Services  
Tel. 031/840182  
**S.ANTONIO (BL)**  
SLALOM  
Bl Racing - Tel. 0437/757397

**CAPUA (CE)**  
SLALOM COPPA CSAI 4. ZONA  
Rombo Team Napoli  
Tel. 081/8904526  
**PALIZZI (RC)**

SLALOM  
Fata Morgana Tel. 0965/891659  
**PISTA VITTORIO VENETO (TV)**  
CAMPIONATO ITALIANO  
VELOCITA' SU TERRA  
A.S. Alle Cave - Tel. 0438/500137  
**MONTEODORISIO (CH)**  
VELOCITA' SU TERRA  
Polisportiva Formula 3  
Tel. 0873/365087

**MOLINU-PATTADA (SS)**  
COPPA CSAI SLALOM 3. ZONA  
Ass. Motoristica Pattadese  
Tel. 079/755115

**BORO BOARIO (VI)**  
FORMULA RALLY  
Team Padova Cross  
Tel. 049/9630465  
**MALNATE (VA)**  
FORMULA RALLY  
Racing 3- Tel. 0332/821300  
**MARIEMBOURG (B)**  
CAMPIONATO EUROPEO KARTING  
F.S.A E F.A 100 CC

## TRASMISSIONI VIA SATELLITE

■ **EUROSPORT**

**Martedì 13**

**13,00 SPEEDWORLD**  
Indycar: la gara di Detroit; Dragster a Santa Pod; Porsche Supercup a Montecarlo

**15,00 KARTING** La gara giapponese della World Cup e quella dell' europeo Junior - Cadetti

**20,00 MOTOR MAGAZINE**  
In questo numero: campionati europei di Turismo, l'Eurocup Renault Clio a Monaco, la F. Ford Fiesta a Thruxton

**Mercoledì 14**

**12,00 MOTOR MAGAZINE**  
**18,00 - 22,00 FORMULA ONE**

**Giovedì 15**

**17,30 RALLYCROSS**  
la gara europea di Westonbanan, in Svezia

**12,30 FORMULA ONE**  
**17,30 INTERNATIONAL MOTORSPORTS REPORT**

**Sabato 17**

**22,30 TRUCK RACING**  
truck trial europeo

**0,00 RALLYCROSS**  
**1,00 INTERNATIONAL MOTORSPORTS REPORT**

**Lunedì 19**

**20,00 SPEEDWORLD**

■ **SKY SPORTS**

**Mercoledì 14**

**14,00 OPPOSITE LOCK**  
INTERNATIONAL MOTORSPORT

**Domenica 18**

**10,00 MOTORSPORT**  
in diretta da Le Mans 2 ore di immagini della mitica 24 Ore

■ **SKY SPORTS 2**

**Domenica 18**

LE MANS UPDATE  
in diretta da Le Mans la 24 ore (fino alle ore 16,15)

■ **DSF**

**Mercoledì 14**

**23,00 - 1,15 CLASSIC CARS**

**Venerdì 16**

**20,15 - 0,55 DAS**  
MOTORSPORT MAGAZINE  
**23,00 MOTORSPORT**

**Sabato 17**

**13,00 DREAM CARS**  
**0,15 «DER JAGUAR»**

**Domenica 18**

**9,00 - 10,45 MONSTER TRUCKS**

**Lunedì 19**

**0,00 DREAM CARS**

OGNI MESE  
IN EDICOLA

L. 8.500

RIVISTA INTERNAZIONALE  
**ARMI**

SPECIALE  
**BIFILARI**  
9x21 e .40 S&W

**tutto TIRO**

TIRO A VOLO GIRA, GIRA L'ELICA PAG 3  
TIRO PARCO PUNTI ROSSI PAG 4  
TIRO A VOLO PIATTELLI E FANGO PAG 10  
TECNICA RESPIRAZIONE  
E CONCENTRAZIONE PAG 12  
TIRO A VOLO UN MITO DI NOME JACQUIER  
SPRINT AL FALCO AUTENTICO PAG 14 - PAG 15  
ARCO IL FALCO DELLA NOTTE PAG 22  
L'AMMIRAGLIA CON L'ANIMA PAG 24  
TUTTO TIRO NEWS PAG 30

**SUPERSONICO  
DA PEDANA**

SAB CONCORDE TRAP PAG 36

Editoriale Olimpia

LE ARMI, LA TU A PASSIONE



**ARMI**  
**tutto TIRO**

Editoriale Olimpia - viale Milton, 7 - 50129 Firenze - numero verde 167-018356  
dal lunedì al venerdì dalle ore 13 alle ore 18,30