

AUTO SPRI NT

**PRE-SUZUKA PARLANO SENNA
PROST, MANSELL E BERGER**

SETTIMANALE 42
Anno XXX - 16-22 ottobre 1990
Sped. in abb. postale gr. 11/70
Contiene I.P. L. 3.000

**TUTTO SUL
DRAMMA
DI NANNINI**

**L'INCIDENTE
L'OPERAZIONE
LE REAZIONI**

**PARLA COSTA
IL MEDICO
DEI MIRACOLI**

PUÒ FARCELA!

MICHAEL ANDRETTI SULLA BENETTON NEL '91



foto Sestini



DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
ROBERTO GUGLIELMI

CAPISERVIZIO
ROBERTO BOCCAFOGLI
FRANCO NUGNES

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

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

SERVIZI SPECIALI
PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA
ALESSANDRO STEFANINI

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
STEFANO BARATTI
GIORDANO CAPELLI
FRANCO ROSSI

SEGRETERIA DI REDAZIONE
MARISA IMBROGNO

SEGRETERIA ESTERI
F. GIGI RUECKERT

ARCHIVO:
MIRCO LAZZARI

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

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

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

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

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

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



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



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ADOLFO GALLEAZZI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

18 PREPARAZIONE. Siamo andati a scoprire come si allenano i giovani piloti italiani: per essere competitivi in pista effettuano il training con tanto di tuta e casco. Vediamo perché...

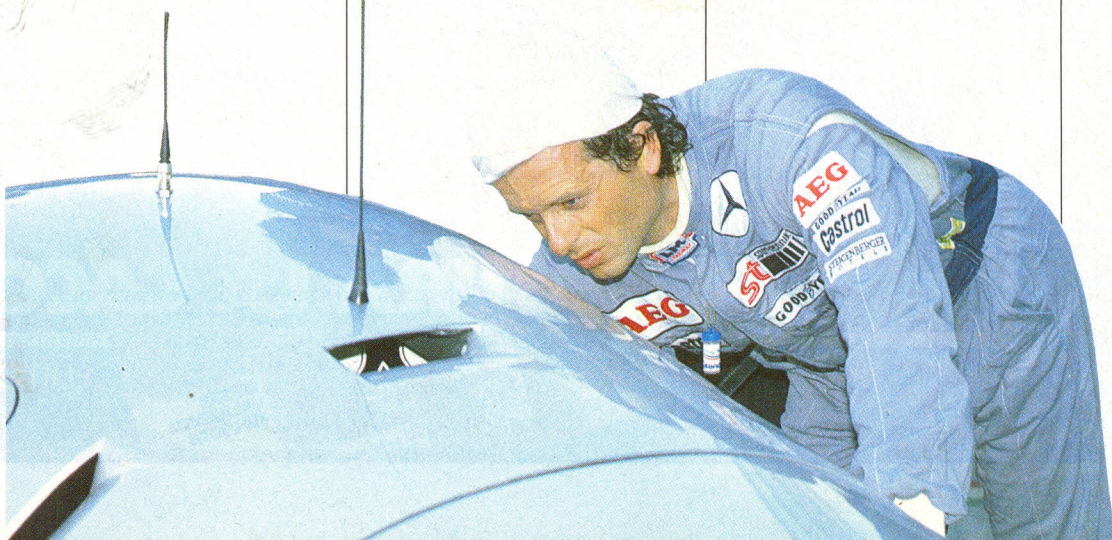


76 SCUOLA RALLY. Giunta quest'anno alla decima edizione, la Scuola Opel-Autosprint ha dimostrato la sua validità fra giovani promettenti: ecco cosa hanno imparato a Pugnochiuso i venti fortunati selezionati...



12 SPORT PROTOTIPI. Mauro Baldi è il campione del mondo con Schlesser: il reggiano racconta le tappe della sua galoppata vincente con la Mercedes. Ma parlando del futuro ammette che potrebbero esserci radicali cambiamenti. Dove vuole andare?

86 VOLVO 960. Ammorbidite le linee, ora più tondeggianti, la Casa svedese lancia sul mercato la sua nuova ammiraglia che sarà disponibile anche in versione tre litri. Eccone i segreti...



5 Occhio Sprint

6 Lettere

9 Accade in...

11 Modelli

28 F. 3: tre per un titolo

35 Domenica Notte

36 F.1 verso Suzuka

57 Il prossimo Gp

60 Tutte Velocità

62 Domenica Sprint

64 Civit a Varano

68 Rallygame

72 Tutterally

74 Vectra 4x4 per i rally

86 La Volvo 960

90 Cambia la Polo

92 Tutte Prodotto

94 L'altra Domenica

105 Notiziario Csaì

106 Tutte Estero

108 Tutte Karting

110 Compravendita

113 Calendario

114 Blob

CHI ACCELERA



9 **ERIC VAN DE POELE** — Meglio di lui (4 vittorie a 3) quest'anno ha fatto solo il neocampione Comas. Lui è Van de Poele, quasi esordiente in F. 3000 ma già in grado di trionfare su due difficili circuiti cittadini e, sul bagnato, a Nogaro. Voto 9: in barba a chi, al quarto anno di F. 3000, non cava un ragno dal buco.



8 **STEFANO MODENA** — I confronti a distanza sono sempre difficili e servono poco, ma come la mettiamo con questo Modena che ai test dell'Estoril prende la Tyrrell e, con pista nettamente più lenta, va poco più lento di Alesi nelle prove del Gp? Abbiamo in casa l'erede dell'erede di Prost? Comunque 8 di stima.



8 **ALEX ZANARDI** — Al recupero (di risultati) di fine stagione partecipa anche Alessandro Zanardi, che a Valterlunga centra la seconda vittoria di una stagione ricca di promesse ma anche di errori. Una vittoria che vale doppio, per autorità e sicurezza, senza sbavature. 8: e che valga per il futuro.

**IL LUNGO DUELLO
SENNA CONTRO PROST NEL MONDIALE F.1**



DIAMO I NUMERI

6,250 In milioni di lire, la somma guadagnata da Rick Mears a ogni chilometro del Marlboro Challenge di F. Indy vinto domenica 7 ottobre a Nazareth. Premio totale: un miliardo di lire. Lunghezza della corsa: 160 km.



31,3 In anni, l'età media del team Mercedes trionfatore nel mondiale Sport Prototipi 1990. Seguono Nissan (3,5 di media); la Jaguar (32,7) e Toyota (35,4).

291 Il numero identificativo — preceduto dalla solita C — della Mercedes che dal prossimo anno raccoglierà l'eredità della C11 iridata quest'anno.

21 Sono gli anni — più nove mesi — del più giovane vincitore di una gara di Sport Prototipi. Si tratta di Michael Schumacher, primo alla 480 Km di Mexico City disputata il 7 ottobre.

LA MIGLIORE DELLA SETTIMANA

I CONTI DI RON

«Sui giornali ho letto cose ridicole, ad esempio che Senna, per restare con noi, avrebbe voluto il motorhome Tag a suo uso esclusivo. Se così fosse, si potrebbe dire che le esigenze di Senna sono molto economiche. E di Ayrton, se c'è una cosa che proprio non posso dire, è che sia a buon mercato...»

Ron Dennis in conferenza stampa a Jerez, il 29/9

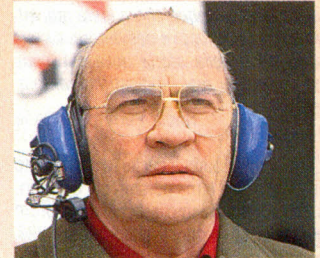
CHI FRENA



5 **MERCEDES** — È difficile fare le pulci a chi ha appena finito di dominare un campionato mondiale. Ma la Mercedes, pescata con le mani nel sacco e squalificata dall'ultima gara iridata Gr. C per un declitto di benzina in più... Voto 5: se non altro perché hanno offuscato la mitica precisione tedesca.



4 **RENÉ ARNOUX** — Box di Nogaro F. 3000: finisce la gara e Damon Hill viene letteralmente aggredito da René Arnoux arrabbiatissimo a causa delle ostruzioni che il giovane inglese avrebbe fatto su Erik Comas. In realtà fra i due c'era stata qualche sana ruotata. 4 per l'autocontrollo.



3 **GUY LIGIER** — Ha sempre detto: per me una stretta di mano vale più di qualsiasi contratto. E per fortuna, perché Larini, da poco liquidato dalla Ligier che gli ha preferito Comas, aveva addirittura fior fiore di precontratto siglato. Cosa succede alla morale di un vecchio saggio come Guy? Nel dubbio, 3.

**CHE LAUDA
NON PARLI
DI MANSELL!**

LEGGENDO l'intervista fatta a Niki Lauda sul numero 38, sono rimasta molto contrariata per le dichiarazioni rilasciate dall'ex pilota, circa le capacità «intellettuali» e sportive di Nigel Mansell. Ma chi si crede di essere Lauda per definire idiota, un pilota che svolge il suo lavoro con tanta professionalità. La personalità di ogni individuo è determinata da molti fattori, e se Mansell, guida o fa delle scelte che la signor Lauda non vanno bene, non è detto che sia Lui ad avere ragione giudicandole inadatte. Forse la presunzione di avere conquistato qualche titolo può dare il diritto di criticare così! Mansell, questo obiettivo, non lo ha ancora raggiunto ma come persona ha certamente conquistato il cuore di molti tifosi con le Sue capacità tecniche e la semplicità, l'umanità e la signorili-



tà che indubbiamente lo contraddistinguono. Mi piacerebbe che questa mia lettera fosse pubblicata e desidererei sapere quanti piloti nella storia della F.1 sono stati criticati e mal giudicati immeritamente.

Nadia Perfetti - Milano

OLTRE a Niki Lauda a cui lei fa riferimento sono stati molti altri i personaggi del mondo dell'automobilismo a scagliarsi contro Nigel Mansell in questi ultimi tempi. Niki, tre volte campione del mondo ha duramente stigmatizzato il comportamento del Ferrarista in occasione della partenza nel Gp del Portogallo (che poi Nigel ha vinto), mentre Moss tanto per fare un esempio, se l'è presa per la decisione del britannico di continuare a correre in F.1 con la Williams dopo aver fatto l'annuncio solenne di ritirarsi in occasione del Gran Premio di Gran Bretagna. Non c'è dubbio: Mansell è nell'occhio del ciclone nel ristretto mondo degli addetti ai lavori dove la sua imprevedibilità (in pista come nella vita evidentemente non è mai piaciuta),

ma non nel grande pubblico. La prova è data dalla testimonianza di affetto dei nostri lettori che ci hanno scritto un sacco di lettere da indirizzare a Nigel. E lo stesso Mansell ha ripetuto più volte che l'enorme affetto dimostratosi dai tifosi ha contribuito a fargli cambiare idea sui propositi di ritiro. Per tornare a Lauda vorremmo ricordarle che anche con lui la critica non fu molto tenera sia quando decise di ritirarsi che quando, al contrario, pensò di tornare a correre per la McLaren.

**GOMME SPECIALI
L'AVON
PUNTUALIZZA**

IN QUALITÀ di responsabile pneumatici da competizione Avon per conto della Spi Service Srl distributore esclusivo per l'Italia, leggendo quanto apparso sui numeri 40 e 41 rispettivamente alle pagg. 96 e 94 relativamente alle cronache sulle gare in salita del Nevegal e di Gubbio desidero puntualizzare quanto segue

1) I pneumatici da noi forniti ai piloti sono tutti uguali a parità di mescola e che nessun favoritismo viene fatto nei riguardi di questo o di quel pilota in relazione alla possibilità di avere dalla Casa Madre pneumatici con mescole speciali; ciò a mio giudizio potrebbe essere dannoso per noi vista la nostra per ora ancor piccola presenza sul mercato dei pneumatici racing. Qualsiasi variazione avvenga nella produzione e nella disponibilità delle mescole viene da noi tempestivamente comunicata e pubblicata come sempre sul nostro listino prezzi.

2) Tutti i piloti che siano clienti abituali Avon sanno quali mescole sono sempre disponibili a magazzino a seconda del tipo di gara a cui il pilota stesso partecipa; le mescole non disponibili possono comunque essere richieste in fabbrica con tempi di attesa che variano dai 15 ai 40 gg. in base alla disponibilità in Inghilterra.

Colgo l'occasione per confermare la mia piena disponibilità ad eventuali chiarimenti ed invito tutti coloro che fossero interessati ai pneumatici Avon racing a contattarmi personalmente per qualsiasi informazione.

Walter Maganza

WALTER Maganza nella sua lettera non lo dice espressamente, lasciando gli altri lettori nel dubbio, ma le dichiarazioni che vengono contestate sono state rilasciate ai nostri collaboratori da Mario Caliceti. Il pilota bolognese, evidentemente, ha cercato di accreditare ancora di più la sua vittoria umbrata tirando in ballo delle gomme che non ha avuto e che comunque non avrebbe potuto avere. Riportiamo volentieri la precisazione dei responsabili Avon, per quanto non debba sorprendere fra i piloti una tendenza a gonfiare i propri successi o a nascondere le sconfitte inspiegabili. Si tratta di un atteggiamento ingiustificato che non depone certo a favore della professionalità di molti conduttori che invece si definiscono autentici prof. Tanto più che se si è vinto non c'è nemmeno gusto a insistere su chi perde...

**BENZINA VERDE SOLO
PER VETTURE
PREDISPOSTE**

Spettabile Redazione, avrei piacere, se possibile, di avere delle risposte a dei quesiti che mi appresto a proporvi. Sono in possesso di una Alfa 33 Boxer 4C del 1986 1500 cc. e da quando è aumentato sproporzionalmente il prezzo della benzina Super, ho deciso di provare a mettere nel serbatoio benzina verde insieme a quella Super normalmente usata. Le prestazioni della macchina sono rimaste le stesse e sembra che il motore giri «rotondo» lo stesso, senza che si verifichino battiti in testa. Ora però mi nasce un dubbio: non è che usando benzina senza piombo su motori non specificatamente preparati, ne risentano in qualche modo la durata delle valvole, dei pistoni, ecc. compromettendo così la loro proverbiale affidabilità? Volendo applicare sulla vettura un impianto per Gas Gpl, esistono delle alternative al bombolone cilindrico che occuperebbe, nel mio caso, più di mezzo bagagliaio? Restando in attesa di una Vs. cortese risposta nel Vs. «glorioso» giornale, colgo l'occasione per inviarvi i miei più cordiali saluti.

Daniilo Belardinelli - Pergola (Pesaro)

PER QUEL che riguarda il primo quesito, pensiamo proprio di sì. C'è il rischio reale che qualche cosa nel motore della sua vettura si possa rovinare. Questo perché la sua Alfa 33 boxer è stata realizzata senza particolari accorgimenti tecnici necessari per l'utilizzo di benzina verde. Bisogna ricordare come l'uso di quella che viene definita «benzina ecologica» senza adattamenti (marmitta catalitica) sia estremamente letale per l'ambiente. Per ciò che concerne poi il «bombolone» per il gas Gpl; esistono altre possibilità, cioè il montaggio di bombole più piccole, ma che alla fine potrebbero occupare più spazio che un'unica soluzione.

**NON ASSEGNATI
I PUNTI
DI ALTAVILLA**

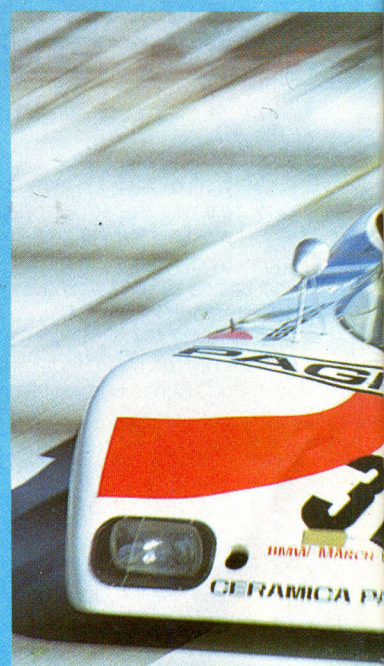
A quanto sembra, scorrendo l'ultima classifica del campionato sopracitato, pur votando il proprio pilota preferito con giocate Totip accettate dalle ricevitorie e quindi regolari, questi voti (c.ca 20 e a favore di Altavilla nel mio caso) non compaiono in nessuna delle classifiche da Voi pubblicate finora. Se questi punti non compaiono mi sembra inutile continuare a votare (anche per altri piloti) perché non si può sapere se le proprie preferenze vengano

**SERBLIN
UNA SPERANZA
INFRANTA**

CARO Autosprint sono un giovane di 18 anni grande appassionato di automobilismo. Scrivo perché vorrei sapere qualcosa di Gabriele Serblin un pilota che negli Anni Settanta è arrivato alla soglia della Formula 1.

Matteo Porello - Ancona

GABRIELE SERBLIN fu uno dei primi veri piloti professionisti che l'Italia motoristica ha annoverato intorno alla metà degli anni 70. La sua attività agonistica inizia proprio nel 1970, a venti anni. Con l'aiuto del padre medico acquista una Abarth 1000 «barchetta» con cui partecipa ad alcune cronoscalate. Prosegue nelle corse in salita l'anno seguente con una assistenza di tutto rispetto quella del preparatore Pino Trivellato. Il giovane pilota venticinque dimostra di andare forte ottenendo risultati interessanti. Così sulla scia delle premesse l'anno seguente passa alla guida di una Sport 2000, una Chevron B19, partecipando ad alcune gare dell'Europeo 2 litri. Miglior risultato in quella stagione fu il 6. posto a Salisburgo. Nel 1973 è alla guida di una March-Bmw, sempre nell'Europeo 2000 e parallelamente debutta in F.2. Intanto le sue doti di pilota si affinano. All'irruenza delle prime esperienze subentra



un modo di correre più riflessivo e attento; in poche parole più professionistico. Il 1974 fu forse per Serblin l'anno più proficuo. Sempre impegnato in F.2 si mette in particolare evidenza tanto che alla fine di quella stagione gli sportivi italiani riconobbero in lui un vero talento, attribuendogli 28.139 preferenze. Voti che valsero, al pilota veneto, il riconoscimento del Casco d'Oro di Autosprint. Ma per Serblin la più grande soddisfazione, alla fine del 1974,

prese in considerazione e tanto meno aspettare l'estrazione finale. Dove sono finiti i voti per Altavilla? E in che misura devono essere allora effettuate le giocate per essere valide come voto?

Giuseppe Dal Colle - Asti

ABBIAMO fatto una verifica con i responsabili della Totip per capire dove sono andate a finire le schede nelle quali si votava Altavilla (nella Photo4). Non c'è stato alcun boicottaggio, per carità. Molto più semplicemente alla Totip è stato fatto lo spoglio solo delle schede che dietro recavano anche le generalità di chi aveva inviato il voto (perché solo queste possono partecipare all'estrazione dei premi).

JEAN ALESI

DIVIDE

I FERRARISTI

UN MONDIALE che non vuole più tornare. Tanti errori, come l'allontanamento di Postlethwaite e di His, il divorzio da John Barnard. La Ferrari continua a stupire. C'è riuscita anche questa. Mi sto riferendo a Jean Alesi, il pilota Ferrari del '91. Certamente è uno dei piloti più veloci del mondo, ma non è ancora maturo per un abitacolo come quello della Ferrari. La Casa del Cavallino finalmente in lizza per il titolo



non ha bisogno di uno sciacca-macchine ma di un alleato per Prost (come Senna che può godere dell'appoggio incondizionato di Berger). A parere mio si è ingigantita la sua immagine (senza nulla voler togliere ai suoi meriti), ma un Capelli e un Martini avrebbero fatto altrettanto bene (se non di più) con una monoposto competitiva come la Tyrrell. Gli ultimi errori lo stanno a dimostrare. Certo era nervoso per la possibilità di diventare un pilota Ferrari e quindi era ansioso di dimostrare a tutti che era degno di meritare quel posto. Ebbene è quello che ha sbagliato di più ed è stato scelto lo stesso. Per non parlare allora della cifra pagata per accaparrarselo, ben 11 miliardi di cui due da girare alla Tyrrell e quattro alla Williams. Ciò non sarebbe tanto grave se la Fiat intanto non mettesse in cassa integrazione 35.000 operai. E quel che è più drammatico è che la Williams sia riuscita a farsi dare anche una 641/2...

Billy - Orvieto

CARO Autosprint, ho seguito l'intera vicenda Alesi con trepidazione nella speranza che si concludesse come poi è andata. Naturalmente sono un tifoso della Ferrari, ma non nascondo di aver seguito con un occhio del tutto particolare questo giovane italo-francese che ha fatto cose degne davvero di lode. La Ferrari ha scelto sul mercato l'uomo giusto: Jean è il pilota che meglio di ogni altro può ereditare il posto di Nigel Mansell. È un altro conduttore con tanto cuore ma che ha anche molto cervello. Prost, a parere mio, non dormirà sonni tranquilli. In una intervista apparsa su Autosprint, Alesi parla senza mezzi termini di andare a Maranello per imparare da Prost, e ammette di confidare molto nella sua giovane età per mettere in difficoltà il «professore». Questo ragazzo ha le idee chiare. Con il no a Williams ha mostrato anche un carattere forte e volitivo, era pronto a correre il rischio di stare fermo una stagione per andare alla Ferrari. Bene Fiorio, hai visto giusto.

Federico Parenti - Messina

DUE opinioni completamente discordanti su Jean Alesi ferrarista. Ce lo aspettavamo: il transalpino ha fatto discutere il mondo intero per mezza estate con la telenovela dei più contratti firmati quasi contemporaneamente. La Ferrari sicuramente ha fatto una buona scelta. Forse Capelli e Martini avrebbero potuto essere all'altezza di Jean su una Rossa (manca comunque una controprova, anche se Stefano Modena si è messo ad andare subito sui tempi di Alesi non appena ha messo piede sulla Tyrrell). Fiorio ha fatto centro soprattutto sul personaggio: Jean è un tipo dalle idee chiare, convinto di poter arrivare ai vertici della Formula 1. Si accusa Jean di aver commesso troppi errori nel corso della stagione: è vero a volte ha esagerato, ma non sempre è stata colpa sua. A Jerez è dimostrato che a innescare l'incidente alla prima curva è stato Berger e non Alesi. Ma se non avesse osato del suo, probabilmente Jean nel '91 non sarebbe andato alla Ferrari... Non è tutto. Va fatta una considerazione a margine, di cui non si è mai tenuto conto: Jean tanto in Formula 3 che in Formula 3000 (dove ha vinto molto e in breve) non ha mai dovuto fare ricorso ad azioni forti per vincere, ma al contrario si è sempre fatto apprezzare per il tatticismo con cui sapeva cogliere dei risultati importanti. Prima di concludere vale la pena ricordare a Billy di Orvieto che la Ferrari è ancora in lizza per il mondiale e che anzi negli ultimi Gp le rosse si sono dimostrate nettamente superiori alla concorrenza, McLaren comprese. In quanto a 35.000 operai, lasciamo perdere, perché i piloti li paga lo sponsor.

FERMOPOSTA

LUIGI PARDINI - Viareggio - Ci dispiace che lei non ci leggerà più in futuro, ma le ribaltiamo il concetto già espresso: risponderemo solo alle lettere firmate in maniera completa.

MASSIMO PUCCI - Firenze - È solo questione di pochissimo tempo eppoi vedrà la nuova livrea del tracciato toscano. Intanto le abbiamo preannunciato quali saranno gli appuntamenti di maggiore richiamo della stagione '91.

MAURO CRITTOGAMI - Narni Scalo (Terni) - Lei ha ragione fino a quando asserisce che il «professore» non è riuscito a vincere il mondiale. La partita è ancora aperta: Prost può giocare ancora le sue chance per conquistare il quarto titolo iridato. La Ferrari sta facendo tutto il possibile per assecondarlo. Non vendiamo la pelle dell'orso prima che sia stato catturato...

NAZARENO AMBROSI - Trento - Il presidente della Csaì è un agonista di provata capacità. Oltre a essere protagonista fisso del Civt con una Alfa 75 Turbo Gruppo N della Tecnica Racing alterna apparizioni varie nelle autoristiche. Si può proprio dire che vive dall'interno i problemi dei piloti.

DONATO D'ANGELO - Potenza - Vorremmo aiutarla, ma il servizio di Fotoshop è stato sospeso ormai da molto tempo. Non possiamo accontentarla.

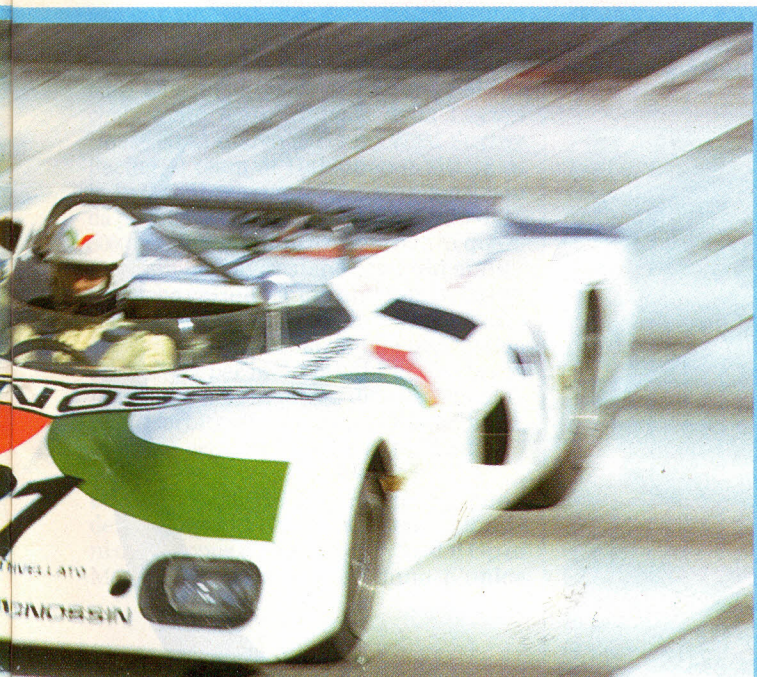
VITO LA STELLA - Corato (Bari) - Dopo un certo chilometraggio è abbastanza normale che si riscontrino una certa usura dei materiali per cui è possibile che si verifichi un'accresciuto consumo di olio. Non è il primo a cui si verifica questo inconveniente: ci sembra una buona idea cambiare l'olio lubrificante con uno di sintesi.

MARCELLO DELCO - Torino - L'Osella si sta trasferendo nei pressi di Bergamo dove ha sede la Fondmetal, l'azienda di cerchi di cui è titolare Rumi, proprietario del team.

VINCENZO MOTTO - Milano - Si è parlato di un coinvolgimento della Bridgestone in Formula 1: la Casa giapponese produttrice di pneumatici sta portando avanti un programma di sviluppo delle coperture con la Reynard. Ci risulta, infatti, che siano già stati svolti dei test in Giappone con gomme radiali. La Bridgestone potrebbe entrare nel Circus nel '92 quando la Reynard farà la sua apparizione che è già stata ufficializzata nelle scorse settimane.

ANTONIO COMELLI - Pavia - Nel campionato italiano velocità turismo le vetture turbo sono state flangiate all'aspirazione del turbo per contenere le potenze entro i limiti raggiungibili dalle vetture aspirate. L'equivalenza raggiunta ha dimostrato che i calcoli effettuati dalla sottocommissione tecnica della Csaì sono stati esatti.

PAOLO DONDI - Verona - Il regime di parco chiuso non vige quando una gara viene sospesa con bandiera rossa nel corso del primo giro. Le vetture incidentate, infatti, possono essere sostituite dai muletti nella nuova partenza.



arriva con l'inaspettata convocazione a Maranello. Minardi infatti gli telefona dicendogli che l'ingegner Ferrari intende conoscerlo. L'occasione era quella, abbastanza inusuale, di alcune prove sulla pista Ferrari di vetture di F.2. Fu un incontro proficuo; nessuna promessa precisa ma l'impegno di una piena collaborazione, in vista di risultati futuri. Un sogno chiamato Ferrari per il giovane Gabriele. Un sogno, purtroppo, che per lui rimase tale. La sta-

gione 1975 non fu del tutto negativa, tutt'altro. Serblin alla guida di una March F.2 riuscì a raggranellare dei punti con piazzamenti a Salisburgo, Rouen, Enna e Silverstone. In totale 11 punti che gli consentirono di piazzarsi 7. nel campionato. Per il giovane veneto comunque le porte della Ferrari non si spalancarono mai né tantomeno quelle della F.1; ed il nome di Gabriele Serblin finì pian piano nel dimenticatoio. Eppure le premesse c'erano tutte.

GRAN BRETAGNA

F. 3000 NAZIONALE IN ASCESA

LONDRA — Paul Stewart, figlio del celebre Jackie, e tutt'ora militante nella serie britannica di F. 3 ha deciso di partecipare al campionato inglese di F. 3000 nel 1991. Stewart ha preferito iscriversi alla serie cadetta, che, nella prossima stagione, godrà di un livello promozionale più valido di quello offerto sino ad ora dalla F. 3 britannica. La Paul Stewart Racing, il team inglese che porta il nome del giovane figlio d'arte, attualmente schiera due Lola T90 nel campionato internazionale, affidate allo svizzero Andrea Chiesa ed al canadese John Jones. Queste due vetture che automaticamente diventeranno conformi ai regolamenti della serie britannica nel '91 (si corre con il telaio prodotto nell'annata precedente) saranno con molta probabilità iscritte alla serie nazionale direttamente dalla Paul Stewart Racing. Questa squadra si aggiunge al già confermato team ufficiale della Leyton House ed al nuovo arrivato West Surrey Racing, il team di Hakkinen e Fittipaldi jr. in F. 3. Il crescente interesse mostrato da più scuderie verso il campionato di F. 3000 del Regno Unito è la riprova di quanto i team manager siano sensibili ai contratti che garantiranno ampi spazi televisivi alle gare del prossimo anno. Tutto ciò farà della serie nazionale una valida alternativa per molti piloti a quella internazionale, non in grado di sopportarne i costi esorbitanti recentemente raggiunti, che sono arrivati attorno al miliardo.

MACAO. Da un po' di tempo team e piloti del campionato britannico stanno lontani dalla Coppa d'Europa di F. 3 e dal Gp di Monaco, a partire da quest'anno. L'unica

eccezione a questo «isolamento» è rappresentata dal Gp di Macao, che quest'anno si disputerà il 25 novembre. La classica manifestazione internazionale, peraltro organizzata da una società inglese, è tradizionalmente dominata da squadre e piloti d'oltre Manica, anche se nell'edizione del 1988 fu un pilota italiano, Enrico Bertaggia, ad imporsi alla guida di una vettura tutta made in Italy. Il lungo elenco dei partecipanti non smentisce la tradizione e la presenza dei piloti di licenza inglese schiaccia inesorabilmente la concorrenza. I forfait di Montecarlo e Le Mans, dichiarati in precedenza dai team inglesi in competizioni internazionali di F. 3, non trovano conferma a Macao dove la vicinanza con il presidio britannico di Hong Kong «impone» una partecipazione massiccia del Regno Unito.

AVON. La casa britannica di gomme ha confermato la sua intenzione di fornire i nuovi pneumatici radiali per la prossima stagione di F. 3000. Le nuove coperture, testate con successo a Digione da First Racing, Middlebridge e Dams, dovrebbero consentire prestazioni più brillanti e una maggiore durata, rispetto ai pneumatici a tele incrociate usati sino ad ora. La Avon, inoltre, per aiutare le squadre nel contenimento dei costi, in continua ascesa, ha congelato il prezzo delle nuove gomme, che avranno il prezzo delle vecchie: 600 sterline per ogni treno.

SALO FERMATO. Il vice campione inglese di F. 3, è stato recentemente fermato dalla polizia londinese in stato di ubriachezza mentre si trovava alla guida della sua vettura nel centro della capitale britannica. L'infrazione, piuttosto grave, potrebbe costare a Salo il ritiro della patente impedendogli così di partecipare ad alcune gare in programma per la fine dell'anno, tra cui il Gran Premio di Macao. Salo, inoltre, avrebbe dovuto provare una delle Lola T/90 del team Paul Stewart Racing, con la quale il pilota nordico dovrebbe disputare il campionato inglese di F. 3000 nel 1991. Il test potrebbe anche saltare per problemi di immagine dello sponsor. Il produttore della birra Labatt's appare infatti sulla vettura anche con la scritta «Don't drink and drive», che appunto esorta a non guidare in stato di ebbrezza.

NUOVO TEAM. Michael Cane, l'attuale team manager della Williams e il direttore commerciale, Colin Cordy, lasceranno a fine anno il team inglese di F. 1 per fondare una nuova squadra di F. 3000. Il duo anglosassone ha già stipulato un accordo di collaborazione con la Lola e affittato i locali, vicino ad Oxford, che ospiteranno l'officina e gli uffici del nuovo team. Cane ha inoltre già contattato Mark Blundell ed Andrew Gilbert Scott, offrendo a entrambi un contratto a condizioni molto vantaggiose.

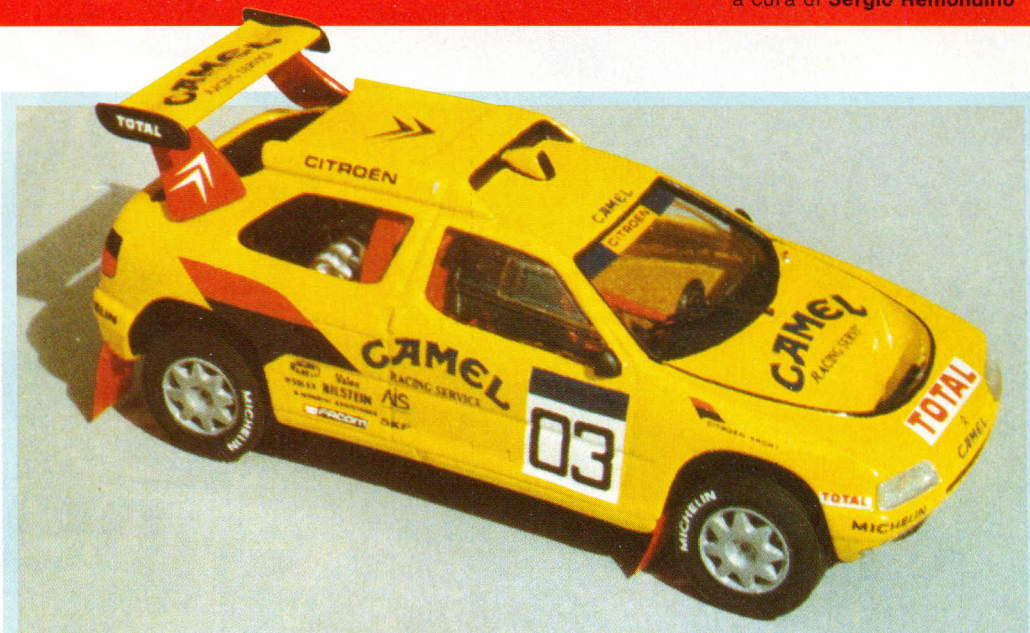


Il team Paul Stewart Racing nel prossimo anno disputerà il campionato nazionale di F.3000 con le Lola usate in questa stagione nella serie europea, sotto (Sipa), la vettura di Chiesa. Salo, a lato (Sutton), sorpreso a guidare ebbro rischia di saltare il Gp di Macao di F.3

ANCHE IN VERSIONE MONTECARLO '71 LA PORSCHE 914

FABRIZIO Pitondo non riesce davvero a staccarsi dal suo amore: le Porsche. Autore da anni di pregevoli kit in resina, scala 1/43, l'artigiano veronese ha recentemente preparato alcune nuove versioni di suoi modelli. Come una Porsche 914 in livrea giallo-verde dello sponsor Tergal, vista al rally di Montecarlo del 1971 nelle mani degli spagnoli Jose e Jan Fernandez. Una vera chicca per gli appassionati di rally, un kit che conosciamo per la sua precisione e per una buona dotazione di particolari. Molto bella la griglia (fotoincisa) di sfogo dell'aria dal vano motore e decisamente buoni i cerchi, con canale tornito e «paglia» centrale fotoincisa. Non sono forse dei più facili il montaggio del kit, e la decorazione della carrozzeria: la base è un giallo molto carico, con fregi di colore verde che a nostro avviso conviene dipingere a pennello oppure a spruzzo dopo aver mascherato il resto della carrozzeria stessa.

PIT MODELS: Via Selinunte 7, 30700 Verona.



LA MINI RACING HA REALIZZATO IL KIT IN SCALA 1/43 DELLA VETTURA GIÀ PRONTA LA CITROËN ZX PER I RAID

HA INIZIATO la sua vita agonistica veramente da poco tempo ma fa già parlare molto di sé ed è un pezzo imperdibile per chi segue la tematica relativa a rally e raid. Si tratta della Citroën Zx, l'erede di una dinastia di Peugeot trionfatrici nelle corse africane. I più rapidi a produrla sono stati, manco a dirlo, dei francesi: gli uomini della Mini Racing. Si tratta di un kit in resina, con pianale e altri elementi in metallo bianco e con vari particolari fotoincisi. È facile prevedere che un po' tutti i principali produttori di kit realizzeranno la loro Citroën Zx ma per chi non vuole aspettare questa della Mini Racing è già in commercio. Tale Casa, che ha una solidissima tradizione in tema di veicoli che hanno partecipato alla Dakar e ai raid in genere, non poteva certo lasciarsi sfuggire questo modello. La prima versione prodotta è quella del debutto alla Baja Aragon, dove la Zx ha subito vinto con Ari Vatanen. L'erede di Peugeot 205 e 405 Grand Raid è diventata dunque un bel kit, una riproduzione che

rispetta in pieno le linee un po' gobbose dell'originale. Ovviamente ci sarà da lavorare sul vano motore, dove certi particolari bisogna autocostruirli. Per il resto il modello non è male, con cerchi precisi e con i fari anteriori sufficientemente trasparenti. C'è da credere che presto quelli della Mini Racing prepareranno la versioni viste in gara al Faraoni e questo non può che interessare chi vuole realizzare il modello. Ricordiamo che la Mini Racing ha di recente messo in produzione anche altri kit relativi a veicoli «tout terrain». Come la Land Rover sponsorizzata dalla Vsd e vista alla scorsa edizione della Parigi-Dakar con l'equipaggio Bussiere-Kleseler. Due illustri sconosciuti ma, in fondo, il fascino di questi veicoli è proprio quello di portare alla ribalta anche quei privati che magari nessuno noterebbe. Una filosofia, questa, che la Mini Racing ha abbracciato da anni e con successo.

MINI RACING: 8 rue Brillet, 94130 Nogent sur Marne (Parigi).



BELLE E COLORATE LE LIGIER JS2 DI AUTOMANY

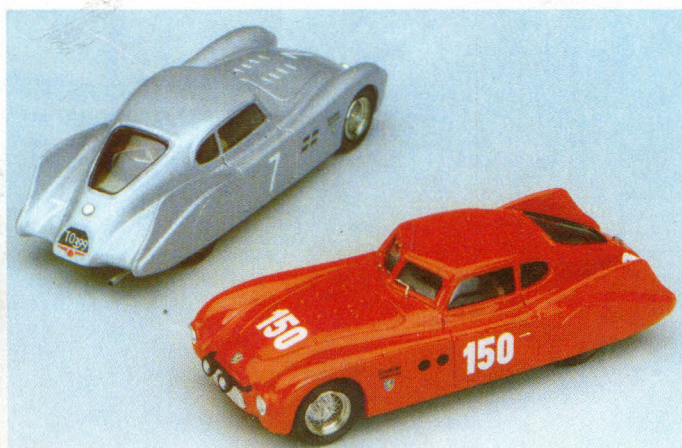
RICCA DI fascino anche se mai troppo fortunata in pista la Ligier Js 2 del '72 è ora un kit in resina, in scala 1/43, grazie alla francese Automany. Questo modello colma una lacuna quantomeno incredibile e permette di riprodurre entrambe le versioni schierate alla 24 ore di Le Mans del '72. La vettura numero 21 è quella condotta dallo stesso Guy Ligier in coppia con Piot, la numero 22 raffigura l'esemplare pilotato da Laffite e Maublanc. Quasi subito ferma per rottura del motore la prima, ritirata dopo 23 ore per problemi meccanici la seconda. Sia la carrozzeria che il pianale sono in resina e su quest'ultimo sono ricavati i sedili, il tunnel della trasmissione e il vano motore, dove c'è il simulacro del 6 cilindri Maserati che equipaggiava la vettura. Lavorando sul retrotreno e aggiungendo un po' di particolari si ottiene un risultato di sicuro effetto.

AUTOMANY: 9 rue Léon Blum, 4400 Nantes (Francia).

ECCO LA CISITALIA CON LE PINNE

LA FUTURE MODELS, ovvero Sandro Parretti, ha appena ultimato il kit di un modello che si può definire come minimo interessantissimo. Si tratta della Cisitalia 202 Cmm, versione aerodinamica schierata alla Mille Miglia nelle edizioni del 1947 e del 1948. È questa una versione della popolare coupé dotata per l'impegno specifico di due grandi pinne al posteriore, vere antesignane delle appendici aerodinamiche tipo Le Mans. Le due versioni, di colore rosso quella schierata alla Mille Miglia del '47, argento quella al via nel '48, sono entrambe in resina, disponibili in kit di montaggio, nella solita scala 1/43. Non mancano in questo modello gli elementi in fotoincisione, mentre spiccano i cerchi anteriori a raggi. Molto precisa nelle linee questa riproduzione si segnala per la buona incisione di tutti i particolari. Il soggetto poi, come detto, è di un tale interesse che si potrebbe passare sopra anche a qualche pecca. Che non c'è...

FUTURE MODELS. Via del Roncolungo 25, 50143 (Firenze).



UN'ALTRA MASERATI A6GCS PER DALLARI

GIÀ CONOSCIUTO per la sua interessante serie di kit in scala 1/43 relativi a varie Ferrarri e Maserati Gianluca Dallari ha di recente preparato una nuova edizione della Maserati A6 Gcs, quella che prese parte alla Mille Miglia del 1955. Si tratta di un bel kit in metallo bianco, caratterizzato dalla presenza di pregevoli particolari fotoincisi, come la mascherina del radiatore anteriore, e impreziosito da bei cerchi a raggi. La riproduzione rappresenta la prima versione del modello in questione ed è disponibile anche nella configurazione con la carrozzeria già verniciata. Il kit costa 40.000 lire.

DALLARI: V. Valle di Pruvignano 39, 37020 San Floriano (Verona).



Mer

SHOEI

Australian
LALPINA

ORION

Australian

Brembo

MAJORCA

MOMO

MAJORCA

MOMO



IL PERSONAGGIO
LA STELLA DEI PROTOTIPI



BALDI GIOVANE

**Per l'italiano della Mercedes
il titolo iridato delle Sport
arrivato a trentasei anni, più
che l'apice di una carriera è
il simbolo di una seconda
gioinezza dopo quella in F. 1**

■ Un campione tranquillo. Per gli uomini della Mercedes, dal diesse Max Welti al responsabile del progetto Gruppo C, il geniale ingegnere Hermann Hiereth, Mauro Baldi è «*un campione tranquillo*», sottolineando così, senza enfasi, alla maniera tedesca, tutta la loro ammirazione per un pilota che di latino sembra avere davvero poco. Tranquillo, sereno, razionale, quasi disincantato.

Anche quando una ventina di giorni fa, in Canada, la matematica gli concesse il privilegio di essere di nuovo campione del mondo delle Sport Prototipo, in condominio con il suo socio in vittorie Jean-Louis Schlesser, Mauro Baldi non ostentò atteggiamenti di chiassosa gioia. Forse perché lui, non più giovanissimo e con la scorza indurita dal tempo, le emozioni ha imparato a dosarle; forse perché la conquista

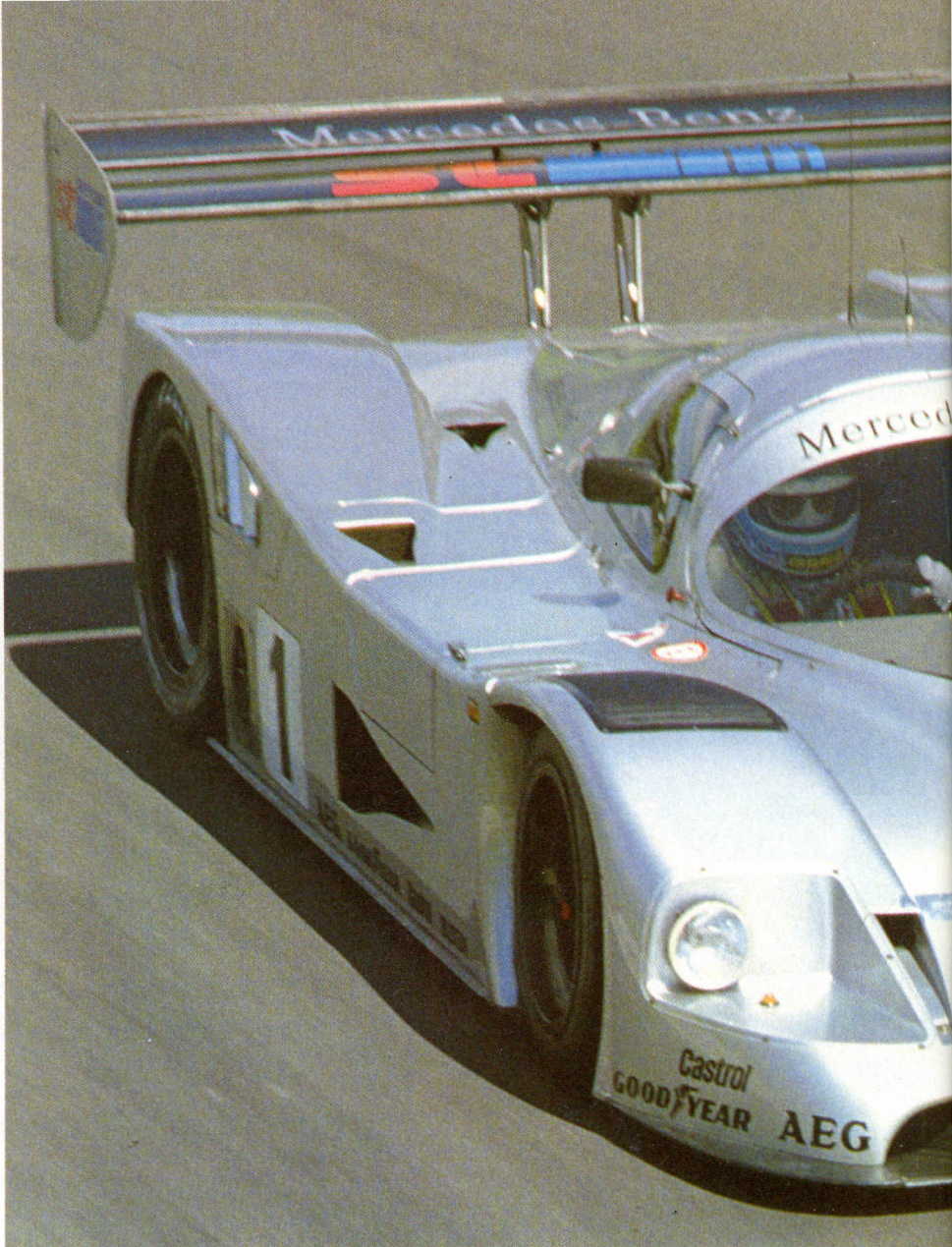
Maurizio Ravaglia



«Il momento più eccitante di ogni week end da corsa è certamente la ricerca della pole position, della prestazione pura». Ed eccolo Mauro Baldi, campione del mondo 1990 delle Sport Prototipo con la Mercedes, concentrato prima di affrontare il giro di qualificazione: nella sua carriera con le biposto del Gruppo C l'italiano ha collezionato 12 pole, più di ogni altro pilota (Foto Sipa)



di questo alloro gli era stata annunciata in una fredda domenica di aprile, in Giappone. Forse perché tre stagioni vissute fianco a fianco con lo staff della Mercedes gli hanno trasmesso un po' di germanica distinzione, che vuol dire anche controllare i propri entusiasmi. Eppure Mauro Baldi, uomo della Padania, nato e cresciuto a Reggio Emilia, è un entusiasta, ed è qui la sua «latinità», si sente realizzato, sa di aver ottenuto un risultato che è soprattutto un premio per tutto quanto c'è dietro: quindici anni trascorsi sui circuiti di mezzo mondo, momenti di felicità intervallati ad altri di amarezza. Le corse, in fin dei conti, sono come la vita. Ai box si muove a piccoli passi, con discrezione, così come con discrezione è tracciata la sua carriera. Il primo successo internazionale gli arrivò nell'80, al Gran Premio di Montecarlo di Formula 3; aveva 26 anni, un'età in cui molti altri giovanotti hanno già un posto stabile nel mondo professionistico delle quattro ruote. In Formula 1 entrò nell'82 dopo aver conquistato, l'anno prima, un indimenticabile campionato d'Europa della terza formula: 8 vittorie, 8 pole position, avversari quali Alain Ferté, Philippe Alliot, Emanuele Pirro, messi in riga. Per Mauro Baldi la Formula 1 è stata una lunga parentesi durata cinque stagioni. Per rientrarvi avrebbe dovuto trasformarsi in cacciatore di sponsor. Ha preferito invece rimboccarsi le maniche e ricominciare praticamente da capo in un'altra specialità. Ed ecco il periodo delle biposto Sport, una sorta di seconda giovinezza agonistica, nel quale correndo anche per Lancia e Porsche-Lloyd ha costruito un'immagine di sé nuova, brillante; quella del Mauro Baldi che arriva a essere uno degli uomini di punta del grande ritorno della Mercedes-Benz nelle competizioni. Di per sé ciò è già un privilegio. Con la Mercedes, ed è storia di oggi, l'uomo della Padania ha toccato la vetta della specialità, la conquista del titolo iridato. Il punto culminante di una carriera oppure un passaggio già archiviato? «Certamente il titolo non rappresenta un punto di arrivo quanto piuttosto una ricompensa, una rivincita anche per tutto ciò che c'è dietro, e mi riferisco alla mia carriera. Anzi, a guardare bene questo premio mi è arrivato con dodici mesi di ritardo, il titolo avrebbe dovuto essere mio già nell'89. Paradossalmente il campionato dell'anno scorso mi entusiasmò maggiormente di quanto invece non sia avvenuto in questa stagione. Voglio dire che la sensazione di essere campione del mondo è sì impareggiabile, ma non è stata un'emozione violenta perché la lotta, quest'anno, ha visto impegnati solamente noi della Mercedes». Ed ecco il Mauro Baldi uomo concreto e realista della Padania; è consapevole della schiacciante superiorità mostrata dalle «frecce d'argento», le velocissime, affidabili C11 che, in questo



1990, alle rivali hanno lasciato solamente le briciole. «Comunque, non è stata una passeggiata perché correndo per una grande Casa che punta dritta al titolo mondiale, le ambizioni personali spesso debbono essere lasciate fuori dall'abitacolo. Deve innanzitutto vincere la squadra». **MERCEDES ADDIO?** Con i tedeschi, dunque, Mauro Baldi è diventato uno tra

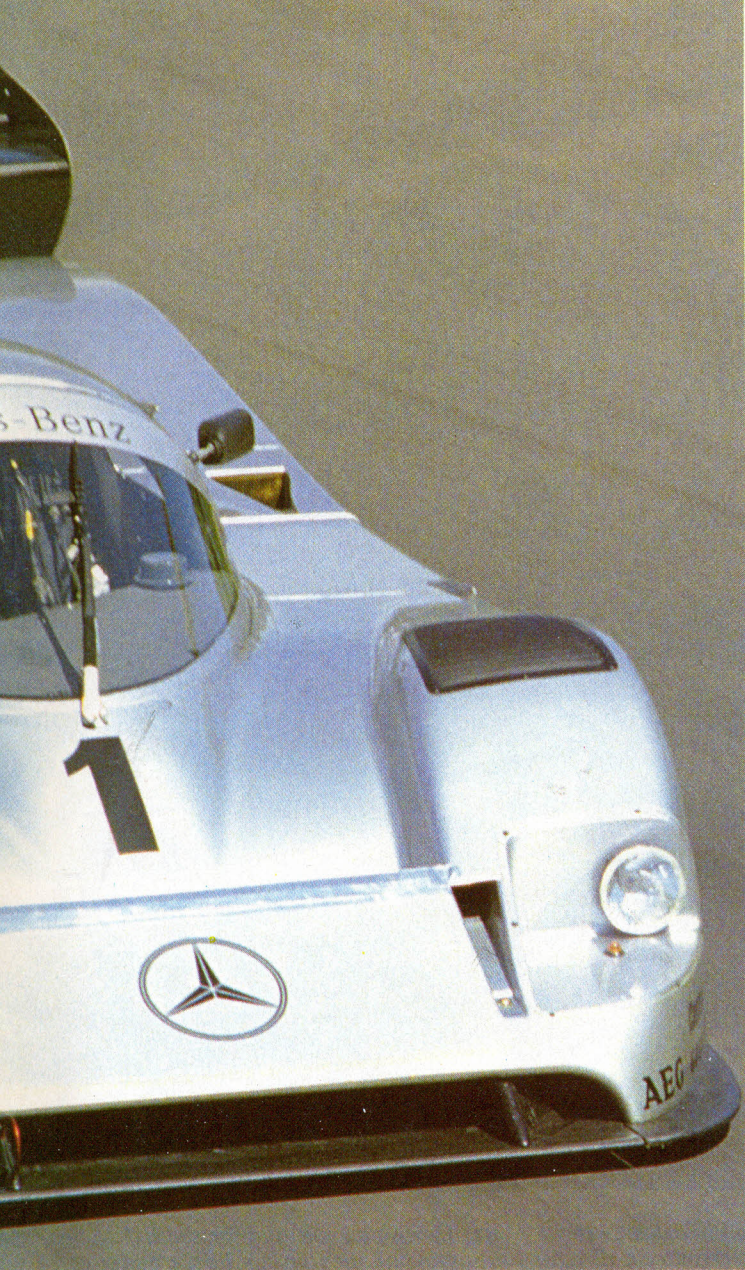
i più apprezzati e quindi richiesti piloti delle Sport Prototipo; il suo futuro prossimo, tuttavia, potrebbe non essere più dalle parti di Stoccarda; per Baldi la «freccia d'argento» nel '91 è una possibilità ma non già una certezza. Indebolire la Mercedes significherebbe anche sottrarre i suoi uomini-guida. Lui non lo dice ma il



PORSCHE REGINA DELL'ALBO D'ORO

Il regolamento tecnico del Gruppo C, che ha come caratteristica principale i limiti di carburante concessi, è stato istituito nel 1982 e il campionato aveva la denominazione di Endurance, mantenuta sino alla fine della stagione 1985. Con il 1986 il campionato riservato alle biposto Gruppo C ha assunto il nome di Sport Prototipi. Per quanto riguarda i titoli, oltre a quello per i piloti è previsto un titolo riservato ai Costruttori (marche), assegnato dal 1982 al 1985 mentre dall'86 è stato riservato ai team; in quella stagione infatti l'alloro iridato fu vinto dalla squadra svizzera Brun Motorsport che utilizzava la Porsche 962.

ANNO	MARCHE	PILOTI
1982	Porsche	Jacky Ickx
1983	Porsche	Jacky Ickx
1984	Porsche	Stefan Bellof
1985	Porsche	Hans Stuck Derek Bell
1986	Porsche-Brun	Hans Stuck Derek Bell
1987	Jaguar	Raul Boesel
1988	Jaguar	Martin Brundle
1989	Mercedes	Jean-Louis Schlesler
1990	Mercedes	Mauro Baldi Jean-Louis Schlesler



L'ITALIA IRIDATA

Con il successo di Mauro Baldi nel mondiale 1990 riservato ai conduttori delle Sport Prototipo salgono a 7 i titoli iridati conquistati da piloti italiani nella storia dell'automobilismo sportivo: 5 appartengono alla velocità, 2 ai rally. A questi allori andrebbe aggiunto quello di Sandro Munari, che nel 1977 vinse la Coppa Fia Piloti rally, un riconoscimento internazionale che solamente due anni più tardi fu trasformato in campionato del mondo piloti rally. Baldi è dunque il quinto pilota tricolore a impossessarsi di un campionato del mondo. Nato a Reggio Emilia il 31 gennaio 1954, Baldi ha iniziato a correre nel '75 nella Coppa Renault che vinse nel '77. Nel '78 è passato alla Formula 3 e nell'80 si aggiudicò la prestigiosa gara di Montecarlo; l'anno successivo si impose nel campionato d'Europa F.3 (March-Alfa Romeo). In F.1 ha corso dall'82 all'85 con Arrows, Alfa Romeo, Spirit. In Gruppo C ha gareggiato con la Lancia ufficiale (una vittoria), con il team Porsche-Lloyd (2 vittorie), per passare infine alla Mercedes nell'88. Ecco tutti gli italiani che hanno vinto un titolo iridato.

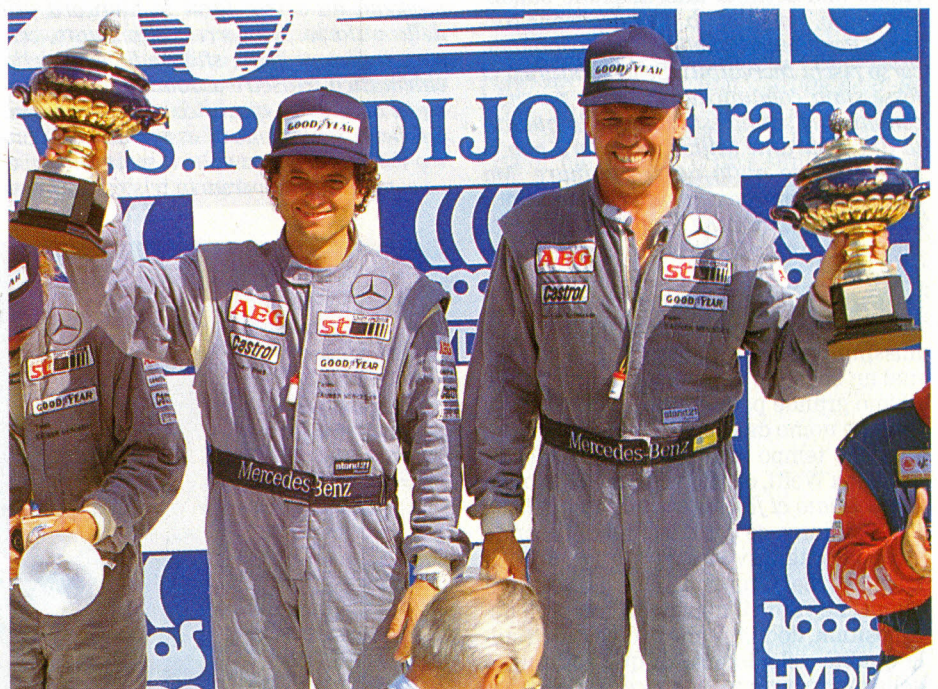
ANNO	PILOTA	TITOLO
1950	Nino Farina (Alfa Romeo)	Formula 1
1952-1953	Alberto Ascari (Ferrari)	Formula 1
1987	Roberto Ravaglia (Bmw)	Turismo
1988-1989	Miki Biasion (Lancia)	Rally
1990	Mauro Baldi (Mercedes)	Sport Prototipi

A sinistra, Baldi mentre affronta la Parabolica di Monza con la Mercedes C11, con la quale nel '90 ha conquistato 6 vittorie (FotoAction). A destra, l'italiano con Max Welti (a sinistra nella foto), disse del team Mercedes, e l'ingegnere Näher. Sotto, Baldi e Schlesser sul podio di Digione (FotoSipa)



LA SQUALIFICA MERCEDES A CITTÀ DEL MESSICO

La differenza di otto ore nel fuso orario tra l'Italia e il Messico, ha fatto sì che l'annuncio della squalifica della Mercedes di Baldi e Schlesser nell'ultima prova del mondiale Sport Prototipi 1990, domenica 7 ottobre, sia arrivata in redazione lunedì mattina quando ormai il numero di Autosprint era in stampa: siamo quindi riusciti a inserire la notizia della squalifica solamente in una parte di copie del giornale. La decisione di escludere la Mercedes numero 1 a Città del Messico è stata presa dai commissari sportivi in quanto la vettura di Baldi-Schlesser aveva utilizzato 246,1 litri di carburante anziché 246,0 litri come imposto dal regolamento. Per un decilitro, quindi, la vettura vincitrice è stata tolta di classifica e il successo è andato all'altra biposto tedesca, quella di Mass e Schumacher. La Mercedes non ha interposto appello. Nessun cambiamento per il mondiale piloti: Baldi e Schlesser se lo erano assicurato matematicamente già in Canada.





mercato-piloti del mondiale Sport sta ruotando attorno al suo nome: la Peugeot, ultima Casa arrivata nel Gruppo C con sfrenate ambizioni, è alla ricerca di «top driver», altrettanto è nelle intenzioni della Jaguar. Come vede Mauro Baldi lo schieramento del campionato '91? «Se la Jaguar avrà davvero il motore Ford, lo stesso utilizzato dalla Benetton in Formula 1, allora sarà la grande favorita perché potrà contare su un propulsore già collaudato. Poi viene la Peugeot che ha mostrato di possedere un notevole potenziale. La nuova Mercedes, invece, sarà sicuramente vincente a livello di singole corse. Non so ancora se potrà puntare al successo finale». In queste considerazioni c'è forse la chiave di lettura del domani di Baldi? Probabile. Radio-box sussurra che la Mercedes abbia intenzione di schierare l'anno venturo due biposto, una delle quali affidata ai giovani (Schumacher, Wendlinger, Frentzen, che tanto bene si sono comportati nel '90 al fianco dell'«istruttore» Mass) e l'altra, quella di punta, alla premiata coppia Baldi-Schlesser, esattamente come è avvenuto quest'anno. Una soluzione, questa, che sembra non entusiasmare né l'italiano né il francese; i due preferirebbero essere dei numeri uno separati in casa, quindi non più come nel '90. «A inizio stagione la Mercedes aveva deciso che io e Jean-Louis avremmo fatto coppia fissa, nel bene e nel male. L'ordine è stato rispettato fino all'ultima gara. La ritengo una scelta giusta». L'ultima gara, la sprint di Città del Messico, è coincisa con quella che è stata definita come la prestazione più coraggiosa di Baldi ma anche con una squalifica che sa tanto di beffa; esclusi, lui e Schlesser, per un decilitro di benzina in più. Addio alla settima affermazione stagionale. «No, non è stata una decisione corretta. Per ottenere quella vittoria abbiamo corso rischi incredibili. Se la squalifica ci fosse stata comunicata in gara, perché i commissari sanno esattamente la quantità di carburante utilizzata, allora non ci sarebbe stato nulla da recriminare. Ma non nella maniera con cui l'estromissione è stata consumata che è suonata anche come un disprezzo verso chi aveva rischiato la pelle».

IL PRIMATO. Collaudatore sensibile, tanto da essere stato chiamato per i primissimi test della Lambo F. 1, e con ormai un bagaglio di esperienza invidiabile (il suo grande patrimonio), Mauro Baldi è anche uomo da «pole», da giro-primato. Qualche tempo fa il diesse della Mercedes, Max Welti, confidò che «ogni secondo guadagnato ci fa contenti ma mai felici». Per Baldi invece ogni decimo di secondo strappato agli avversari è una sorta di Paradiso; nel Gruppo C, cioè dal 1982, è il pilota che vanta il maggior numero di pole position, dodici, il che la dice lunga sulle qualità velocistiche di questo fantino delle quattro ruote. «La ricerca della pre-



stazione pura, del giro più veloce, è certamente il momento più eccitante di ogni weekend da corsa, forse lo è ancora più della vittoria. Rincorrere il primato, cercare il giro perfetto, sfidare le leggi della cinematica, riuscire a dominare la vettura in assetto da qualifica mi galvanizza. Sei nella situazione di essere da solo contro il cronometro, a volte ti sembra di avere come unico avversario te stesso. Un gi-

ro, niente più, ma quanta soddisfazione quando hai ottenuto ciò che ti eri imposto, il primato. Sono sensazioni che si bruciano in una manciata di secondi ma che ti restano sulla pelle. In gara è diverso, hai delle consegne da rispettare, dei conti da far quadrare. La situazione cambia quando sei costretto a rimontare. Allora ti senti pervaso dallo stesso entusiasmo delle qualifiche, il tuo avversario è ritornato ad es-

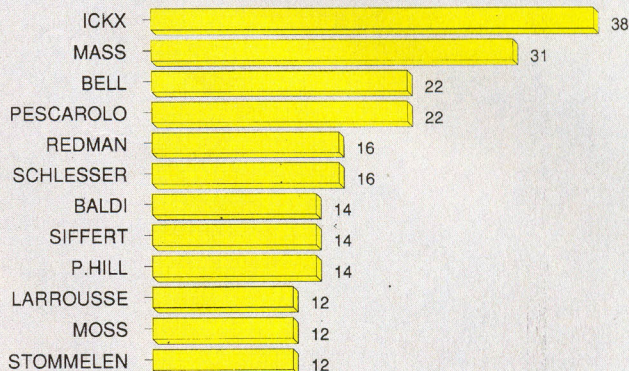
In questa stagione Baldi è stato impegnato anche nei test della nuova Lambo F.1: eccolo, in alto, a Monza (Foto Orsi). Nella sua carriera il pilota italiano ha disputato 36 Gran Premi, 15 dei quali con l'Alfa Romeo (a lato, FotoCarrer). Nell'81, anno a cui si riferisce la foto della pagina accanto, Baldi conquistò l'Europeo di F. 3 con la March-Alfa





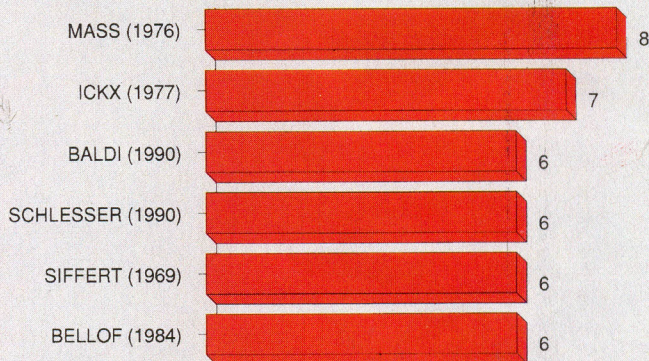
VITTORIE SPORT PER PILOTI

(dal 1953 a oggi)



RECORD VITTORIE PER STAGIONE

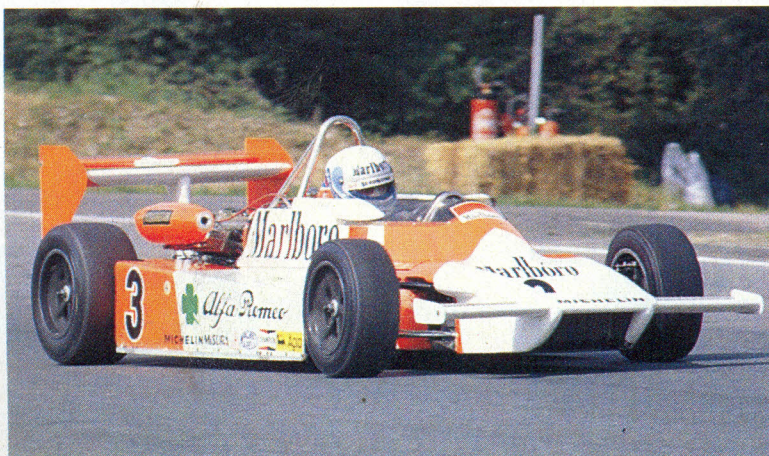
(dal 1953 a oggi)



sere il cronometro. E quando la rincorsa è coronata dal successo è come uscire da una vasca nella quale eri immerso in apnea. Sì, per me le corse continuano a essere una grande sfida». Come accadde a Suzuka, prima gara del campionato '90, l'unica anche che quest'anno per Baldi e Schlessler sia scattata all'insegna dell'incertezza: la esordiente C11 era stata danneggiata in prova dal francese e in gara

la vecchia C9, schierata all'ultimo momento, fu costretta a partire dai box, dove era stata frettolosamente portata per riparare in extremis una perdita nell'impianto di alimentazione. Fu così che i due dovettero rimontare tra mille incognite. «In effetti Suzuka è stato il solo momento critico del campionato, l'unica gara che, visto come si erano messe le cose al via, non mi sarei aspettato di vincere».

L'AFFIDABILE. Mauro Baldi è anche una sicurezza, una «qualità» che inevitabilmente ha fatto lievitare le sue quotazioni; negli ultimi anni la sua filosofia è stata «meglio essere il miglior avvocato al proprio paese che uno qualunque a Roma». Con la Mercedes C11, la «freccia d'argento» che ha ucciso il mondiale '90, Baldi ha raggiunto una simbiosi uomo-macchina pressoché perfetta. «È una delle migliori vetture che abbia mai guidato, Formula 1 comprese. La C11 è un capolavoro dell'ingegneria meccanica, una biposto che si avvicina alla perfezione. Con questo modello i tecnici della Mercedes hanno vinto una scommessa, sono riusciti a realizzare una macchina con un motore di grossa cilindrata ma dai consumi eccellenti e dalle prestazioni eccezionali. Considerando la normativa del Gruppo C riguardo alla quantità di carburante concessa, è come se essi fossero riusciti nella quadratura del cerchio». Un po' come è accaduto a lui, al Baldi padano che a trentasei anni è riuscito in un'impresa riservata a pochi eletti: la conquista di un titolo mondiale, uno tra i prestigiosi. E come se avesse scolpito per sempre il proprio nome su una pietra. □





SPECIALE
TRAINING DI PILOTI

L'ALTRA COR



Abbiamo scoperto la preparazione che sostengono i giovani driver per essere sempre in forma in pista. Si allenano duramente: ginnastica, pesi, rilassamento e massaggi: ma lavorano sempre con casco e tuta. Vediamo perché...

■ L'esasperata ricerca aerodinamica ha spinto i progettisti delle monoposto, e non solo quelle di Formula 1, a cercare forme sempre più spinte. Musetti acuminati come spilli, abitacoli a siluro profilatissimi vengono studiati in lunghe e costosissime ricerche in galleria del vento. A fronte di investimenti che gravano nell'ordine dei miliardi di lire per i top team o i grossi costruttori, la figura del pilota diventa paradossalmente un optional. In funzione delle prestazioni potenzialmente raggiungibili con una nuo-

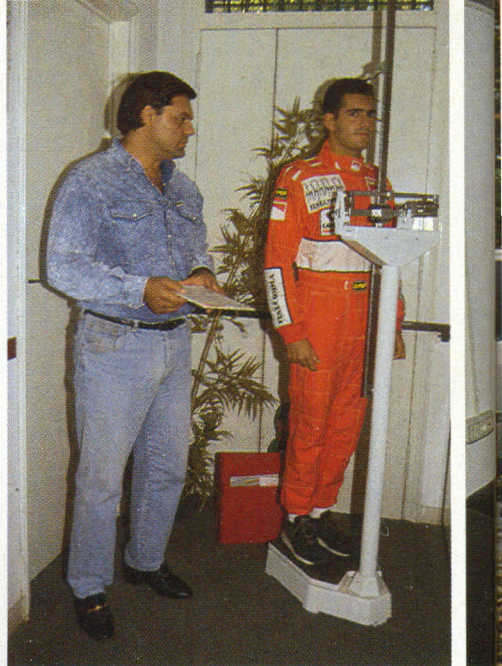
Franco Nugnes



SA

←
va, ardita soluzione aerodinamica l'elemento umano, che alla fin fine è proprio quello che deve rendere vincente il mezzo, è relegato al ruolo di... accessorio, quanto meno nella fase puramente progettuale. Incredibile, ma vero. Sono passati i giorni in cui un genio come Colin Chapman faceva stendere il suo pilota, Jim Clark, su un tavolo per «disegnarci» intorno la Lotus 25. Altri tempi. Sono trascorsi solo ventotto anni da allora eppure siamo arrivati al punto in cui i piloti sono costretti a soffrire le pene dell'inferno semplicemente per resistere nell'abitacolo per la durata di un Gran Premio. Ivan Capelli, tanto per citare l'ultimo esempio eclatante, a Jerez è stato costretto a rientrare ai box per un cedimento fisico: i suoi meccanici hanno dovuto estrarlo dal cockpit quasi esanime. Cosa era successo? Per raggiungere delle prestazioni decenti il milanese aveva scelto un assetto particolarmente rigido. Tanto rigido che sui salti dell'irregolare asfalto spagnolo questa scelta tecnica gli ha procurato una compressione della colonna vertebrale e l'inevitabile infiammazione del nervo sciatico. Alla resa dei conti vale la pena realizzare monoposto così sofisticate per poi buttare a mare un possibile piazzamento? No di certo. Ma non c'è verso di far cambiare idea ai progettisti, che procedono impertentiti per la loro strada (anche se la Fisa vuole varare regolamenti che prevedono misure di abitacolo più grandi). I piloti, allora, sono costretti ad adeguarsi alle nuove e più disparate realtà: per sopportare non solo lo stress della gara, ma anche lo sforzo a cui sono sottoposti

per posizioni innaturali, a volte coercitive, sono obbligati a curare la forma fisica e la preparazione come e meglio di qualsiasi altro atleta. Naturalmente i muscoli che vengono sollecitati alla guida di una monoposto sono diversi da quelli utilizzati da chi fa altri sport. Per questo siamo voluti andare a vedere come avviene il training di un conduttore specificatamente studiato per lui. Ci siamo recati al «Personal Club» di Lugo di Romagna, il centro di Orlando Tellarini dove si allenano i giovani piloti emergenti italiani. Oltre a Giani Morbidelli, pilota della Minardi e collaudatore della Ferrari, fanno la spola in Romagna tre volte alla settimana anche Emanuele Naspetti (pilota del team Forlì in F.3000) e tutti gli emergenti della Formula 3 nazionale. Angelelli, Zanardi, Zampedri e molti altri. Perché tanta attenzione per il «Personal Club»? Il motivo è presto spiegato: Orlando Tellarini non crede solo alla preparazione fine a se stessa, ma abbina a questo uno studio psicologico del soggetto per cui ne moltiplica le potenzialità. C'è un altro aspetto che incuriosisce e crea indubbiamente dell'interesse: i piloti, durante gli allenamenti, svolgono tutti gli esercizi vestiti con tanto di tuta ignifuga e casco integrale! Un autentico supplizio, penserete. È proprio vero, ma non per masochismo ingiustificato. C'è una valida ragione, eccome. Al «Personal Club» ritengono infatti che sia giusto allenare il pilota nelle stesse condizioni in cui è chiamato poi a esprimere il massimo sforzo. Questa e mille altre curiosità sono emerse dalla visita. Scopriamo quali... □



UN APPARECCHIO SIMULA LE CONDIZIONI DI GARA I CIRCUITI SU UN MONITOR

Abitacolo croce e delizia del pilota. Quando un conduttore cambia squadra, la sua prima preoccupazione è quella di andare a «fare il sedile». Con questo termine non ci si limita solo a definire l'operazione con cui si prende l'impronta del «fondo schiena» per ricavarne il sedilo personalizzato. C'è molto di più. «Il pilota nel cockpit viene a trovarsi in una posizione non naturale — dice Tellarini — ed è per questo che bisogna trovare la collocazione più armonica per la sua corporatura. Deve avere il coraggio di imporsi che fra sedile, posizione della leva del cambio e del

volante ci sia una certa ergonomia. Altrimenti è paradossale sperare in buoni risultati». Al «Personal Club» nulla è lasciato al caso: per ogni pilota viene studiata la posizione ideale (tenendo conto anche di quanto deve essere spesso il volante e quanto deve essere grande la leva del cambio) per evitare che in gara si manifestino dei crampi per impugnature imprecise e poco funzionali. Anche il movimento delle gambe deve essere agevole: le ginocchia, per esempio, non dovrebbero essere coerzite dalla scocca. Si studiano poi le forze centrifughe che agiscono

sulla testa, sui muscoli del collo, e i flussi d'aria che colpiscono il casco, onde mettere in pratica il potenziamento dei muscoli più sollecitati. Addirittura si è arrivati al punto di costruire una sorta di scocca in cui i piloti si infilano e dove per volante c'è un manubrio collegato a un monitor che riproduce le principali piste europee. Con l'accrescere della velocità aumenta la durezza del manubrio, mentre cresce la portata d'aria di due ventilatori che provocano un violento vortice sul casco. Si abbina così alla fatica fisica quella mentale. □



IL SUCCESSO È VISTO COME CONSEGUENZA DEL LAVORO NON È LA VITTORIA L'OBIETTIVO DEL CLUB

■ Vi siete mai domandati come ha fatto un pilota giovane come Gianni Morbidelli, campione italiano in carica di Formula 3, a salire nell'inverno scorso sulla Ferrari senza palesare il benché minimo turbamento? Al posto del pesarese molti suoi colle-

ghi avrebbero addirittura perso il sonno per la paura di sbagliare. Non è stato il caso di Gianni. Orlando Tellarini, suo preparatore psico-fisico, ce ne spiega il motivo. «Trovare una ragione non è difficile. Purtroppo la stragrande maggioranza dei piloti

che inizia la preparazione qui al "Personal Club" si pone come obiettivo quello di arrivare a vincere delle corse. Non c'è niente di più sbagliato. Non è corretto ancorare alla prestazione, alla propria carica di adrenalina, un risultato. Il successo è una conseguenza. Arriva quando si è fatto tutto quello che si doveva al meglio, senza commettere errori. Non capisco quelli che dieci giorni prima della corsa iniziano a caricarsi pensando all'avvenimento. Si fanno del male: devono invece cercare di non caratterizzare troppo la corsa, altrimenti rischiano di fare degli errori per mancanza di equilibrio. La vittoria è solo la conseguenza del nostro modo di agire. Il pilota quindi non può schierarsi con l'imperativo del "ce la devo fare", ma dovrà domandarsi: ho fatto tutto quello che dovevo? Ed è la stessa domanda che si devono porre gli uomini del team, ciascuno per la sua area di influenza. Solo se il pilota si sente tranquillo è in grado di raggiungere il tanto agognato risultato. Altrimenti farà tesoro degli errori commessi per gli appuntamenti successivi». Insomma il conduttore si viene un po' a trovare nella situazione dell'astronauta che nel corso del count-down prima del lancio è chiamato a verificare che tutto sia in perfetto ordine per non rischiare inutilmente. E, proprio come gli astronauti che simulano a terra ogni situazione in cui si troveranno in volo, così i piloti frequentatori del «Personal Club» affrontano in palestra tutte le problematiche del correre. Basta gettare lo sguardo nel grande centro di Lugo, inserito in un verde rigoglioso, per rendersi conto del discorso. Quella che dovrebbe essere una normalissima palestra ha più l'aria di essere una piccola factory dove si costruiscono parti di monoposto. Per simulare con grande precisione tutti i gesti della guida, infatti, sono state costruite delle macchine che consentono ai piloti di effettuare una preparazione mirata al loro sforzo agonistico. Dal punto di vista fi-



Ogni nuovo pilota che arriva al Personal Club prima di iniziare la preparazione psico-fisica si sottopone a una accurata visita medica a cui fa seguito una lunga chiacchierata con Orlando Tellarini per ricostruire un'anamnesi pregressa. Quindi inizia la fase di conoscenza attraverso dei massaggi shiatsu. È solo a questo punto che parte il training vero e proprio. Il lavoro comincia all'aperto con una pedalata in mountain bike. Quindi si torna nel centro per una pratica di rilassamento grazie alla quale è possibile ritrovare un equilibrio psicofisico prima di iniziare la preparazione atletica (Photo4)





sico si cerca di rendere normali e quindi sempre controllabili da parte del pilota gli sforzi che questo è chiamato a sopportare nell'arco della gara. A livello psicologico, invece, si cerca un grande equilibrio della persona, in modo che sappia affrontare razionalmente e quindi con calcolo ogni possibile inconveniente. Si tratta di un «laboratorio» nel quale si tenta di allevare piloti ragionatori, dei program-

matori più che degli istintivi che partono a testa bassa, sempre al limite. Si cerca di instaurare un *modus vivendi* grazie al quale chi si trova al volante di una vettura da corsa oltre che essere nelle piene facoltà fisiche sia anche in grado di gestire al meglio la sua gara, razionalizzando il suo comportamento in funzione di quanto l'auto è in grado di dargli e di quanto gli sta accadendo intorno. Vediamo come avviene questa preparazione. □



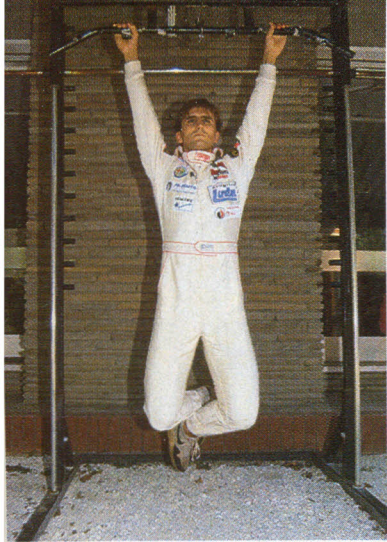
LO SCOPO È L'EQUILIBRIO PSICOFISICO

TRAINING AUTOGENO PER L'AUTOCONTROLLO

■ er diventare dei campioni oggi non è più sufficiente avere il piede pesante. Nelle corse moderne sono indispensabili anche altre doti, che si devono manifestare al di fuori della pista. La programmazione è un aspetto fondamentale per chi si pone degli obiettivi ambiziosi. E nella preparazione si curano anche queste caratteristiche. Per esempio è importantissimo che un pilota conosca perfettamente la pista dove sarà impegnato: deve percorrerla almeno una volta a piedi per carpirne tutti i segreti: punti di riferimento, rifacimenti dell'asfalto, buche da evitare. È un esercizio di memoria eppoi di analisi che bisogna sempre fare. In palestra sono state memorizzate su uno schermo quelle che sono le curve tipiche dei principali tracciati, per cui è possibile simulare gli sforzi che in monoposto un pilota è chiamato a sostenere: «*La maggior parte degli uomini — rivela Tellarini — è destrorsa e quando si va a correre, per esempio, a Varano che è un tracciato sinistrorso si creano dei problemi. Sembrano dettagli insignificanti, ma hanno il loro pe-*

so nell'economia di un risultato». Ma non è tutto. Il pilota, se vuole fare strada, deve sapersi gestire anche nel rapporto con la squadra e con gli sponsor. Per cui, anche se giovane, deve imparare a programmare i suoi impegni, la sua giornata, il suo futuro, onde evitare momenti di particolare tensione nei periodi più vicini alle corse: «*Pratichiamo una sorta di training autogeno — prosegue Tellarini — per ritrovare una situazione di equilibrio. I ragazzi, una volta entrati nella mentalità del Club, riescono a svolgere degli esercizi anche guidando normalmente per strada: in autostrada per esempio ci si può abituare all'endurance mantenendo velocità costanti (non necessariamente elevate) e studiando una guida improntata al controllo dei consumi. Sui percorsi guidati e misti, invece, si impara a respirare correttamente tenendo perfettamente sotto controllo il ritmo cardiaco e la capacità di concentrazione. Solo così quando ci si trova davanti a degli imprevisti, in corsa, si ha lucidità per intervenire razionalmente».* □





PER RIPRODURRE GLI SFORZI PIÙ PESANTI

CON CASCO E TUTA SI FA RISCALDAMENTO

■ Come si inizia la preparazione al «Personal Club»? Prima di tutto va detto che Orlando Tellarini e la sua equipe non si occupano solo dell'aspetto fisico del pilota, ma cercano di curare anche lo status psichico, nel tentativo, non facile, di trovare un punto di equilibrio. Pertanto quando un pilota nuovo arriva al Club, prima di iniziare gli allenamenti, si sottopone a una serie di incontri. Da una parte si cerca di compilare una scheda medica quanto più completa possibile, dall'altra inizia un intenso lavoro di ricerca sulla personalità del pilota. Si cercano in alcune chiacchierate quali sono i motivi che hanno spinto il giovane e correre in macchina e quali sono invece le motivazioni che lo spingono a continuare. L'indagine conoscitiva non si limita solo al soggetto in questione ma viene allargata all'habitat in cui il pilota vive. Da un quadro medico generale si inizia quindi uno

studio più specifico: si cercano atteggiamenti negativi, atteggiamenti posturali copiati dai genitori e i comportamenti temperamentali: per esempio chi è molto alto tende ad assumere posizioni che lo abbassano, esattamente il contrario di chi è piccolo: «Inizio l'analisi partendo dai piedi e seguendo il metodo Shiatsu. Del resto è proprio nei piedi che raccogliamo le nostre tensioni, il modo errato di camminare. Con i massaggi Shiatsu e le tecniche di sopportazione del dolore cerco di riequilibrarli». Un'altra cosa importante è capire il tipo di soggetto: per esempio un pilota dalla pressione bassa difficilmente al mattino riesce ad esprimere il suo meglio per cui risulterà sempre più incisivo nelle cronometrate piuttosto che nelle libere. Quindi si cercano le calzature più appropriate, tanto per camminare che per correre. E finalmente si comincia a lavorare. Il training comincia con lo stretching,

che ha un potere defatigante. Non bisogna dimenticare che i piloti che vanno al «Personal Club» arrivano a Lugo dopo aver passato almeno un paio di ore al volante. Dopodiché inforcano una mountain bike per fare qualche giro nel parco, prima di rientrare e sottoporsi a una terapia di rilassamento. Il giovane disteso su un lettino a occhi chiusi ascolta dei nastri pre-registrati: «Le cassette sono varie, a seconda delle esigenze: dipende se si è lontani o vicini a una corsa — ammette Tellarini — questo è il momento in cui il pilota deve cancellare i suoi problemi cercando un equilibrio psico-fisico». Arrivato a questo punto si può cominciare con degli esercizi di riscaldamento, prima di iniziare la preparazione specifica vera e propria. Ed è in questa fase che si indossa tuta, cuffia, casco e guanti. Siccome il pilota è chiamato a produrre il suo sforzo in queste condizioni è giusto riprodurle anche in allenamento: «Il nostro corpo è abituinario — spiega Tellarini — per cui si deve trasformare il salire in macchina come un fatto normalissimo. Ci si può riuscire solo ricorrendo a una simulazione nella preparazione». Ci sono alcuni aspetti che spesso non vengono tenuti in debita considerazione. L'abbigliamento ignifugo, per esempio, è realizzato con sostanze acriliche o fibre composite, vale a dire materiali che contribuiscono a elevare la carica elettrostatica di cui è già ricca la monoposto. Non solo, si deve anche abituare il pilota a lavorare al meglio in condizioni termiche alterate: nel casco non è facile respirare liberamente, specie se si è sotto pressione: «Importantissimo è imparare a respirare. È fondamentale — rivela Tellarini — con la respirazione è possibile controllare il battito cardiaco, per cui si possono

Una volta ultimata la fase di riscaldamento i piloti iniziano l'attività di potenziamento facendo ricorso ai pesi. E a questo punto che indossano oltre alla tuta ignifuga anche il casco: secondo Orlando Tellarini, infatti, si devono abituare a sostenere il massimo sforzo nelle stesse condizioni ambientali in cui sono chiamati a correre. E così Naspetti si esibisce alla cyclette come il miglior Bugno, mentre Zanardi si produce in una corsa continua sul tapis roulant rinforzando nel contempo i muscoli dell'avambraccio con un volante appesantito. Sempre Naspetti potenzia i muscoli pettorali con un attrezzo. Molto importante è imparare la corretta respirazione, per tenere sotto costante controllo il battito cardiaco (Photo4)



«controllare la concentrazione e l'efficienza muscolare. La respirazione deve seguire in modo omogeneo l'andare della vettura: bisogna inspirare nella fase di accelerazione e espirare quando si è in frenata. Imporsi un buon ritmo respiratorio vuol dire mantenere costantemente il controllo di se stessi». Tutto verissimo. E allora cosa hanno pensato al «Personal Club»? Di realizza-

re attrezzi (alcuni sono veri e propri macchinari) grazie ai quali è possibile simulare ogni movimento richiesto a un pilota: si mettono sotto sforzo con esercizi appositamente studiati i muscoli del collo, delle braccia, dei polsi, quelli dorsali, gli addominali, i polpacci e i piedi. Tutto è finalizzato alla guida. La ripetizione di questi gesti fatti in palestra diventa così quasi meccanica in vettura. □



IL SALTO DI CATEGORIA PUÒ TRAUMATIZZARE CON DIFFICOLTÀ DAL KART ALLA F.3

■ Nella sua indagine alla scoperta dei piloti, Orlando Tellarini ha saputo trovare una risposta al perché i giovani piloti al primo anno di Formula 3 non riescono a raccogliere risultati significativi. Nel mini-Circus tricolore si considera il primo anno di apprendistato, indispensabile ad acquisire un bagaglio di esperienza sufficiente per essere competitivi. Ma non è solo questo. Vediamo perché. Secondo Tellarini, infatti, il passaggio diretto dai kart alle monoposto della terza serie può addirittura essere traumatico: «È proprio così — ammette il responsabile del «Personal Club» — in Formula 3 cambiano le motivazioni del pilota. Nel kart il giovane si trova in clima molto familiare: chi lo porta sui campi di gara di solito è il padre e chi segue il mezzo è il meccanico amico. Si crea, insomma, una situazione positiva, quasi idilliaca: il padre vede realizzare dal figlio quello che non ha potuto fare lui. Il pilota, invece, ha l'opportunità di stare con il genitore che nel corso della settimana è di solito via per lavoro. L'ambiente oltre che essere familiare è ludico. Il papà, insomma è il tenentario delle fede

tecnica, l'unico in grado di portare il figlio verso la professione di pilota. Niente di più sbagliato, perché i rapporti di forze cambiano non appena la promessa dell'automobilismo approda in un team. Non c'è più un clima familiare, ma professionale. Il padre — continua Tellarini — perde tutte le sue valenze, perché il pilota deve confrontarsi con il team manager, il tecnico, il direttore sportivo e gli sponsor. Da un ambiente sereno ci si vede proiettati in un microcosmo pieno di tensioni. Ecco perché il salto dal kart alla F. 3 può essere traumatico. E non lo è tanto a livello tecnico, perché l'apprendimento in questo senso è molto immediato. Sarebbe meglio se fra le due categorie ci fosse un passaggio intermedio, per smussare questi angoli. Non dimentichiamoci che si trova proprio in un momento evolutivo del ragazzo, intorno ai 18 anni, chiamato per la prima volta a sentirsi uomo, responsabile di se stesso e del suo futuro dopo essere cresciuto nella bambagia. È un pò come nella vita di tutti i giorni, quando un ragazzo esce dall'ala protettiva della famiglia per affrontare da solo le difficoltà». □





FONDAMENTALE UNA CORRETTA ALIMENTAZIONE

OCCORRE ELIMINARE LA DIETA AMERICANA

■ L'alimentazione è uno degli aspetti che va curato in maniera particolare. Non è il caso di parlare di una vera e propria dieta per il pilota, quanto piuttosto di un giusto regime alimentare: «Al giorno d'oggi purtroppo — ammette Tellarini — c'è una standardizzazione dei gusti americani. E non potrebbe esserci niente di più sbagliato. Non ha alcun senso voler cambiare la storicità della vita di un singolo: si rischia di creare degli uomini senza equilibrio e quindi dei giovani incapaci di rendere in tutte le loro potenzialità». Che caratteristiche deve avere una «dieta» di un pilota? «Non è possibile massificare — conferma Tellarini — occorre fare uno studio sul regime nutrizionale del soggetto in questione. Per prima cosa non bisogna stravolgere le abitudini, anche se cerco di trovare un punto di incontro con le madri dei piloti per arrivare a una dieta equilibrata. Si comincia con le verdure, che stimolano e preparano la digestione, eppoi si passa ai carboi-

drati, che possono essere poli o monosaccaridi. Quindi un po' di frutta di stagione e nulla più. Non è il caso di caricarsi troppo. Anzi bisogna imparare ad autoregolamentarsi: si evitano facilmente gastriti, ipertensioni, sudorazioni elevate. I piloti devono arrivare in pista carichi di energia, ma non di hamburger, panini farciti e Coca Cola. Molti fatti deconcentranti possono verificarsi per una incapacità di respirare abbinata a un'alimentazione sbagliata. Quanti sono i conduttori che arrivano alla parte finale della corsa che hanno già speso il meglio e vanno a rischio di un errore quando addirittura non di un incidente? E sbagliatissimo, quindi, non curare anche nella fase pre-gare l'alimentazione. Siccome negli autodromi si trovano solo pizzerie o chioschi preferisco preparare ai piloti una valigetta con bottiglietta di acqua e sali. Sarebbe stupido rovinare tanto lavoro settimanale proprio nel momento decisivo: il giorno della corsa...».

Nell'ultima fase della seduta di allenamento i piloti sono chiamati a solleccitare in maniera specifica i muscoli che sono utilizzati durante la guida. Gianni Morbidelli è impegnato al simulatore che al video riproduce i principali tracciati europei: al posto del volante c'è un bilanciere piuttosto pesante, che rende la sterzata particolarmente faticosa. Alessandro Zanardi, invece, si occupa del potenziamento dei muscoli addominali, mentre Naspetti pone sotto sforzo quelli del collo grazie anche all'azione di Tellarini. Il pilota della Minardi in F.1, quindi si dedica ai ciclisti con dei pesi, mentre l'anconetano si concentra sul lavoro di gambe. Il giovanissimo Zampedri, invece, va in estensione su un attrezzo, sotto lo sguardo vigile di Tellarini (Photo4)



 **FORMULA 3**
TRICOLORE INCERTO

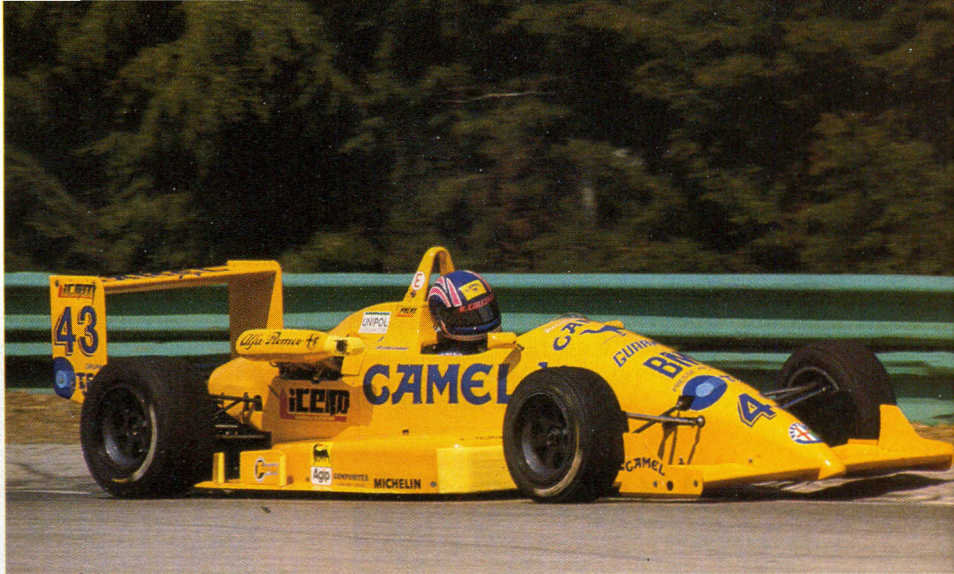
IL TRIANGOLO

Tre piloti lotteranno domenica a Vallelunga per il titolo: oltre a Colciago e Angelelli è entrato nella contesa anche Zanardi. Scopriamo chi viene dato favorito nel mini-Circus...





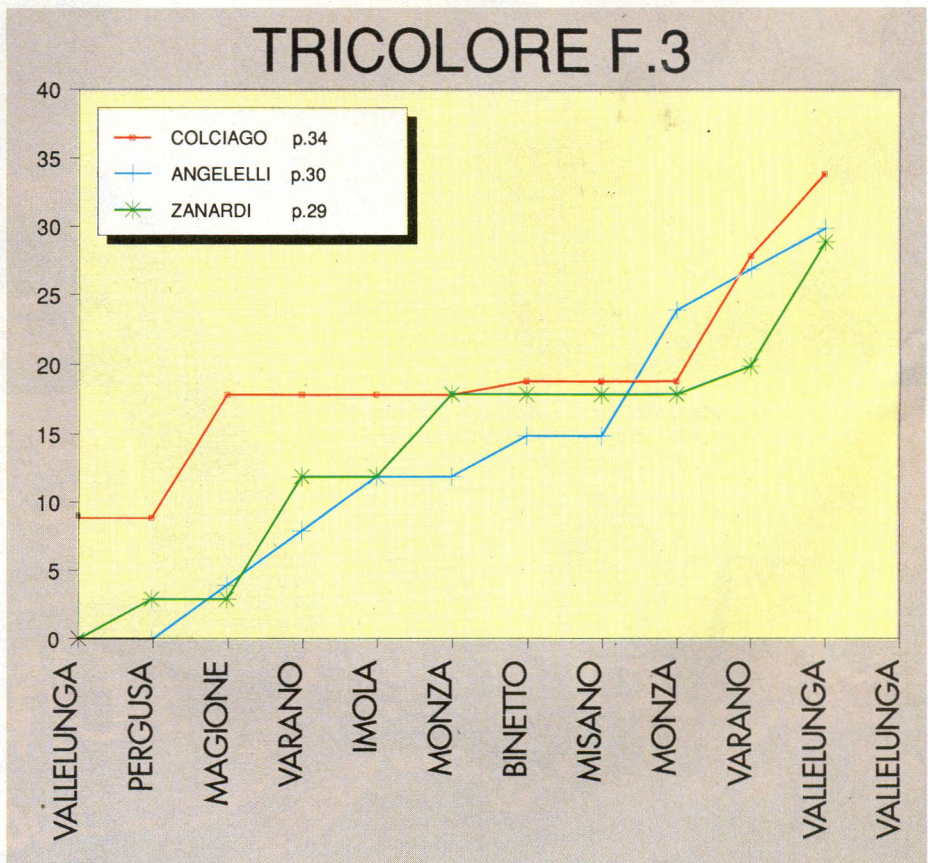
vicende e ripetuti rovesciamenti di fronte, un campionato che ha fatto dell'incertezza l'ingrediente fondamentale. Nella gara di chiusura del 21 ottobre si andrà però ad inserire, in mezzo a tante variabili, una costante. Si torna a correre a due sole settimane di distanza, sulla medesima pista romana teatro dell'ultima gara. Questo elemento non dovrebbe fare spostare, o perlomeno la logica impone questa ipotesi, i valori già espressi nella penultima corsa del tricolore. Nella gara di inizio ottobre si era però andata a inserire l'incognita della pioggia, che aveva reso instabili le condizioni della pista, asciugata via via. Ovviamente anche nell'ultimo round, ad autunno inoltrato, potrà nuovamente entrare in gioco la componente atmosferica a rimescolare le carte. Al di là di tutto, i tre piloti rimasti in lizza per il titolo hanno dimostrato di avere portato le rispettive monoposto a un ottimo livello di prestazioni. Anche se Zanardi continua ad avere qualche dubbio su quella che è la velocità in rettilineo della sua Dallara, che ritiene possa raggiungere una migliore scorrevolezza. Al contrario sia Colciago che Angelelli sono convinti che le rispettive Reynard e Dallara abbiano raggiunto un grado di messa a punto difficilmente migliorabile. Se la pista e le vetture possono essere ritenuti elementi stabili, circa il rendimento dei piloti in questa stagione non si può certo dire la medesima cosa. Tutti e tre sono andati un po' a corrente alternata, non sempre per demeriti personali. Il leader del campionato Roberto Colciago aveva iniziato alla grande: nelle prime tre gare era sempre arrivato primo sotto la bandiera a scacchi, anche se a Pergusa era stato classificato 12. a causa di un minuto di penalizzazione, inflittogli per partenza anticipata. Dopo un quarto di campionato Colciago appariva come l'incontrastato dominatore. Invece fu proprio lì che iniziarono le traversie per il pilota di Saronno. A un impianto frenante che faceva le bizze e qualche imperscrutabile cedimento meccanico si sono aggiunte circostanze davvero sfortunate: come la tamponata ricevuta dal compagno di squadra Bugatti a Monza. È giunto sino alla «retrocessione» nel repechage in occasione della gara di Misano. Poi il pilota della Pre.ma., già con la pole position di Monza, a inizio settembre aveva dimostrato di avere imboccato la strada del rilancio. Alla prestazione di Monza sono quindi seguite la vittoria di Varano e il secondo posto di Vallelunga, che hanno ridato a Colciago il ruolo di grande favorito nella corsa al titolo. Il suo più immediato inseguitore, Massimiliano Angelelli è staccato di quattro punti; nell'ultima gara ha segnato solo un quarto posto, che vale una battuta d'arresto. Rispetto al trend positivo evidenziato da questo pilota, che è soltanto alla sua seconda stagione in F. 3, a Vallelunga sono emerse due note preoccupanti. Al via non



Roberto Colciago, sopra (Photo4), unanimamente indicato come favorito nella battaglia decisiva

è riuscito a sfruttare la posizione in prima fila, a fianco di Colciago. Successivamente, dopo essere passato sull'erba per evitare il compagno di squadra Favero che stava rientrando. Avrebbe dovuto rimontare, ma nella sua guida la rabbia ha avuto il sopravvento sulla determinazione, condizionandone il rendimento. Il pilota di Venturini dovrà quindi riuscire a dimostrare che la gara romana è stata solo una parentesi, per nutrire qualche ambizione tricolore deve tornare al livello delle corse precedenti. Il terzo pretendente al campionato è Alessandro Zanardi. Dopo una stagione nella quale di errori ne ha indubbiamente commessi non pochi, Zanardi è arrivato alla fase finale del

campionato lanciatisimo, e per giunta un poco galvanizzato dalla vittoria nella Coppa d'Europa di F. 3. Anche se questo successo internazionale è stato ottenuto contro un numero non certo elevato di avversari, al di là di tutto, questo risultato ha davvero caricato sul piano psicologico il pilota bolognese. Il riflesso positivo di questa situazione sul livello delle prestazioni di Zanardi lo si è chiaramente visto nell'ultima gara di campionato, da lui vinta sulla pista romana di Vallelunga, dopo un bel duello con Colciago. In ogni caso anche per il pilota dell'Rc Motorsport non sarà troppo agevole colmare il distacco di cinque punti che lo separa in classifica da Colciago. □



TEAM MANAGER E PILOTI CONCORDI NEL PRONOSTICO E' UN PLEBISCITO A FAVORE DI COLCIAGO

■ Alla vigilia della gara decisiva abbiamo domandato ad alcuni addetti ai lavori, o ex tricolori di F. 3, una piccola analisi delle possibilità dei singoli piloti. Concordemente è stato indicato Roberto Colciago come grande favorito. Vediamo una per una le argomentazioni sostenute dai nostri intervistati.

GIANNI MORBIDELLI

(Pilota collaudatore della Ferrari e campione italiano di F. 3 '89)

«Il peso dei punti di vantaggio che Colciago vanta sarà sicuramente rilevante. Al pilota di Saronno basterà amministrare la gara di Vallelunga, infatti per lui il titolo è davvero a portata di mano. Per Zanardi, staccato di cinque punti, sarà davvero molto dura, come per Angelelli, che è in ritardo di quattro lunghezze. Giocarsi tutta una stagione all'ultima corsa procurerà indubbiamente a tutti e tre i contendenti una grande tensione, in simili condizioni diventa difficile riuscire a portare al massimo rendimento la vettura. L'esperienza giocherà un ruolo importante, ciò pone in vantaggio Colciago.»

GIORGIO PICCOLO

(team manager della Pre.Ma Racing)

«Sostenere che giocarsi tutto un campionato all'ultima gara riserva tante incognite è persino banale. Ma già alla luce di quel che si è visto nella penultima corsa, dove la pioggia ha indubbiamente avuto un ruolo rilevante, il discorso non è completamente insensato. Infatti in quella gara Colciago sarebbe andato meglio sull'asciutto. Per l'ultima gara non avremo problemi né all'asciutto né sul bagnato. Se debbo ripartire le possibilità dei tre piloti vedo Colciago, a prescindere dal fatto che corre per me, favorito dal punteggio e dall'esperienza.»

GABRIELE SERESINA

(team manager Euroteam)

«Vedo favoriti Colciago e Zanardi, mentre Angelelli mi sembra solo un terzo incomodo. La ragione è molto semplice: il pilota di Venturini è soltanto alla seconda stagione di F. 3, ed essere arrivato lì è già tanto, ora conterà la maggiore esperienza. In un finale

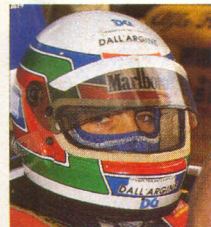
IL LEADER DEL CAMPIONATO GIOCHERÀ IN DIFESA

ANGELELLI E ZANARDI ALL'ATTACCO



ROBERTO COLCIAGO

«Pur avendo alcuni punti di vantaggio non ritengo certo facile l'ultimo appuntamento di questa stagione. È vero che posso fare una corsa in difesa, si fa per dire. Mi basta controllare gli avversari, lasciando che siano loro a prendere i maggiori rischi. Vado a Vallelunga tranquillissimo. Le prestazioni della mia vettura, specie in prova sull'asciutto nella precedente gara, hanno dimostrato quanto sia redditizia sul piano dei risultati la simbiosi che ho raggiunto con l'auto.»



MASSIMILIANO ANGELELLI

«Vado a Vallelunga per fare una grande corsa d'attacco. Non ho nessuna preoccupazione, o patema di sorta, so che devo essere in grado di prendere tutti i rischi possibili, è l'unico modo che mi resta per affrontare questa tappa conclusiva del campionato. È chiaro che, quando parlo di tutti i rischi possibili, non intendo superare i limiti fissati dal buon senso. Trovare la pista asciutta o bagnata a Vallelunga, ora che abbiamo raggiunto una buona messa a punto, sarà indifferente.»



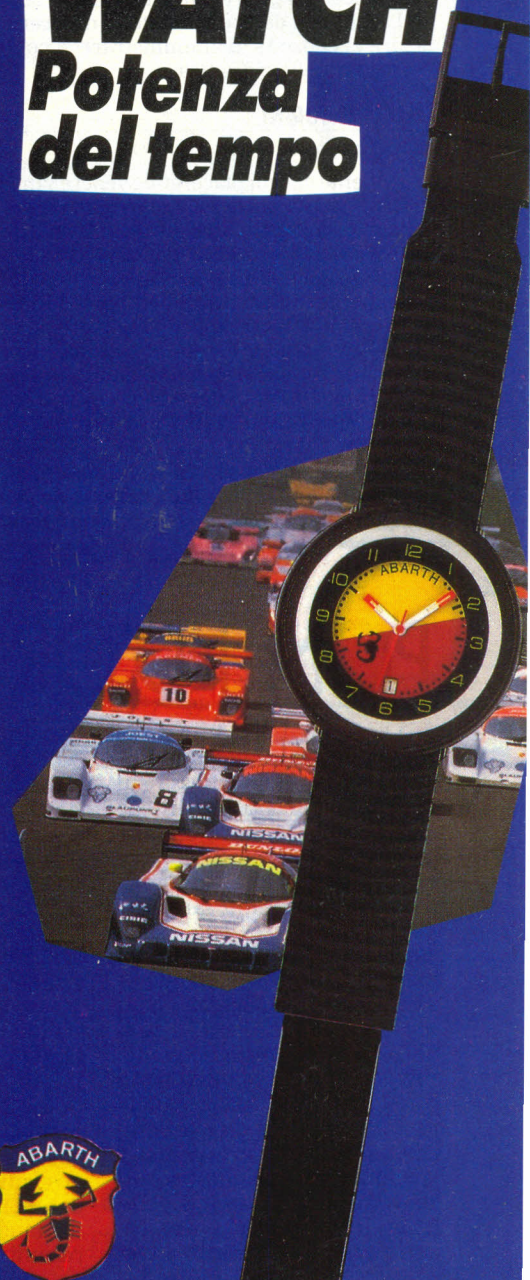
ALESSANDRO ZANARDI

«È chiaro chi verrà nel tempo ricordato sarà il campione italiano, quindi l'importanza di conquistare il titolo è fuori discussione. A chi come me arriva all'ultima gara con un ritardo di cinque punti non resta che cercare di fare una corsa da protagonista. Quest'anno, debbo ammetterlo, ho fatto parecchi errori, ora un buon finale di stagione è l'unica possibilità che mi resta da giocare, per dimostrare di meritare il passaggio nella categoria superiore.»



ABARTH WATCH

Potenza
del tempo





così incandescente entreranno in gioco anche fattori psicologici, che potranno rivelarsi davvero determinati alla fine. Se non poverà le Reynard potrebbero, a mio parere, godere di un leggero vantaggio, con il risultato, che Colciago potrebbe ulteriormente consolidare in pista il vantaggio che possiede ora nella classifica generale».

FRANCO FORINI

(Campione italiano di F. 3 '85 e socio della Mc Motorsport)

«Dei tre contendenti Angelelli è l'outsider, è arrivato in questa posizione alla fine grazie al rendimento incostante degli altri due. Colciago, pertanto, a questo punto potrebbe solo perderlo questo titolo, di cui sino ad ora ha rinviato la conquista sino all'ultima gara. Ciò non esclude però il rischio per Colciago di perdere anche l'ultima possibilità. Penso che Zanardi abbia le stesse possibilità di vincere la gara di chiusura di Colciago, nell'economia del campionato la differenza la farà la capacità di amministrare la corsa del leader della classifica».

LELLO VENTURINI

(team manager dell'omonima squadra)

«È evidente che mi piacerebbe vedere vincere il mio pilota. Al di là di un interesse personale, mi spinge a fare questa affermazione l'impegno e i sacrifici da lui riversati su questo campionato. La realtà dei fatti mi impone invece di dare il 50% delle possibilità a Colciago, il 30% ad Angelelli e il 20% a Zanardi. Questa scala è, secondo me, motivata dai punti che questi tre piloti hanno in classifica al momento attuale. La vettura di Angelelli, posso assicurarvi in tutta onestà, ora si trova al top delle sue possibilità tecniche, pertanto sono sicuro che il mio pilota farà perlomeno una grande gara. A me basta questo!».



Alessandro Zanardi, sopra, passerà sicuramente in F. 3000 il prossimo anno. Massimiliano Angelelli, a lato (Action) attende la conclusione del campionato per parlare di futuro. Alex Zamperini, sotto (Photo4), indicato come neoacquisto della Pre.ma.



MERCATO MOLTI PILOTI AMBISCONO ALLA F. 3000

PONTI D'ORO PER CHI RIMANE

■ L'incertezza del risultato finale di questo campionato tricolore di F. 3 si è riflessa sul mercato piloti. Con quelli che sono i costi attuali per una stagione in F. 3000, più di un pilota sta attentamente valutando se è più opportuno fare uno sforzo economico, che ormai supera il miliardo, oppure rimanere in F. 3, accettando le vantaggiose condizioni che i top team sono disposti a proporre ai piloti di primo piano. Più che in passato quest'anno sono infatti le squadre, quelle al vertice delle prestazioni, che cercano di accaparrarsi i conduttori che hanno conquistato le posizioni più ambite della classifica. Per contro, cosa assai rara nel passato, si ve-

dono piloti, come i vari Angelelli, Savoldi, Gilardi, Bugatti e Bettini, tanto per fare un po' di nomi, che nicchiano di fronte ai team manager, che propongono loro di correre la stagione '91 come prima guida, senza dovere sopportare alcuno sforzo economico, anzi qualcuno è arrivato a parlare di una seppur contenuta remunerazione. Insomma, dopo questo tanto strano campionato 1990, qualche cosa in F. 3 sta cambiando, infatti fino a questa stagione le prime guide che correvano a costo zero erano mosche bianche nel mini-circus della F. 3 nostrana. È quindi ovvio che, dal momento che tutti stanno trattando un po' in tutte le direzioni, alla fine nessuno sia

disposto a sbilanciarsi. Ciò però non ha spento i ripetitori di radio-box. Si dice ad esempio che, con la sicura partenza di Zanardi verso la F. 3000, l' Rc Motorsport inaggi Gilardi e Cazzago. Sembra fatta tra Zamperini e la Pre.ma., che, avendo preso l'ex kartista Grieco, sarebbe quindi l'unica squadra ad avere completato i ranghi, ma... Nell'ambiente della F. 3 circola una voce sensazionale per il mondo della serie cadetta: pare esserci in vista un cambio di casacca di sponsor, a dispetto di contratti già firmati. Jacques Villeneuve potrebbe, con un avvicendamento di marche di sigarette, passando al celebre sponsor bianco-rosso, lasciare la Pre-

ma. per approdare a una squadra che si trova nell'orbita della Philip Morris. Per il team Forti si fanno parecchi nomi, l'unica certezza è Paglicci, un debuttante proveniente dal kart, un altro volante della squadra alessandrina potrebbe essere destinato a Prioglio. Tra le rare certezze troviamo quelle della Piemme. Maggi nelle due squadre sdoppiate, con motori Vw e Opel Spies, farà correre sicuramente Busi e Gemmo. All'Euroteam sembrano, come detto, in partenza Gilardi e Cazzago, mentre vi sono ancora dei dubbi circa Papis, che pur avendo aperto trattative anche con altre squadre non ha ancora chiuso il discorso con Seresina.

La tremenda notizia dell'incidente ci è arrivata in redazione poco dopo le sedici dello scorso venerdì. Uno scarno dispaccio d'agenzia comunicava genericamente la caduta di un elicottero con a bordo il pilota Nannini e altri tre compagni di sventura. Niente di più era dato a sapere e, naturalmente, l'angoscia ha subito assalito tutti noi perché quel niente di più voleva dire tutto e in quel momento tutto significava il peggio, ammesso che nella scala delle disgrazie possa esistere un meglio e un peggio. Poi ecco, finalmente, un altro dispaccio: i quattro sono sopravvissuti, ma Alessandro sembra che abbia perso il braccio destro. Mio Dio, abbiamo commentato, è salvo! Più tardi, ma solo più tardi, ci ha preso il naturale sconforto per le conseguenze sul fisico e nello spirito di questo straordinario ragazzo messo a così dura prova. Quello che contava alle 16 e trenta di venerdì era sapere che era vivo, punto di partenza imprescindibile per qualsiasi forma di intervento successivo. Adesso, ed è domenica notte mentre queste righe si inseguono una all'altra, abbiamo tra le mani un ultimo dispaccio d'agenzia che dice che le condizioni generali di Alessandro sono buone, che ha cominciato a muovere debolmente le dita della mano sinistra e che il reimpianto dell'arto ha un decorso soddisfacente. Abbiamo anche un parere che consideriamo molto illustre, quello del dottor Claudio Costa che tanti «miracoli» ha saputo compiere su atleti apparentemente distrutti e invece riportati rapidamente all'attività agonistica. Costa ha espresso parole di grande stima nei confronti dell'équipe medica che ha operato Nannini e si è mostrato estremamente possibilista su un recupero futuro del nostro campione. In-

È VIVO: QUESTO CONTA D'AVVERO

somma, due giorni dopo torniamo al primo pensiero: è salvo. Il resto, ce lo auguriamo tutti, verrà col tempo.

Il maledetto incidente di Alessandro ha sollevato anche una sorta di «questione morale» in seno alla redazione di cui, in veste di direttore, mi sembra giusto rendervi partecipi. Nello scorso numero, infatti, avevamo annunciato per

questa settimana l'uscita di un manifesto, gigante e doppio, proprio di Nannini. A grande richiesta, avevamo scritto, perché erano stati i lettori a chiederlo dopo il tanto chiacchierato rifiuto al passaggio in Ferrari cui ha fatto seguito anche il bel podio in Portogallo. Come comportarci, allora, dopo quanto accaduto venerdì? Togliere il poster e, in un certo qual modo, aggiungere al malcapitato Ale la beffa oltre al danno, oppure lasciarlo e magari apparire opportunisti, per quanto in provata buona fede? Abbiamo scelto la seconda soluzione in omaggio al campione, ai suoi fans, alla validità storica dei suoi risultati col conforto di non speculare su nulla perché non si tratta di un poster pubblicitario (non l'ha pagato nessuno) né si sono sottratte pagine per questo (è in aggiunta di foliazione); ci siamo imposti, però, una linea morale decisamente inconsueta di questi tempi: non lo abbiamo pubblicizzato in copertina per evitare di trarne l'ancorché minimo vantaggio di vendita. E siamo orgogliosi di questo, perché è vecchia appena di una settimana la campagna pubblicitaria di un noto settimanale per famiglie che vantava sul numero in edicola «ben 24 pagine sulla morte di Casiraghi».

Carlo Cavicchi



SCRIVETE A NANNINI!

In questo momento Alessandro ha bisogno più che mai della vostra solidarietà. Scrivetegli tutto quello che vi sentite e come volete: lettere, cartoline, messaggi disegnati, indirizzandoli a:

ALESSANDRO NANNINI

**c/o AUTOSPRINT
CASELLA POSTALE
AD 1734
40100 BOLOGNA**

Provvederemo noi a recapitargli tutte le missive che arriveranno





DRAMMA!

Il pilota senese si è schiantato al suolo con l'elicottero: sbalzato dall'abitacolo ha subito l'amputazione dell'avambraccio destro prontamente reimpiantato al Cto di Firenze. Ora inizia un lungo periodo di trepida attesa...

FIRENZE — C'è sgomento in Formula 1 e non solo nel Circus. È ancora troppo fresco il ricordo dell'agghiacciante incidente avvenuto nelle prove del Gp di Spagna in cui Donnelly è miracolosamente uscito vivo, che il destino ha subito calcato di nuovo la mano, colpendo Alessandro Nannini. Questa volta le

corse non c'entrano. Il senese si è sfracellato al suolo con l'elicottero da poco comprato. Alla guida dell'Ecureil dell'Aerospatiale c'era il pilota, il comandante Francesco Liguoro. A bordo con Alessandro due amici: Federico Federici e Giuseppe Brancadori, due giovani che se la sono cavata con poche ferite. Peg-

Franco Nugnes



Alessandro Nannini è appena stato portato al Cto di Firenze dove è stato sottoposto a un intervento di dieci ore dall'equipe del professor Bufalini che ha provveduto a reimpiantare l'avambraccio destro mutilato nell'incidente con l'elicottero (Foto Sestini)



gio è andata al pilota della Benetton che nello schianto ha subito l'amputazione dell'avambraccio destro e al pilota che è ancora in prognosi riservata. Doveva essere una giornata felice; e invece alle 14,30 si è spento il sorriso che da sempre incornicia il viso di Alessandro. Pochi minuti prima, alle 14,23, l'ultimo contatto radio con l'aeroporto di Lampugnano di Siena, poi il silenzio. Quindi un boato quando i quattro erano ormai arrivati a destinazione: la villa di Bellosguardo dove vivono i genitori di Nannini e dove Ale era atteso dalla moglie Paola. L'elicottero in quel momento stava atterrando su uno spiazzo in terra battuta nelle vicinanze dell'abitazione. La tragedia si è consumata in pochi attimi: secondo la testimonianza di alcuni atterriti testimoni (i contadini della tenuta) il velivolo si è abbassato a terra prima di riprendere inspiegabilmente quota (si è alzato una ventina di metri) e schiantarsi violentemente con i pattini all'aria. Il fragore è stato tremendo: l'elicottero si è frantumato e tutti gli occupanti sono stati sbalzati fuori dall'abitacolo. Nan-

I PRECEDENTI

PILOTI IN VOLO: QUANTE TRAGEDIE!

Quello di Alessandro Nannini non è il primo caso di incidente aereo che ha visto drammaticamente protagonisti piloti di F. 1. Le cronache, per esempio, ricordano quello avvenuto nel settembre 1975 e nel quale persero la vita due piloti: Graham Hill e l'allora ventitreenne Tony Brise, giovane che pochi giorni prima aveva firmato il contratto che lo legava alla scuderia di Hill per la stagione 1976. Graham Hill stava personalmente pilotando il Piper Atree decollato da Marsiglia e diretto a Londra. In fase di atterraggio, pare a causa del maltempo, l'aereo toccò le cime degli alberi, incendiandosi. Sia Hill che Brise perirono nel rogo del bimotore. Un altro incidente aereo che vide protagonista un pilota di F. 1, fu quello in cui perse la vita Carlos Pace. Era venerdì 18 marzo 1977, Pace stava rientrando a casa in Brasile quando, per cause sconosciute, il suo Cessna precipitò sulle montagne nei pressi del paesino di Mairiporta, nello stato di San Paulo. Analoga sorte toccò, nell'82, all'austriaco Harald Ertl, perito con altre tre persone in seguito alla caduta del Beechcraft sul quale stava volando. Molto grave, infine, fu l'incidente occorso a Patrick Depailler nel giugno del '79, quando il francese si fratturò entrambe le gambe cadendo con il suo deltaplano. Depailler tornò a correre solo nell'80. □

nini è stato trovato legato al seggiolino con il braccio destro amputato traumaticamente a metà fra il gomito e il polso. Anche gli altri feriti sono stati prontamente soccorsi dagli agricoltori che con grande tempestività hanno provveduto a raccogliere il moncone di braccio, trovato a qualche metro di distanza. Poi è iniziata una lunga corsa verso la speranza: Alessandro crede nelle possibilità di recuperare la mano e confida di tornare nell'abitacolo di una monoposto. È sempre stato cosciente e lucido, ha vissuto ogni momento del suo dramma, ma ha la voglia di lottare per la sua corsa più difficile. Ha coraggio e temperamento come ha saputo dimostrare spesso in pista. Trasferito al Policlinico delle Scotte di Siena è poi stato trasportato, dopo un consulto, al Cto di Firenze dove è stato sottoposto a un lungo intervento durato dieci ore per riattaccargli l'arto. Sulla meccanica dell'incidente stanno lavorando i magistrati: l'inchiesta è stata affidata al procuratore della Repubblica del tribunale di Siena, dottor Perrucci. È stato smentito che alla guida ci fosse Nannini, come qualcuno ha detto. Stando ai testimoni l'elicottero sarebbe atterrato sulla coda che si sarebbe spezzata. Alcuni pezzi avrebbero urtato le pale del motore che avrebbero cambiato la loro inclinazione, provocando così l'inspiegabile e folle risalita di una ventina di metri. Poi, ormai privo di energia, l'Ecureil (acquistato di seconda mano a Marsiglia, ma rimesso in perfetta efficienza) si è disintegrato al suolo seminando panico e dolore. Ma ormai tutto ciò fa parte di un triste passato. Ora c'è l'attesa per il futuro: riuscirà a riprendere un volante in mano? Gli esperti dicono che ci vorrà un anno prima di avere una risposta. Intanto la forte fibra di Alessandro si fa sentire: le condizioni dell'arto reimpiantato a detta dei medici sono soddisfacenti. Il flusso sanguigno è regolare e la mano destra è calda, mentre sta riacquistando l'uso della sinistra che è stata gravemente schiacciata nell'impatto. Il professore Bufalini che ha operato Alessandro non vuole sciogliere la prognosi prima di una settimana, ma c'è una sorta di ottimismo. Tutta la famiglia a partire da papà Danilo per arrivare alla moglie Paola, crede in una ripresa anche se per come sono andate le cose ringraziano Dio che Alessandro sia ancora vivo: «L'importante è avere salvato l'uomo — ha detto Paola — per il pilota c'è tempo!». Ale, comunque, non è disposto ad arrendersi: lotta con il dolore (non gli danno dei calmanti perché deve essere il suo corpo a reagire) e con coraggio affronta quella che è una nuova situazione con gli amici più cari. Non si nasconde i dubbi di un'impresa che è certamente difficile, ma non impossibile. E noi ci crediamo con lui... □



INCIDENTE



Ecco l'agghiacciante scena che si sono trovati i soccorritori: l'elicottero, un Ecureil della Aerospatiale, si è schiantato al suolo. Nell'immagine grande si nota la coda del velivolo spezzata: potrebbe essere stata questa a toccare il suolo per prima rompendosi e provocando la drammatica carambola in cui Nannini si è amputato la mano destra. Sui sedili si notano macchie di sangue (Foto Sestini)



L'OPERAZIONE PRONTISSIMO L'INTERVENTO CHIRURGICO

QUASI DIECI ORE PER TORNARE A SPERARE

FIRENZE — Passata la concitazione dei primi momenti, durante i quali si era parlato di portare Alessandro Nannini in Francia, nella clinica del Professor Letournel, oppure a Bologna, all'Istituto Ortopedico Rizzoli, è scattata la macchina organizzativa del Centro Traumatologico Ortopedico di Careggi a Firenze. Sono le 18.15. di venerdì 12 quando comincia quella che ai profani sembra una sfida impossibile: l'operazione di

reimpianto della parte di arto destro tranciata nell'incidente occorso a Nannini. L'equipe è diretta dal professor Carlo Bufalini, fiorentino di 56 anni, considerato uno dei massimi esperti nel settore della microchirurgia della mano, ed è composta oltre che da Bufalini dai professori Ceruso, Angeloni, Falcone, Lauri, Innocenti e Nigi. L'arto, contrariamente a quanto sembrava in un primo momento, non è stato tranciato di netto ma

presenta una lesione da stacco e compressione. Inoltre vi sono terriccio e frammenti di osso sparsi intorno alla zona del distacco, poco sotto al gomito destro. Comincia comunque l'operazione. Per prima cosa vengono stabilizzate le ossa con delle placche di acciaio. Poi c'è da ripristinare la vascolarizzazione e quindi si passa alla parte che è fondamentale nelle future possibilità di recupero, almeno parziale, dell'uso dell'arto, cioè la ricucitura di muscoli, tendini e nervi. Occorre prelevare dal corpo di Nannini, dalla gamba e dal piede destro, una ventina di centimetri di vene che non si riusciva più a ricostruire. Quando la mano destra di Alessandro torna finalmente ad avere un colorito roseo e una temperatura vicina alla norma Bufalini e i suoi uomini sorridono ma la loro fatica non è certo finita. Anche la mano sinistra presenta gravi lesioni, danni tali da rendere necessaria in pratica, la sua ricostruzione. Che viene eseguita con successo, anche se l'arto difficilmente riprenderà tutta la sua funzionalità. Sono trascorse quasi dieci ore da quando l'intervento è cominciato a quando Nannini viene portato nel reparto di rianimazione del centro ospedaliero fiorentino. Comincia lì una nuova, importantissima, corsa contro la sorte. Occorrono infatti almeno otto giorni prima di avere la matematica certezza che non vi saranno più rischi di cancrena e che quindi non si dovrà procedere a una amputazione dell'arto. Due specialisti, il professor Ficini e il dottor Giammarco, propongono di sottoporre Nannini a un trattamento in camera iperbarica. In questo viene accelerato il processo di ossigenazione dei tessuti e, quindi, della loro rigenerazione. Nella camera, in sostanza, vengono resi più rapidi i processi di riattaccamento dell'arto reimpiantato. Sulle prime, comunque, il professor Bufalini opta per l'attesa in quanto le condizioni di Nannini sconsigliano un suo immediato trasporto fuori dalla camera di rianimazione.

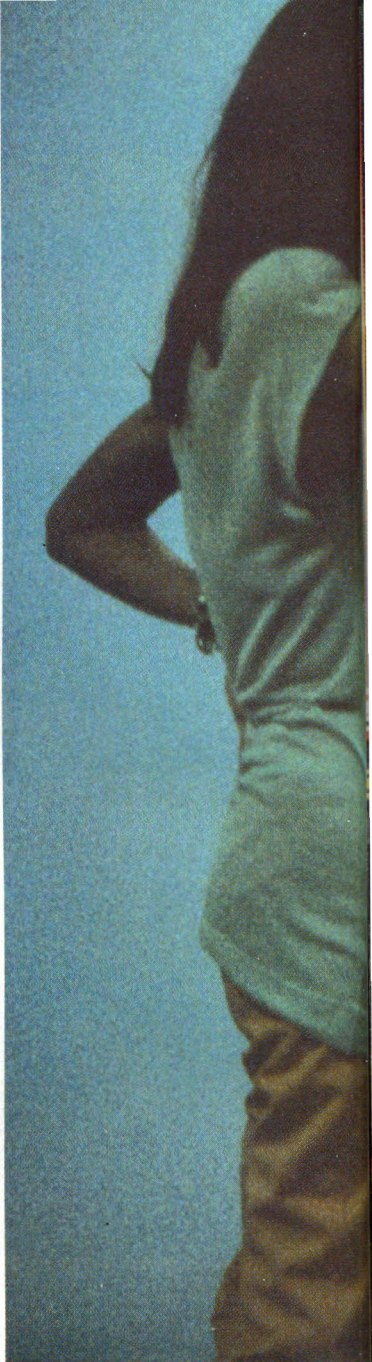
Alessandro Collina

I RITORNI

MIRACOLI SU PIRONI E SHEENE

DUE INCIDENTI, entrambi avvenuti nell'estate dell'82, presentano analogie con quello occorso a Nannini. Anche in quei casi, infatti, la rapidità d'intervento dei medici si rivelò fondamentale nel successivo tentativo di recupero degli atleti in questione: Barry

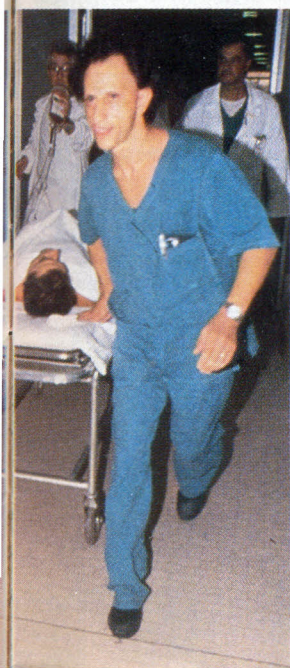
Sheene e Didier Pironi. Durante una sessione di prove in vista del Gp di Gran Bretagna, a Silverstone, Sheene, urtò una moto ferma in mezzo alla pista e nella caduta si fratturò seriamente le gambe. In un intervento durato oltre sette ore l'equipe del professor Nigel Cobb applicò ben 27 viti metalliche («Avvitato!» titolò il Sun) per ricomporre le fratture e i vari frammenti ossei. Sheene, incredibilmente, tornò a correre. Anche per Pironi, schiantatosi contro la Renault di Prost durante le prove in vista del Gp di Germania a Hockenheim, la rapidità d'intervento fu determinante. Operato subito a Heidelberg, dall'equipe del professor Michkowski, per una prima ricostruzione della gamba destra, Pironi fu poi operato a Parigi dal professor Letournel, che intervenne su muscoli e nervi. Gli interventi riuscirono e il ferrarista riuscì a tornare al volante di una F. 1, l'Ags, nell'estate del 1986 (foto sotto) anche se solo per un test.



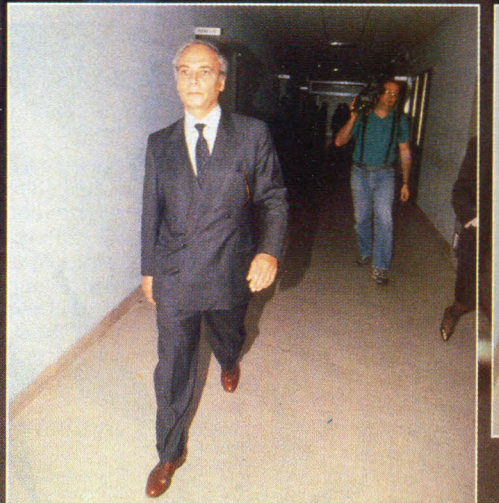
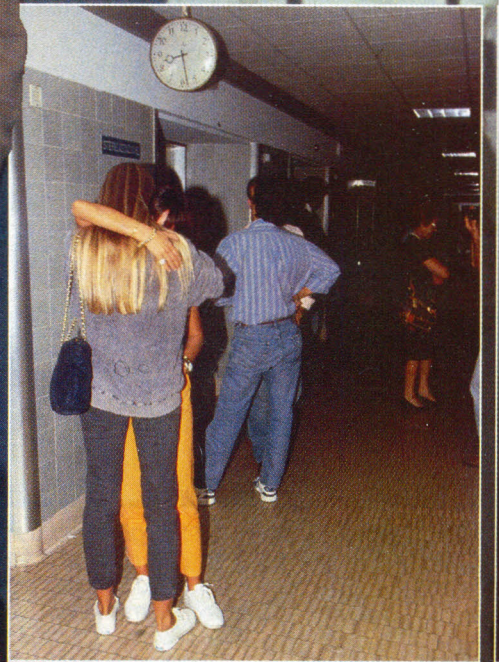
LA PAURA



La moglie Paola, a sinistra nella foto sopra, è in trepidante attesa con i genitori di Alessandro, Giovanna e Danilo. Per i familiari del pilota toscano il dramma è appena cominciato. Nannini, nelle tre immagini in sequenza, deve parte delle speranze di recupero alla grande rapidità con la quale è stato trasportato al Cto di Firenze e poi operato dall'equipe di specialisti diretta dal professore Butalini (Foto Sestini)



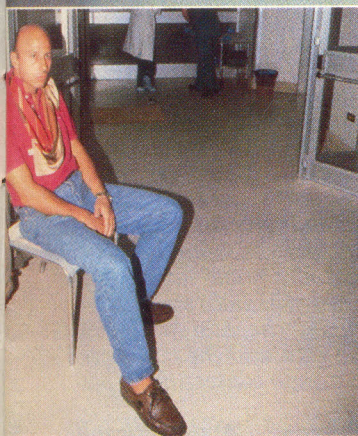
LA SOLIDARI



ETÀ

NON SOLO I PERSONAGGI DEL CIRCUS SONO VICINI AD ALESSANDRO TUTTA ITALIA FA IL TIFO PER LUI

Subito dopo l'incidente la notizia si è subito sparsa: fra i primi ad accorrere all'ospedale Riccardo e Susy Patrese grandi amici di Alex. Poi è arrivato Piquet con Caterina. Sabato all'ora di pranzo ha fatto un'apparizione anche Piero Fusaro, il presidente della Ferrari. Dalla Germania è giunta la sorella Gianna, mentre il fratello Guido è sempre rimasto al Cto (FotoSestini)



L'incidente di Alessandro Nannini ha suscitato una grande emozione in tutta Italia. Per il pilota senese c'è stata una mobilitazione generale: famigliari, parenti, amici ma anche semplici tifosi hanno voluto stringersi attorno ad Ale in questo momento così drammatico e difficile. Subito dopo che si è diffusa la notizia della tragedia al Cto di Firenze si sono precipitati molti piloti. Riccardo Patrese e sua moglie Susy hanno trascorso la notte di venerdì nella sala d'attesa del Cto. Il padovano, il pilota che è più legato al senese, non è riuscito a vedere l'amico: «Mi è bastato essere lì vicino — ha ammesso Riccardo — sapere momento per momento che cosa stava succedendo nella sala operatoria. Riuscirà a recuperare l'uso della mano? Non si sa. Glielo auguriamo tutti, ma Alessandro deve essere contento di essere scampato a un incidente raccapricciante. Tutti parlano quasi esclusivamente della mano amputata, però sono pochi quelli che si preoccupano anche di quella sinistra che è stata maciullata nella carambola. L'equipe del professore Bufalini ha fatto tutto quello che si poteva fare: adesso ci vorrà molto tempo per sapere se Ale potrà recuperare la funzionalità dell'arto. Ma ha una forza d'animo incredibile. Non rinuncerà a lottare. Ne sono sicuro». Al Cto di Firenze c'è stato un via vai continuo: oltre a Flavio Briatore, direttore commerciale del team anglo-italiano si è visto Piero Fusaro, presidente della Ferrari che ha fatto una fugace apparizione sabato all'ora di pranzo. Nelson Piquet, compagno di squadra alla Benetton, è rimasto molto colpito dall'incidente: «La storia ha dell'incredibile: se si pensa ai rischi che corriamo in pista sembra assurdo che si possa perdere un braccio così. Con Alessan-

dro abbiamo parlato spesso di elicotteri: anch'io amo spostarmi rapidamente e ho sempre sostenuto che un elicottero è più sicuro di un bimotore. Tutti si domandano se potrà tornare a guidare un'auto da corsa? È possibile, ma è anche un sogno. I medici hanno parlato molto chiaro: ci vorranno dodici mesi per sapere qualcosa di concreto». La sorella Gianna è rientrata in fretta e furia in Italia dopo un concerto in Germania. Alessandro quando stava riacquistando



Sopra, Piero Mancini titolare della Motori Moderni è stato a lungo al capezzale di Alex

conoscenza è stato avvisato dell'arrivo della cantante e si è lasciato scappare un «... tenetela lontana perché quella è capace di fare chissà quale casino!» In realtà poi Ale è stato ben felice di vedere Gianna così come di incontrare tutti i suoi parenti (suo fratello Guido ha debuttato recentemente in F. Ford). Ha chiesto di poter vedere Piero Mancini, il titolare della Motori Moderni che lo ha portato da Giancarlo Minardi prima in Formula 2 eppoi a debuttare nel Circus. Nannini con chi lo ha in-

contrato ha sempre mostrato un grande carattere e una voglia di non adagiarsi, mentre sembra che all'amico Mancini si sia lasciato andare a qualche considerazione meno ottimistica. Questo prima che ci fossero dei timidi segnali di ripresa. Alessandro ha ricevuto attestati di stima da ogni parte: gli sono arrivati telegrammi da ogni dove. Un messaggio lo ha inviato anche il presidente del consiglio, Giulio Andreotti, che gli ha augurato una pronta ripresa. Un momento toccante lo si è vissuto domenica pomeriggio allo stadio di Firenze dove si è disputata una partita di calcio fra la nazionale dei cantanti e una rappresentativa dei giornalisti e ex giocatori davanti a un pubblico di 45 mila persone. Enrico Ruggeri alla fine del primo tempo ha ringraziato quanti avevano partecipato all'iniziativa benefica e al microfono dello stadio ha invitato i fiorentini a lanciare un saluto ad Alessandro. Ed è stata un'ovazione! Antognoni poi ha provveduto a far autografare il pallone che successivamente è stato consegnato a Nannini in ospedale. Come si vede sono sorte tante piccole iniziative: alcune diventate pubbliche, altre rimaste nell'anonimato. Non va dimenticato infatti che sono stati numerosi i tifosi che hanno trascorso la notte fuori dal Cto di Firenze in attesa dell'esito dell'operazione compiuta dal professore Bufalini. Papà Danilo è colpito da tante attenzioni: «Volevamo ringraziare tutti per l'attaccamento mostrato a Sandro. Ora il peggio è andato. C'è chi sta peggio di lui: la ragazza che è nella camera vicina alla sua è in fin di vita. Lei sta rischiando molto di più... Bisogna guardare le cose anche da questo punto di vista. Non penso al suo ritorno alle corse per ora. Mi accontenterei di vederlo alzare un bicchiere». □

E ADESSO...

Il dottor Costa crede nel lavoro dell'équipe del professor Bufalini e confida nel pieno recupero di Alex



Sopra il professor Bufalini, che ha diretto l'équipe medica che ha riattaccato l'arto di Alex dopo dieci ore di intervento (FotoSestini). In alto a destra, il dottor Claudio Costa (Orsi)

VALLELUNGA — «Nannini potrebbe tornare a guidare un'auto da corsa». Questa è la nota saliente che emerge da un'articolata analisi fatta dal dottor Claudio Costa. Un medico che in oltre vent'anni di esperienza sulle piste motociclistiche ha vissuto drammi e vicende di ogni genere. In particolare lo specialista imolese, «inventore» della celebre clinica mobile, con i tempestivi interventi eseguiti nella sua struttura sui campi di gara è riuscito sovente a risolvere situazioni critiche. Il dottor Costa lo scorso fine settimana si trovava a Vallelunga, dove prestava servizio con la clinica mobile di cui è responsabile per l'ultima gara del campionato italiano di motociclismo. Il medico imolese interpellato sul caso Nannini ha accettato di rispondere facendo una premessa ben precisa: «*La serietà professionale mi impone una doverosa introduzione: quello che sono in grado di esprimere da qui è un'impressione, certo supportata da una lunga esperienza. Ma la possibilità di esprimere giudizi è riservata solo a chi è fisicamente di fronte al paziente. Il medico che si comporta in modo diverso non mostra troppa professionalità. Facendo salvo questo punto posso procedere a un'analisi, i cui presupposti derivano dai dati forniti da una vasta casistica scientificamente provata*». Il primo elemento preso in esame dal dottor Costa è la percentuale di successo degli interventi sugli arti amputati. Circa questo punto, l'ideatore della clinica mobile ha sottolineato il costante aumento dei casi in cui queste operazioni registrano un esito positivo. A questo proposito una frase tra le varie argomentazioni spiegate dal dottor Costa vale per tutte «... Oggi gli staff medici che eseguono queste operazioni traggono dalla loro sempre più elevata specializzazione grandi soddisfazioni». Passando poi a una suddivisione dei problemi che via via si pongono in casi come quello di Nannini, la successione temporale è stata così impostata: «*Nel giro di una settimana dall'intervento arriva la prima risposta: a livello vascolare. In gergo medico — ha proseguito il dottor Costa — si dice comunemente che si vede se i vasi sanguigni riescono ad alimentare la parte riattaccata*». Dopo quel primo importantissimo passo, dal quale dipende la conservabilità dell'arto reimpiantato i tempi di risposta si allungano



considerevolmente. «*Per avere un quadro esatto del recupero funzionale di un arto reimpiantato occorre attendere circa un anno, a volte anche un anno e mezzo. Alla base di tutto vi sarà il reinnervamento dei tessuti, a questo proposito le probabilità di recupero — spiega il dottor Costa — sono condizionate da quella che viene definita l'altezza della lesione. Ovvero uno schiacciamento dei tessuti nervosi potrà creare difficoltà maggiori. In quei frangenti entra in gioco la natura, che, molto spesso, si dimostra assai propensa ad aiutare queste sfortunate persone. Per contro ossa, muscoli e tendini sono gli elementi che creano i minori problemi*». Quanto al futuro di Nannini il dottor Costa non riesce a nascondere il coinvolgimento emotivo, comune a tutti gli appassionati di sport motoristici. «*Non escludo la possibilità per Nannini di tornare a guidare auto da corsa. Le realtà vissute in questi anni mi hanno insegnato a non escludere mai a priori recuperi che, a prima vista, potrebbero sembrare prodigiosi. Ripeto — sottolinea il dottor Costa — debbono andare per il verso giusto molte cose. Io da qui posso solo augurare con tutto il cuore a questo ragazzo, che stimo tantissimo, che tutti gli elementi in gioco vadano nella direzione giusta, che, alla fine, possa raggiungere un risultato che poche persone al mondo hanno conseguito. È possibile...»*

Arturo Rizzoli

MICHAEL AMMETTE LE TRATTATIVE CON LA BENETTON

PRONTO ANDRETTI JR

Il contratto con Carl Haas lo lega solo per le gare di F. Indy ma se vuole può correre in F. 1. A giorni la decisione. Sullivan potrebbe sostituirlo negli Usa

NAZARETH — Il dramma di Nannini ha colpito duro anche il team Benetton e non solo sul piano dei sentimenti, ben comprensibili in quanto la squadra era molto legata al pilota. La vita, e le corse, continuano, pertanto il team manager Flavio Briatore ha dovuto preoccuparsi, e in fretta, della sostituzione di Alessandro sia nei due restanti Gran Premi dell'anno, che nella prossima stagione. A parte leggende di Moreno, subito contattato per il Giappone, ma la notizia più sorprendente riguarda la stella del firmamento americano Michael Andretti, figlio del celebre Mario, ex campione del mondo in F.1 con la Lotus e grandissimo anche al volante delle Ferrari F.1 e prototipo. La notizia è di quelle grosse sia per il valore del pilota che per i risvolti promozionali che ne deriverebbero sia per la Benetton, molto impegnata sul mercato a stelle e strisce, che per la Ford. Autosprint ha quindi cercato al telefono Michael che, sulle prime, è parso piuttosto stupito del fatto che la notizia fosse già arrivata a conoscenza di qualcuno, salvo poi sciogliersi mano a mano che la conversazione è andata avanti. Eccoli comunque la sintesi della chiacchierata.

— *È vero che guiderai la Benetton F.1 nel Gp di Adelaide e poi durante tutta la prossima stagione?*

«Mi hanno contattato a questo proposito subito dopo l'incidente accaduto allo sfortunato Nannini e, in linea di massima, ho dato la mia disponibilità per correre ad Adelaide poiché in quella data il campionato di F. Indy è già finito e io non ho altri impegni».

— *Con chi, esattamente, hai parlato?*

«Mi ha contattato Flavio Briatore. È stato molto gentile e mi è parso contento di sapermi libero e disponibile».

— *A quando la decisione?*



IL SOSTITUTO

MORENO VA A SUZUKA

È Roberto Moreno il pilota che sostituirà Alessandro Nannini sulla Benetton nel Gp del Giappone in programma domenica 21 ottobre. Il brasiliano, da sempre grande amico dell'altro carioca della Benetton, Nelson Piquet, è già in rapporti di lavoro con il team diretto da Flavio Briatore per il quale svolge il ruolo di collaudatore. Logico che si pensasse a lui per una sostituzione così improvvisa: Moreno conosce già la monoposto che si troverà a pilotare in Giappone e inoltre la squadra per la quale correva, l'Eurobrun, ha deciso (come si legge a parte) di non presentarsi alle pre-qualifiche. Se Moreno è la soluzione per l'immediato quella per il futuro apre qualche punto interrogativo. Ha preso consistenza la voce che vorrebbe Boutsen al fianco di Piquet il prossimo anno, ammesso che il belga riesca a liberarsi dal contratto già siglato con Ligier. Ma un'altra voce, ben più clamorosa e della quale trovate i particolari a fianco, è giunta dall'America: potrebbe essere Michael Andretti il pilota della seconda Benetton! Andretti jr ha dato la sua disponibilità, a partire dal Gp di Australia, ultimo appuntamento del mondiale '90, in previsione di disputare tutto il campionato di F. 1 nel 1991. □

«Molto presto perché io ho un impegno con Carl Haas e con gli sponsor della F. Indy e debbo decidere per il mio futuro quanto prima».

— *Ti riferisci alla stagione '91, quindi?*

«Sì».

— *Quando eri sul punto di firmare con l'Alfa Romeo per la F. Indy hai avuto grossi problemi con Haas in quanto c'era una penale di due milioni di dollari da pagare per essere lasciato libero. È così anche oggi per la F.1?*

«No, io ho un contratto con Haas in virtù del quale sono legato a lui solo nel caso io corra in F. Indy. Diversamente sarei libero».

— *Quando prenderai una decisione?*

«Prima di tutto non dipende solo da me: io ho già dato la mia disponibilità, ma toccherà ad altri prendere la decisione finale. Io, comunque, debbo sapere prima di Laguna Seca (in questo fine settimana n.d.r.) una risposta perché ho la necessità di sistemare le eventuali faccende pendenti con gli sponsor che legano me e mio padre in F. Indy».

— *Che idea hai del team Benetton?*

«La ritengo una squadra super con una grande potenzialità potendo contare da un lato sulla Ford e dall'altro sulla genialità di John Barnard».

— *Se tu dovessi finire in F.1, chi ti sostituirà al fianco di tuo padre?*

«Potrebbe essere Sullivan, abbiamo già avviato dei contatti...».

— *Ma non deve correre per l'Alfa?*

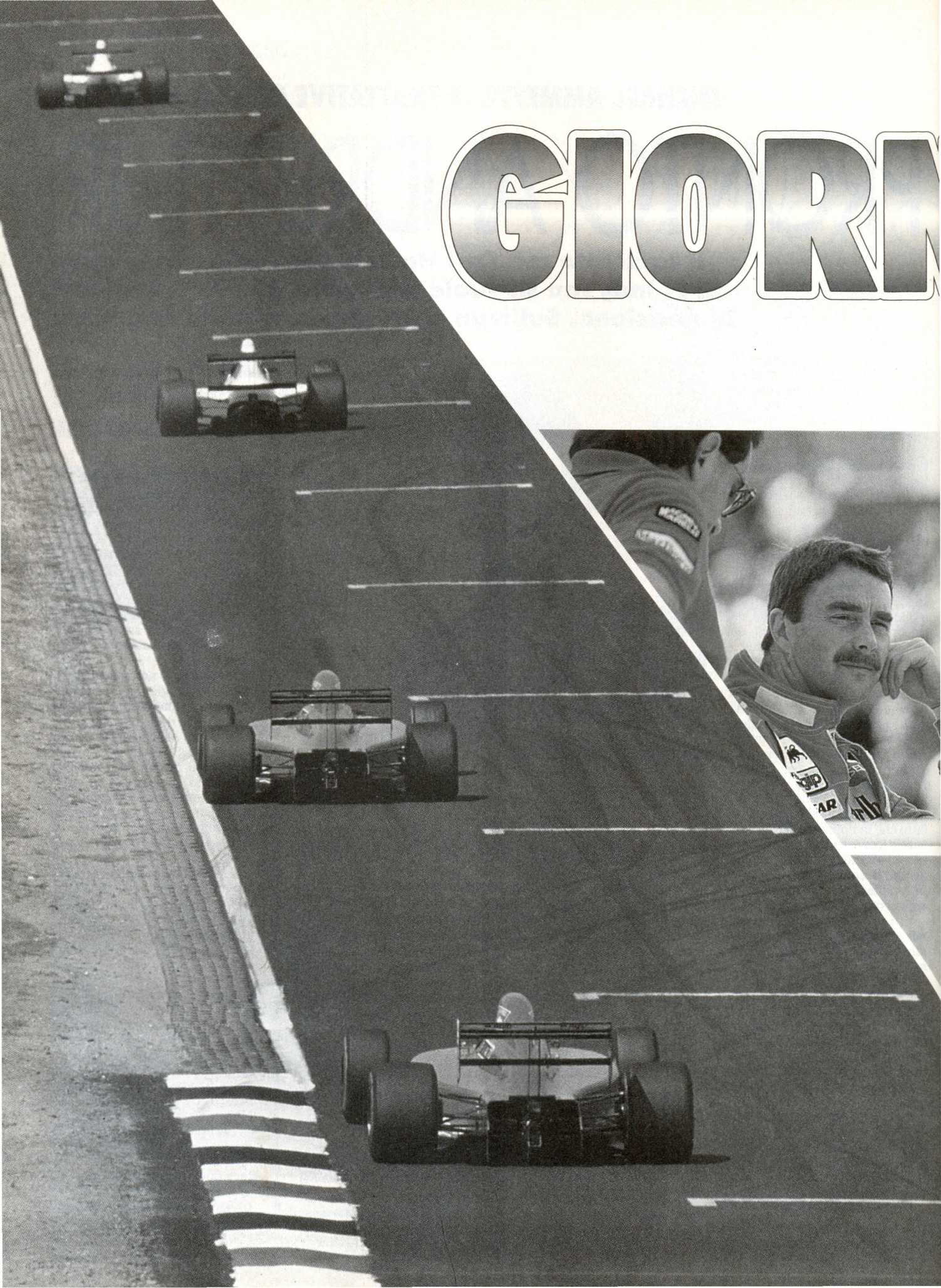
«A quanto mi risulta ha solo dei contatti, ma non ha ancora firmato e non mi sembra che ne abbia nemmeno tanta voglia».

— *Non ti spiace lasciare la F. Indy per la F.1?*

«No, la F. Indy mi ha dato la notorietà e tante soddisfazioni, ma la F.1 è il sogno di tutti noi piloti».

Giancarlo Cevenini

GIORNI



DI TUONO

Il mondiale si appresta a vivere il rush finale. Ecco come Senna e Prost contano di giocare le loro ultime carte, con Berger e Mansell nel ruolo di scudieri



Ferrari e McLaren verso la sfida finale. Le Rosse sono in grande forma, ma le vetture anglo-giapponesi a Suzuka sanno di giocare in casa. Prost-Mansell e Senna-Berger sono le coppie destinate a infiammare il finale di stagione. Alain ha l'imperativo di vincere, ma se Nigel riuscirà a battere Ayrton la Ferrari potrà veramente andare a nozze (foto Orsi). Per contro Berger può rompere le uova nel paniere agli uomini del Cavallino cogliendo quella vittoria che da tempo gli sfugge (Foto Amaduzzi)



A un anno di distanza il Gp del Giappone ripropone la stessa sfida: Alain Prost contro Ayrton Senna. Quest'anno però le parti sono invertite. Ad inseguire è il francese, mentre il brasiliano gode di un discreto vantaggio in classifica. Suzuka risulta fondamentale per Prost che deve vincere o, quanto meno, arrivare secondo comunque davanti a Senna, per rimanere in corsa nel mondiale e giocarsi poi tutto ad Adelaide. Ayrton ha un superiore margine di errore (datogli dal vantaggio in classifica) e quindi può affrontare la corsa con maggior tranquillità. Tuttavia, il brasiliano ha la consapevolezza che la Ferrari, in questo momento è fortissima. Lui ha già fatto presente che ritiene le vetture di Maranello migliori in tutto rispetto alla sua McLaren. Presente nelle sue dichiarazioni un fondo di verità e un po' di scaramantica pretattica. Infatti è certo, e del resto nemmeno lui lo nega, che gli uomini dell'Honda, per Suzuka, hanno messo a punto un super 10 cilindri. Quindi, tra Ferrari e McLaren si deve presupporre un divario tecnico decisamente molto sottile. La Ferrari, forte di un telaio superiore a quello della Mp 4/5, ha concentrato i suoi sforzi sul motore. Nella ricerca di una miglior accelerazione sono stati portati avanti numerosi esperimenti con le farfalle al posto delle gigliottine. Una strada che, percorsa sui cosiddetti motori da qualifica, ha sinora dato ottimi risultati. L'unico dubbio era legato all'affidabilità. Nei test di Estoril, prima, e di Imola, la scorsa settimana i tecnici della Ferrari hanno lavorato proprio in questa chiave. I risultati non sono risultati negativi, ma un certo riserbo ha coperto tutti gli esperimenti. Altra strada percorsa è stata quella di trovare una maggior potenza, principalmente attraverso l'impiego di benzina specifica ed altamente sofisticata. Numerosi e approfonditi anche i test relativi al carburante, come gli odori nei box di Imola durante le prove della scorsa settimana hanno chiaramente rivelato. Anche in questo caso

Diego Forti



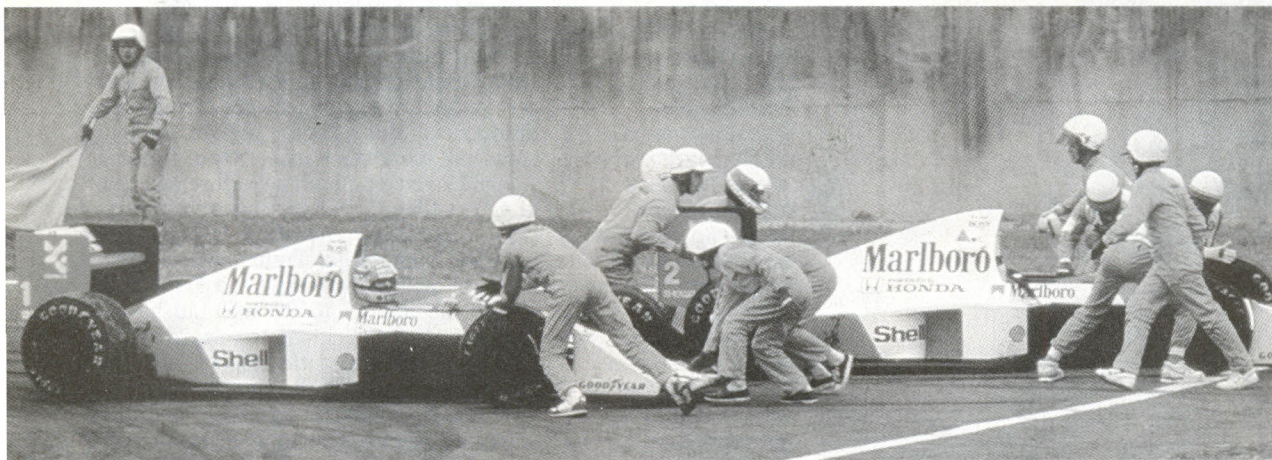
delle indicazioni positive sono venute. Da un punto di vista tecnico, dunque, parlare di equilibrio non è sicuramente sbagliato.

DIFFERENZA. È quindi ipotizzabile che a fare la differenza, in primo luogo a Suzuka, saranno i piloti e la gestione tattica non solo della gara ma, anche delle prove. La tensione in Giappone sarà altissima. Chi sbaglierà meno, chi azzecherà le mosse giuste, potrà ritrovarsi alla fine premiato in maniera decisiva. I precedenti dello scorso anno: collisione tra Prost e Senna e successiva squalifica del brasiliano da parte della Fisa, rappresentano un ulteriore detonatore, all'interno di un finale di campionato veramente esplosivo. Partire davanti sarà fondamentale. Riuscirà Alain a bissare il 1989 e a bruciare il rivale brasiliano? O Senna, re delle pole, partirà davanti a tutti, magari pronto a rendere al francese la pariglia davanti a tutti, magari pronto a rendere al francese

la pariglia dello scorso anno? Interrogati in merito al prossimo futuro i protagonisti principali della vicenda, vale a dire i piloti della McLaren (e quelli della Ferrari, hanno dato risposte diverse e interessanti, soprattutto se confrontate nella loro contraddittorietà. I piloti sono sempre gli stessi pronti ad esaltarsi o a deprimersi a seconda dell'andamento delle cose. Prost nega di avere un motore speciale (in effetti di speciale ci sarà la benzina), per altro Mansell è sicuro che il suo compagno di squadra disporrà di un propulsore super, Nigel, poi, si dichiara convinto che per lui non sono previsti privilegi, anche se la cosa, è sempre lui che lo dice, non può essere un vantaggio per la squadra. Sull'altro fronte Senna non vuol sentir parlare di gioco di squadra, ma Berger giura di essere pronto ad aiutarlo. Una cosa comunque è certa, al di là delle dichiarazioni dei «due + due» uomini chiave del mondiale, da qui ad Adelaide ci si deve preparare a dei «giorni di tuono». □



Sopra, Prost e Senna sul podio del Gp del Portogallo dopo la «pace» di Monza si sono dati la mano, ma la loro rivalità è ancora al calor bianco (Foto Orsi). Lo scontro di Suzuka dello scorso anno, a fianco, è una piaga ancora troppo fresca perché fra i due possa correre veramente buon sangue (FotoSipa)



COSA SUCCUDE

SE ALAIN VINCE DUE VOLTE AYRTON E' KO

Al termine della stagione i piloti di Formula 1, per quello che riguarda la classifica generale, possono contare solo su 11 risultati utili su 16 gare. Il regolamento internazionale, infatti, tiene valide metà delle prove inserite nel calendario più tre arrotondate alla cifra immediatamente superiore. Alla vigilia della gara di Suzu-

ka, Senna guida la graduatoria generale con 78 punti, mentre Prost lo segue a quota 69. Dopo le 14 prove sin qui disputate entrambi hanno già accumulato 11 risultati utili (tutti e due non hanno raccolto punti solo in tre prove, S. Marino, Messico e Spagna per il brasiliano, Stati Uniti, Monaco e Ungheria per il francese) e devo-

no quindi cominciare a scartare. In funzione delle ultime due gare, Senna può scartare due terzi posti mentre Prost, potrà eventualmente eliminare i due punti ottenuti in Canada e successivamente i tre conquistati in Germania. Ma ecco le varie possibilità che si possono verificare per l'assegnazione del titolo.

SENNA E' CAMPIONE SE...

- vince in Australia o in Giappone; in questo caso il brasiliano andrebbe a quota 83 con i punti utili e a Prost non basterebbero un primo e un secondo. Il francese, scarti inclusi, arriverebbe a quota 79.
- è secondo in almeno una dei due Gp e Prost non vince tutte e due le corse.
- Prost ottiene come massimo due secondi posti (andrebbe a quota 76) oppure se il francese oltre a un primo conquista solo un terzo posto (si fermerebbe a 77 punti contro gli attuali 78 di Senna).

PROST E' CAMPIONE SE...

- vince in Giappone e in Australia, indipendentemente dai piazzamenti di Senna. Infatti, anche se il brasiliano dovesse concludere le due prove al secondo posto potrebbe, per effetto degli scarti, arrivare sì a quota 82, pari merito con Prost, in questo caso, il francese vanterebbe un maggior numero di vittorie: 7 contro le 6 di Senna.
- vince uno dei due Gran Premi ed è secondo nell'altro a condizione che Senna non faccia meglio di un terzo. In questo caso Prost arriverebbe a quota 79 mentre Senna non supererebbe gli attuali 78 punti.



PARLA SENNA **CONFIDO NELLE CAPACITA' DEI GIAPPONESI**

L'HONDA MI DARA' IL 10V MIGLIORE DELL'ANNO

■ Conduce il campionato con un vantaggio notevole, ma ancora non ha il titolo di campione del mondo di F.1, il secondo della sua carriera, in tasca. Prost, ha, infatti, la possibilità di beffarlo, nel rush finale. Una cosa che a lui, Ayrton Senna, lo scorso anno non riuscì non tanto per colpa sua, quanto per un succedersi di avvenimenti non solo sportivi. Quest'anno le parti si sono invertite. È Prost, questa volta, nel ruolo dell'insegu-

tore, anche se le sue armi tecniche, ovvero la Ferrari 641/2, sembrano dargli una certa superiorità sulla Mc Laren. È comunque prevedibile che per la gara sulla pista di casa gli ingegneri dell'Honda abbiano messo a punto un propulsore speciale. A darne conferma è lo stesso Ayrton:

«Il motore che avremo a Suzuka è sicuramente il miglior 10 cilindri di tutta la stagione. Per l'Honda l'appuntamento è im-

portantissimo e quindi i suoi ingegneri faranno il possibile per trionfare».

— Sembri molto tranquillo, hai già provato questo super motore? Magari negli ultimi test in Portogallo, visto che a Suzuka, quest'anno, le prove sono state poche e il Gp del Giappone non lo avete preparato, come invece avevate fatto in passato, su questa pista?

«No, non l'ho provato, lo proveremo solo per il Gp. Sono, comunque, molto tranquillo».

— Rispetto al campionato '89, in pratica, la situazione in classifica risulta capovolta, tu conduci mentre Prost deve inseguire e non può permettersi passi falsi. *«Perciò tocca a lui, prendere dei rischi».* Sottolinea deciso Ayrton.

— Quindi ritieni che sia molto difficile per Prost quest'anno, quanto meno sotto il profilo psicologico?

«Lui, in verità, non ha niente da perdere ha tutto da guadagnare. In più dispone di materiale superiore al mio, mentre lo scorso anno gareggiavamo in condizioni di parità tecnica. Quest'anno la situazione è diversa, una vettura e una motorizzazione per me ed una per lui». Conoscendo la passione del brasiliano per la lotta e la sua voglia di rivincita nei confronti del francese, inevitabile cedere alla tentazione di chiedergli se, da un punto di vista esclusivamente agonistico, gli sia mai balenata l'idea di giocarsi tutto ad Adelaide, in un duello a due, senza possibilità di appello. A Senna gli occhi brillano, un leggero sorriso gli si disegna sul viso. Il self control prende però immediatamente il sopravvento. *«No, mi interessa il campionato. Fare di tutto per vincere in Giappone».*

— Insomma l'idea di un duello a due non ti ha mai sfiorato?

«A vetture uguali non avrei problemi a giocarmi con lui il campionato. Ma non è questa la situazione attuale».

— Lo scorso anno Prost riuscì a prendere il via davanti a te e fu in grado di gestire la corsa con una certa facilità sino a quando non arrivaste a toccarvi, men-

PARLA BERGER PRONTO AD AIUTARE IL COMPAGNO DI SQUADRA AD AYRTON NON SFUGGIRA' IL TITOLO

Suzuka favorevole per la Ferrari, con Prost che può davvero puntare alla vittoria mantenendo così il campionato aperto fino all'ultima gara. Adelaide, invece, dovrebbe essere più favorevole alla McLaren ma soprattutto a Senna, che resta comunque il favorito nella corsa al titolo. Questo, in estrema sintesi, il parere di Gerhard Berger, che già domenica prossima a Suzuka sarà chiamato a coronare la sua stagione disputata come scudiero di lusso ad Ayrton. *«Con le sue numerose curve medio-veloci — esordisce Berger — Suzuka vedrà senza dubbio le Ferrari grandi protagoniste, se non addirittura favorite rispetto alle McLaren. Non è un mistero che le rosse sono avvantaggiate da una chiara superiorità di telaio: ecco perché la McLaren, per le ultime due gare iridate, si è concentrata sul lavoro in questa direzione. In quanto a motore, il nostro 10 cilindri Honda è ancora avvantaggiato nell'erogazione ai bassi regimi, mentre sono sicuro che in fatto di potenza massima la situazione Honda-Ferrari sia in equilibrio. Il nostro lavoro sul telaio e sull'aerodinamica è iniziato già prima del Gp di Spagna: a Suzuka, in prova, avremo a disposizione diverse soluzioni che dovremo provare sul posto, perché il maltempo ha bloccato la sessione di test che avrei dovuto sostenere in Giappone circa un mese fa. Anche a Suzuka, tutto si giocherà nella partenza: chi fra Senna e Prost sarà in testa alla prima curva avrà dalla sua un grande vantaggio, perché il livello tecnico complessivo delle due vetture è simile e sorpassare sarà molto difficile. Giocheranno un ruolo importante le condi-*



zioni del tempo: se la pista sarà bagnata, ad esempio, la grande abilità di Ayrton in quelle condizioni sarà pareggiata dalla superiorità del telaio Ferrari; se sarà necessario un cambio gomme — e a quanto sappiamo lo sarà — decisivo risulterà il comportamento dei meccanici ai box ma anche la tattica di ognuno dei team nel pianificare la fermata. Ma la grande lotta sarà il duello umano fra Senna e Prost, entrambi sono estremamente motivati, forse al loro massimo di sempre. Io posso aiutare Ayrton solo se gli partirò davanti: in questo caso potrò lasciarmi facilmente superare. Ma se gli sarò dietro, come potrò aiutarlo? Si sono dette tante cose sulla mia tattica di coprìrgli le spalle, ma è tutto falso. Non è un caso che ne-

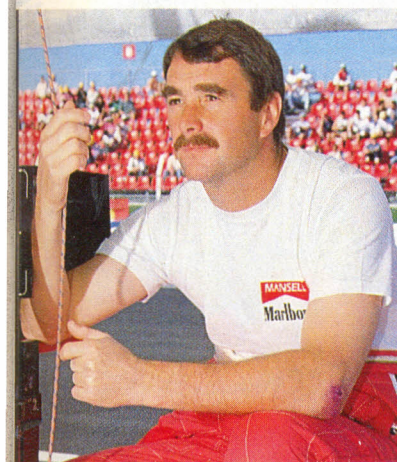
gli ultimi quattro Gp sempre Prost è riuscito a superarmi: per impedirmiglielo dovrei essere scorretto nei suoi confronti, e non lo sono mai stato né lo sarò nei prossimi due Gran Premi. Resta da vedere se lo stesso aiuto che forse potrò dare ad Ayrton, anche Mansell sarà disposto a darglielo ad Alain. E in questo caso, se Nigel non darà il suo apporto, sarà tutta colpa della Ferrari. Non si può dare a un pilota materiale di seconda scelta da metà stagione in poi e quindi, al momento decisivo, chiedere la sua collaborazione nel favorire il compagno. Ciò è accaduto quest'anno a Mansell, nell'89 successe a me. In McLaren è chiaro da parecchie gare che devo aiutare Ayrton, ma nessuno mi ha mai dato materiale di seconda scelta rispetto a lui. E io, se posso aiutarlo, lo faccio molto volentieri...».

Roberto Boccafogli





Sopra, i due «gregari» Mansell e Berger al comando del Gp di Francia dove, per altro, iniziò la grande riscossa di Prost nei confronti di Senna (FotoSipa). Sotto, Mansell può aiutare Prost nella sua rimonta, proteggendogli le spalle da Senna, come ha fatto nel Gp di Spagna



PARLA PROST CHI SI DEVE PREOCCUPARE È IL BRASILIANO VINCERE SEMPRE E' QUANTO DEVO FARE

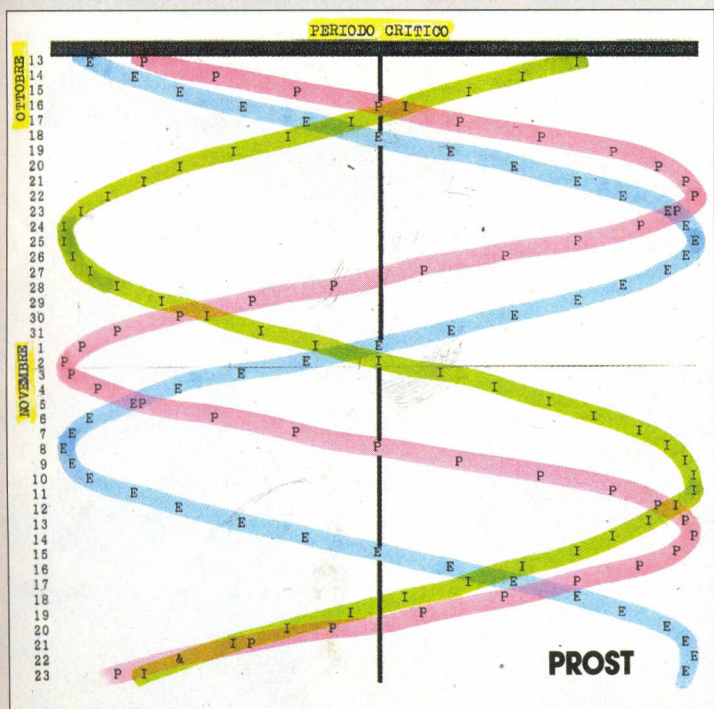
■ Per conto di Autosprint alla vigilia del Gp di Suzuka, ha sentito Prost, Jean Louis Moncet, collega dell'Auto Journal, grande conoscitore del tre volte iridato francese oltre che suo amico fraterno. Ecco come Alain ha vissuto i giorni che hanno preceduto la partenza per il Giappone nel racconto di Jean Louis. Rigenerato dalla vittoria nel Gp di Spagna, Prost dapprima effettuò con grande impegno i test di Estoril (che dopo la delusione patita in Portogallo aveva minacciato di disertare) successivamente si reca a Torino per incontrarsi con Romiti e Fusaro onde valutare le future strategie della scuderia Ferrari. Poi, finalmente eccolo a Parigi. Qui gira con la sua Lancia Thema-Ferrari, conversa continuamente al telefono, pranza velocemente. Si muove, si agita pieno di energia, è in gran forma. Niene alti e bassi: il suo umore è impron-

tato all'ottimismo, solo qualche lieve esitazione. Mercoledì. Al Mexico Café di Parigi, il ristorante di Jean Pierre Jabouille ordina una sogliola alla griglia e una minerale. Poi beve un caffè. Gli comunico le ultime novità che lo riguardano: — Questa mattina una radio ha annunciato che per il Gran Premio del Giappone tu avrai un motore speciale...: «Non capiscono veramente niente — dice Alain — Come si fa a parlare di un motore... speciale? Non esiste. La scuderia Ferrari compie ogni sforzo possibile per darci un buon motore. Con le ultime soluzioni che abbiamo usato in qualifica a Jerez e che sono state rese più affidabili siamo più competitivi. Ma non si tratta di un motore speciale, è il frutto del lavoro magnifico compiuto dai nostri tecnici durante tutta la stagione». — Quando è fissata la partenza per il Giappone?

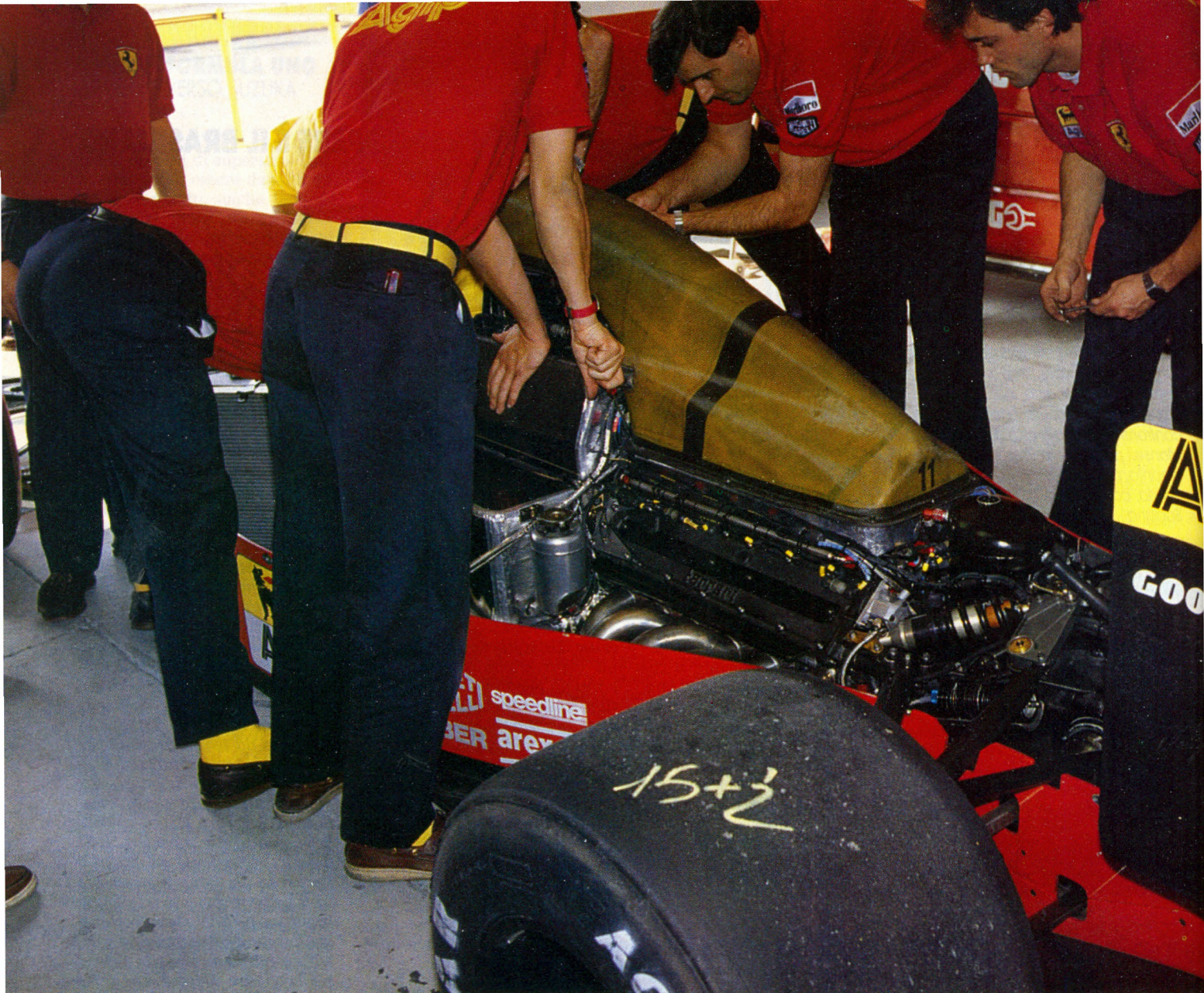
«Martedì. Tuttavia sarebbe stato meglio partire lunedì, per abituarti meglio alla differenza di fuso orario». Il discorso su Suzuka e il Giappone lo «sciogliè». «Ti ricordi la stagione '86? Ti ricordi che vi avevo fatto ridere? Prima dell'Australia pensavate che fossi io ad avere un peso psicologico terribile sulle spalle, che sarebbe stato difficile per me, perché avevo una piccolissima possibilità di vincere. Vi risposi che, al contrario, non ero io a sentire la pressione sulle spalle bensì Mansell. Lui si stava giocando il suo primo titolo mondiale, mentre io ne avevo già vinto uno. Doveva fare molti calcoli in corsa, io avevo solo una cosa da tenere presente per rispettare il mio contratto. Vincere. Non dovevo riflettere. Ecco, quest'anno è la stessa cosa. Senna deve fare i suoi calcoli, deve prendere in considerazione diverse situazioni. Io ho solo una cosa da fare, devo vincere tutte e due le corse, ecco tutto. bisogna correre dei rischi per questo, bisogna ottenere la pole position, bisogna guidare. E questo lo so fare. Dopo di che si vedrà...». Poi dopo il pranzo Alain si rilassa con il golf a Saint Cloud, su un percorso di 9 buche. Gioca bene, con molta precisione. Immediatamente dopo, decolla per Biarritz. Lì è previsto ancora riposo, buone dormite sino alle 11 di mattino, sport con gli amici. Tutto insomma, è sotto controllo, molto tranquillo. Venerdì pomeriggio, però, Alain, chiama da Biarritz per telefono. Chiede notizie di Nannini. La situazione gli viene illustrata con precisione e gli sono date informazioni sullo stato di salute del povero Sandro. Punteggia le frasi con delle imprecazioni, la sua voce svela che è choccato, scosso, molto teso. «Tienimi al corrente — conclude — Passo lunedì a Parigi, molto velocemente prima di prendere l'aereo in serata». In realtà, pensa già al Giappone, è già in Giappone. Non vuole più parlare di niente, con nessuno.

Jean-Louis Moncet

GIAPPONE E AYTTON IN AUSTRALIA



assai differenti. Fisicamente è in grande ascesa. Emotivamente, non è al massimo, ma appare in salita e ben lontano dalla fase critica. Intellettualmente, infine, risulta in discesa, ma non ancora al minimo. Vediamo ora quale sarà nel Gp di Australia la situazione di Senna. Condizione fisica ai vertici, anche se con trend in calo, emotivamente c'è discesa, con fase critica in avvicinamento. Intellettualmente la situazione è in «down», seppur con una tendenza alla salita. Per contro, Prost potrà giovare della componente intellettuale in zona alta, cioè in crescita. Per il resto il francese della Ferrari si troverà in una condizione fisica bassa (al minimo il giorno 3) con propensione alla ripresa, mentre emotivamente la tendenza sarà addirittura al peggioramento. (Elaborazione dei bioritmi a cura di Mirco Baroncini).



Sopra (Giovanelli), il motore 037 dotato delle nuove valvole a farfalla, debutterà in gara nel Gran Premio del Giappone. Sotto (Amaduzzi), Gianni Morbidelli in piena azione a Imola. Tra le novità: a destra, anche una nuova benzina con maggiore potere calorico e, nella pagina a fianco (Amaduzzi), lettori infrarossi per registrare la temperatura delle gomme



FARFALLE PROMOSSE

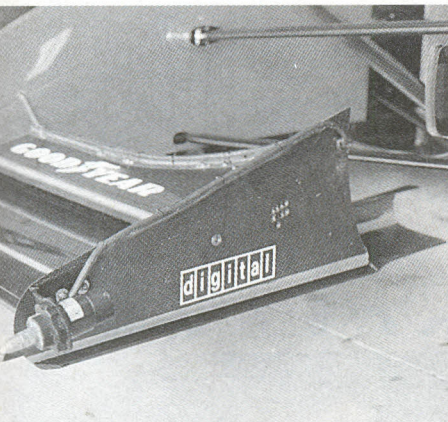
A Imola Morbidelli ha provato l'affidabilità del super motore che sarà utilizzato in Giappone. Tra le altre novità sperimentate anche una benzina specialissima

IMOLA - Giovedì e venerdì della scorsa settimana il team Ferrari ha sostenuto sulla pista di Imola una serie di test in vista dell'imminente appuntamento di Suzuka. Scopo principale di queste prove affidate a Gianni Morbidelli, era la ricerca dell'affidabilità, in vista del Gran Premio del Giappone, nell'utilizzo del propulsore 037. Vi era inoltre da definire la mappatura elettronica del nuovo sistema di controllo di immissione dell'aria nel motore, che utilizzava, a monte del collettore di aspirazione, le valvole a farfalla anziché quelle tradizionali a ghigliottina. I vantaggi di questa soluzione consistono in una migliore erogazione della potenza, nonché in una maggiore guidabilità spe-

cie in uscita dalle curve. Contemporaneamente veniva sperimentato l'utilizzo di un nuovo carburante approntato dall'Agip, avente un potere calorifico maggiore, pur rispettando le normative Fisa. Nella mattinata di giovedì veniva curato l'assetto della monoposto, con Morbidelli che effettuava trenta giri di pista, il migliore dei quali in 1'28"290. Il pomeriggio si procedeva allo svolgimento del test più importante con l'effettuazione di una simulazione sulla distanza del Gran Premio. Tale prova non ha però fornito al team l'esito sperato, infatti, all'inizio del ventiduesimo giro, una gran fumata, subito dopo la curva del Tamburello, segnalava la rottura del propulsore che poneva fine al test. Il pilota pesarese era, al diciottesimo giro, in vantaggio di 9"3, rispetto alla tabella del vincitore dell'ultimo Gp di San Marino. «Il pilota ha avvertito un rumore meccanico interno al motore — ha detto l'ingegnere Amedeo Visconti — e per precauzione ha spento. Siamo sì un po' preoccupati ma si è trattato comunque di un particolare interno che abbiamo già rotto in precedenza e che non riguarda il gruppo farfallato. Riteniamo si sia trattato di un guasto più casuale che sistematico, comunque il propulsore è stato spedito a Maranello ed, in base alle risultanze di un attento esame, prenderemo una decisione in merito per Suzuka». Anche Morbidelli ha te-

nuto a sottolineare che: «La macchina, pur con la pista scivolosa per le recenti piogge, non andava male e ho notato che il motore è più progressivo ed offre una maggiore guidabilità». Venerdì mattina sono state effettuate prove con e senza l'adozione delle prese d'aria dei freni, nonché con la faccia interna dei cerchi posteriori carenata. Il pilota pesarese ha effettuato quaranta giri del tracciato senza inconvenienti, se si eccettua un piccolo testa-coda, di prima mattina, all'imbocco dell'uscita della variante bassa, ottenendo il suo miglior crono in 1'27"87, dopo che sulla monoposto era stato alleggerito il carico sull'allettone anteriore. «Abbiamo svolto prove di messa a punto della vettura con piccole varianti — è stato il commento dell'ingegner Visconti — ed i risultati sono stati abbastanza soddisfacenti. Abbiamo anche voluto sperimentare una diversa soluzione per quanto riguarda la ripartizione dei pesi». Infatti, alcuni giri sono stati effettuati con il posteriore della monoposto zavorrato, mediante l'applicazione di due pesi ai lati del piantone dell'allettone posteriore al di sopra del cambio. «Per quanto riguarda il propulsore — ha proseguito Visconti — molto probabilmente in Giappone sceglieremo la soluzione con le valvole a farfalla e verrà utilizzato in gara lo 037 da qualifica». Sulla 641/2, in entrambe le giornate di prova, erano pure montati, ai lati delle paratie laterali degli spoiler anteriori, come pure sugli scivoli laterali lungo le fiancate, davanti alle ruote posteriori, quattro lettori a raggi infrarossi, al fine di registrare la temperatura delle mescole dei pneumatici. Al riguardo Visconti ha detto che: «La misurazione delle temperature prosegue bene; quella che ora utilizziamo è una versione commerciale, ma, se vedremo che potrebbe essere realmente utile in gara, ne appronteremo una più raffinata e miniaturizzata». Gianni Morbidelli ha così commentato le sue prove. «Le indicazioni ottenute in generale sono state soddisfacenti e, considerato che abbiamo utilizzato pneumatici B che in genere vanno bene con trenta gradi di temperatura considero buono il tempo ottenuto».

Roberto Dal Fiume



SULLA MINARDI

LA PRIMA DEL «MORBIDO»

Gianni Morbidelli prima di andare a Imola per effettuare i test Ferrari era salito sulla sua nuova monoposto, la Minardi, per provarla sulla pista di Fiorano. Morbidelli già dal prossimo Gran Premio del Giappone sarà, infatti, il pilota della scuderia faentina, al posto di Barilla. Quella di

martedì 9 è stata in pratica, per Morbidelli, la sua prima giornata in veste di pilota Minardi. Sul circuito prova della Ferrari, Morbidelli ha disputato 34 giri, ottenendo il miglior tempo in 1'05"13. Realizzato con gomme Pirelli Cd93 da gara. Un tempo di tutto rispetto, ottenuto anche grazie alla

perfetta conoscenza che il pilota ha di questa pista. Al termine delle prove Morbidelli si è dichiarato estremamente soddisfatto di questa prima uscita. Tra i vari particolari che il pilota pesarese ha messo a punto, la posizione di guida in vista degli appuntamenti di Suzuka e Adelaide.

APICELLA IL PIU' VELOCE DEI TRE PILOTI

MILLE CHILOMETRI E LA LAMBO CRESCE

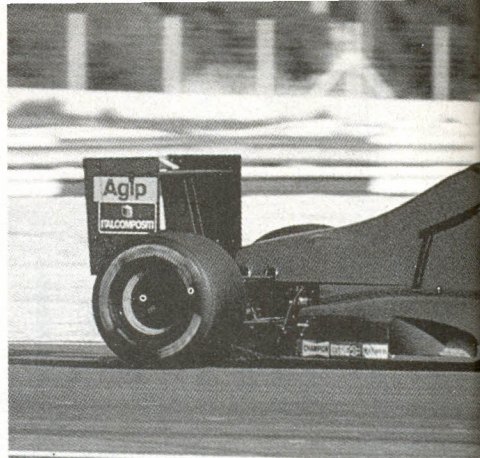
LE CAMP — Come al solito il team Williams si è rifugiato nel capannone Renault, al riparo dagli sguardi indiscreti. D'altronde la caccia ai fotografi è stata la preoccupazione continua dei guardiani del bunker nei due giorni di lavoro programmato per il team. Evidentemente, non si prendono delle precauzioni del genere per niente. Di fatto, risulta che il team abbia provato, nella seconda giornata, un cambio semiautomatico in assenza di Patrese e Boutsen (tenuto logicamente all'oscuro in funzione del suo passaggio alla Ligier l'anno prossimo). È stato dunque Mark Blundell che ha eseguito i test. Dopo aver effettuato solo una quindicina di giri nella prima mattinata, la vettura è rimasta in panne sul circuito e ci sono volute quasi 5 ore di lavoro per ripararla. Sembra che tutta la parte posteriore, tra cui il motore, sia stato smontata. Solo verso la fine del pomeriggio, il pilota britannico ha ripreso la pista. Sfortunatamente, Blundell è finito in testacoda in uscita alla curva della scuola sul raccordo con il rettilineo. In piena accelerazione, la Williams ha urtato duramente il guardrail e la ruota destra anteriore si è strappata. Il giorno dopo, giovedì, Blundell prova il cambio semiautomatico. Dopo aver effettuato una trentina di giri, intercalati da numerose e lunghe soste ai box, Blundell è nuovamente rimasto fermo in pista davanti ai box, e allora le prove sono state definitivamente sospese.

Il team Lamborghini è arrivato sul circuito Paul Ricard per tre giorni di prove. Assente Mauro Forghieri rimasto in Italia a causa della morte di suo padre. Il team ha portato due vetture, la Lambo 01 e una vettura completamente nuova la 02, la cui scocca è stata irrigidita. Baldi, Van De Poele e Apicella hanno girato moltissimo, in totale 1.400 km, facendo notevolmente progredire il programma di messa a punto. Le prove riguardavano evidentemente l'equilibrio generale della vettura e l'aerodinamica. Sono stati provati degli alettoni e delle pancie diversi. Sono state effettuate quattro partenze da Gran Premio con il pieno di benzina. Baldi ha lavorato molto per risolvere il problema di comando del cambio. «Stiamo per raggiungere un equilibrio giusto e credo che il team sia sulla buona strada. È stata migliorata la motricità in uscita dalle curve lente, anche

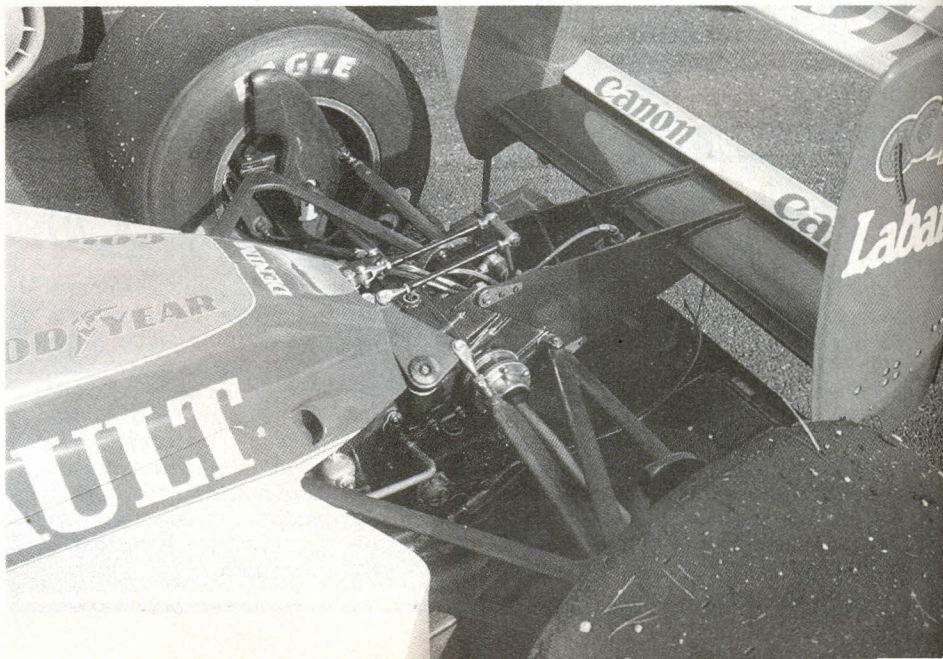
se non è ancora perfetta. La frenata è eccellente e la Lambo è precisa nell'ingresso delle curve. Abbiamo completamente risolto il problema di comando del cambio».

La Lambo Formula ha provato anche una nuova evoluzione del V12 Lamborghini, come ha detto l'ingegnere motorista Alain Marguet: «Disponiamo al Ricard di due versioni diverse del motore. Si tratta di una evoluzione assai profonda con lo scopo di una maggiore potenza e la possibilità di un maggiore regime. I test al banco sono stati positivi. Si tratta di una versione per il 1991 che sarà adottata dai due team che forniamo. Abbiamo anche provato delle nuove bobine di accensione e lavorato sulla iniezione». Van de Poele che non aveva mai girato sul Paul Ricard, sembra essersi perfettamente adattato alla guida di una F.1. «Abbiamo trovato un buon regolaggio, ma bisogna ancora lavorare sul comportamento». I tempi realizzati con gomme da corsa del tipo «D» sono positivi perché si trattava di una sessione di messa a punto e non di ricerca di prestazioni. Sono ancora previste circa dieci sessioni prima di trovare la configurazione definitiva della Lambo per il 1991. Prossimamente a Magny Cours si lavorerà sulle sospensioni. Si parla di un unico ammortizzatore molto sofisticato.

René Alezra

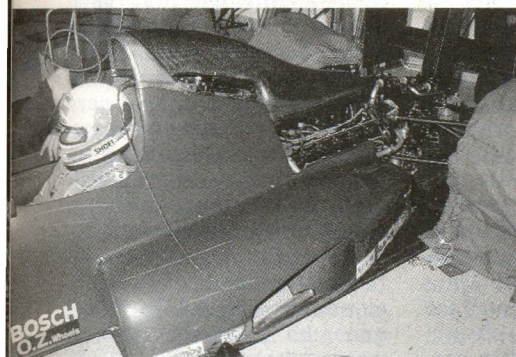
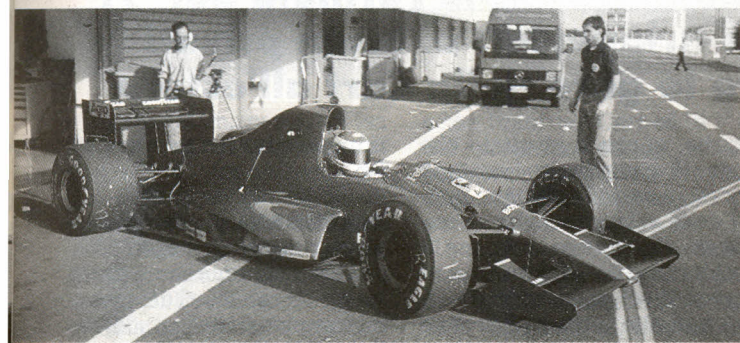
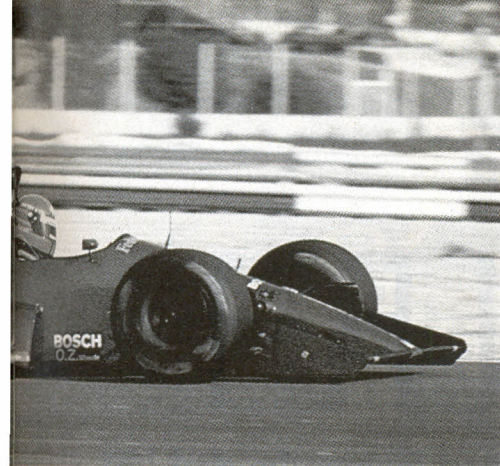


Sotto, la prova che sulla Williams è stato montato un cambio semi automatico. Blundell lo ha sperimentato nelle prove di giovedì girando in 1'09"20. In basso (Alezra) una vista del nuovo cambio, già montato sulla vettura di Blundell. Senza dubbio siamo di fronte alla novità tecnica più interessante di fine stagione

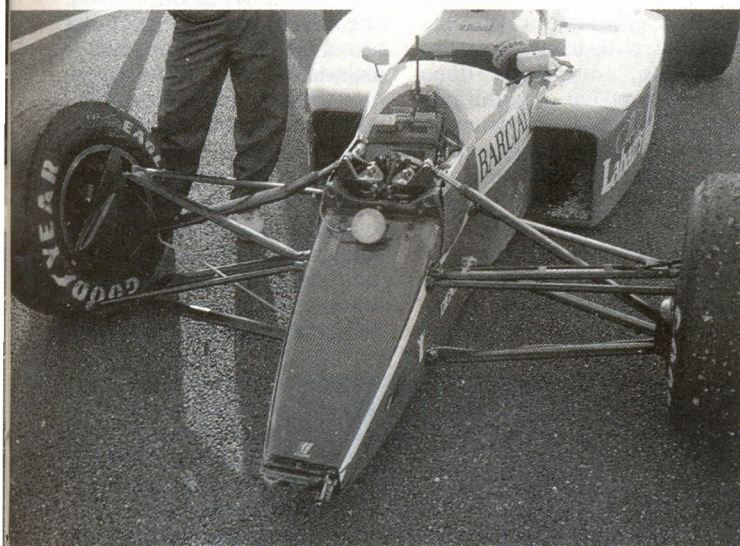


LA SORPRESA **GIRA GIA' IL NUOVO CAMBIO**

WILLIAMS SEMIAUTOMATICA!



Sono stati tre i piloti che hanno provato la Lambo. In alto, Van de Poele; sopra, Apicella a lato Baldi. Sotto (Alezra), così si è ridotta la sospensione anteriore dopo l'uscita di Blundell di mercoledì



LE CAMP — La Williams ha anticipato tutti portando al collaudo in pista, la scorsa settimana, un cambio semiautomatico tipo Ferrari. La cosa più sorprendente è che mentre si conoscevano le intenzioni della McLaren e della Benetton circa questa soluzione tecnica, Patrick Head e compagni avevano nascosto a tutti i loro piani. Tanto che la Williams non aveva mai smesso di continuare a collaudare le sospensioni attive e sembrava che questo progetto avesse la priorità su qualsiasi altro. Ma c'è di più, due settimane fa in Portogallo, era rispuntato fuori il differenziale attivo, già visto durante i test invernali, ed erano state sperimentate le pinze dei freni Brembo al posto delle tradizionali A+P. Di carne al fuoco ce n'era quindi già abbastanza senza la «bomba» del cambio semiautomatico. Ad assistere Blundell, incaricato del delicato debutto, tutto lo staff della Williams al completo, con lo stesso Frank calato per un giorno al Castellet. «Sono particolarmente orgoglioso del lavoro fatto da Patrick Head e dallo staff di ingegneri alle sue dipendenze — ha detto il costruttore inglese — abbiamo messo su un gruppo di giovani molto validi. Non chiedetemi però i nomi, mi sono stufato di allevare validi elementi per poi vedermeli sparire attirati da ingaggi favolosi. Questo cambio elettroidraulico con frizione automatica non so quanto si avvicini allo schema introdotto un anno fa da Barnard sulla Ferrari, di

sicuro è molto più semplice ed è stato fatto al 100% in casa nostra, con l'ausilio dell'elettronica. È questa la cosa che mi rende più orgoglioso. Ma c'è un'altra cosa che mi ha reso particolarmente soddisfatto ed è che Martin Blundell è stato in grado di fare ben 26 giri senza alcun guaio, non mi risulta che l'impresa sia riuscita alla Ferrari quando mise in pista per la prima volta il suo cambio semiautomatico. C'è poi stata una piccola noia meccanica che ci ha costretti a una sosta di circa 40 minuti e poi altri 6 giri, prima di una perdita dovuta ad un pezzo realizzato male. Questo particolare ha innervosito molto Patrick Head ma io sono soddisfattissimo lo stesso». William è particolarmente euforico e continua: «Sono state delle prove molto utili quelle del Castellet, avevamo anche una nuova sospensione posteriore mentre nella prima giornata è stato provato un propulsore con Sisca Rsd3 che è la prefigurazione del 10 cilindri Renault edizione 1991». Per proteggere le nuove armi della Williams Renault sul circuito del Castellet tutto era stato studiato per tenere lontano occhi indiscreti. La monoposto rientrava ad ogni sosta al box della Casa francese, situato sul lato opposto delle tradizionali strutture. Il guasto che lo stesso Frank ammette è però avvenuto proprio davanti ai box principali così Autosprint è in grado di dimostrarvi che su questa Williams la selezione delle marce avviene come sulla Ferrari, come d'altronde è stato fatto anche alla McLaren. La scuderia campione del mondo farà scendere in pista il cambio semiautomatico realizzato dai conuigi Weismann, in Inghilterra alla guida di Palmer, mentre tutti saranno in Giappone per la penultima gara stagionale.

MIGLIOR TEMPO È DELLA WILLIAMS

PILOTA	VEETTURA	MARTEDÌ 9	MERCOLEDÌ 10	GIOVEDÌ 11
Blundell	Williams Fw13/Renault	—	1'08"09	1'09"20
Apicella	Lambo1-Lamborghini	1'10"80	1'09"05	1'08"70
Van de Poele	Lambo1-Lamborghini	1'10"59	—	1'08"99
Baldi	Lambo1-Lamborghini	—	1'10"06	1'09"00

Giorgio Piola

ALI RIDOTTE IN F. 1

**Alettoni ridimensionati nella massima Formula dal '91
Mondiale Sport Prototipi «riaperto» ai team privati
Presenza di posizione contro le gare della Cart all'estero**

PARIGI — Il consiglio mondiale della Fia si è riunito la scorsa settimana a Parigi, in occasione della annuale conferenza plenaria, presieduta, come sempre, da Jean-Marie Balestre. L'interesse generale era sicuramente concentrato su quanto sarebbe stato stabilito circa il futuro regolamento tecnico della Formula 1. Ricordiamo che in occasione del Gp d'Italia, a Monza, Jean-Marie Balestre aveva sparato a zero sull'eccessiva velocità in curva raggiunta dalle attuali monoposto, partendo in una delle sue solite crociate in favore della sicurezza. L'idea del mega-presidente era quella di imporre, sin dal Gp di San Marino del prossimo anno, l'allungamento del fondo piatto. Come noto, questa proposta, che avrebbe praticamente costretto le squadre a costruire due vetture in vista della prossima stagione, era stata rigettata in blocco dai team, durante la riunione degli ingegneri, svoltasi all'Estoril, da qui era scaturita una controproposta. Ed è stata proprio questa la strada scelta dal Consiglio Mondiale della Fia. Si punta principalmente sulla riduzione della larghezza degli alettoni anteriori e dello sbalzo dell'alettone posteriore (da 60 a 50 cm). Per quanto concerne il fondo piatto, la scadenza è apparentemente soltanto stata rinviata di dodici mesi. Per il '92, la Fisa ha infatti previsto una riduzione rilevante dell'effetto suolo, il tutto sarà vincolato a una riunione con gli ingegneri della F.1, per stabilire secondo quali criteri questo risultato potrà essere perseguito. È interessante notare, d'altra parte, che la Fisa ha effettivamente preso coscienza del grave problema rappresenta-

to dall'evoluzione dei carburanti sintetici, ora utilizzati in F.1, e che intende trovarvi un rimedio in accordo con le principali case petrolifere.

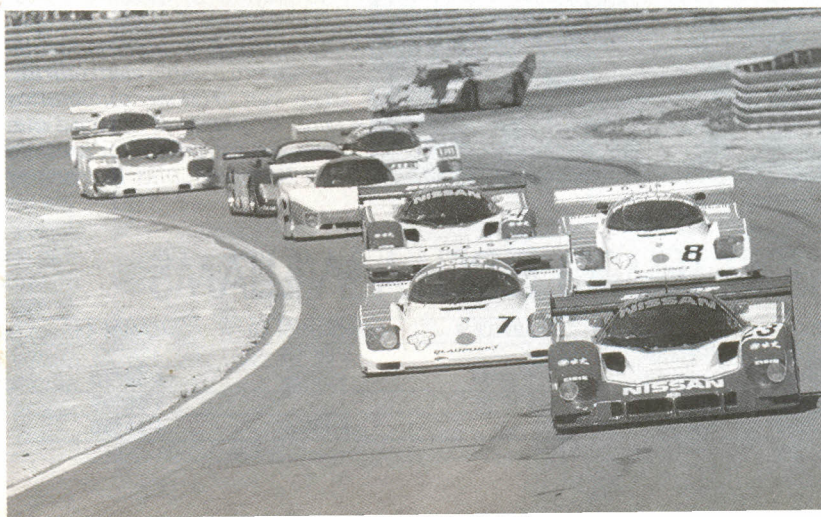
SPORT PROTOTIPI. Per quanto concerne il campionato del mondo Sport Prototipi, il consiglio mondiale ha ratificato le precedenti decisioni, pur apportando qualche aggiustamento di rilievo. Innanzitutto, di fronte alla levata di scudi generale, la Fisa ha dovuto far marcia indietro per quanto concerne l'intenzione di riservare il prossimo campionato ai soli costruttori. In realtà, l'attuale formula è stata riconfermata per un anno ancora, per cui anche le singole squadre (e non solo le marche) potranno lottare per il titolo iridato. Fermo restando un numero limite di due vetture iscritte da ogni squadra, eccezione fatta per la 24 Ore di Le Mans, per la quale non sussisteranno limiti al numero di vetture iscrिवibili, né obbligo d'omogeneità dei modelli. In altre parole una squadra potrebbe schierare, al contempo, anche una vettura a motore aspirato e una a motore

turbo, e, con il risultato che per il campionato saranno presi in considerazione i punti della vettura meglio classificata. Per quanto concerne lo schieramento di partenza, i primi dieci posti saranno riservati alle vetture aspirate e non più alle vetture dei costruttori. La distanza delle gare è ridotta a 430 km, con un limite massimo di tre ore. Un'altra grande novità, che la Fisa cerca di far passare sotto silenzio, concerne il peso minimo per le vetture della categoria 2 (spinte da motori turbocompressi) che è esplicitamente fissato a 1000 kg soltanto per la 24 Ore di Le Mans mentre nessun accenno è fatto per le altre gare. Da più parti si vociferava che questo peso minimo, giudicato troppo elevato, potrebbe in effetti essere abbassato, soprattutto dopo che nelle prove di qualificazione di Città del Messico, la Peugeot aspirata ha dimostrato una buona competitività piazzandosi a tre secondi dalla pole realizzata dalla Jaguar, lasciando a tre secondi la migliore Spice (anch'essa a motore aspirato). Per le vetture a motore rotativo, il peso

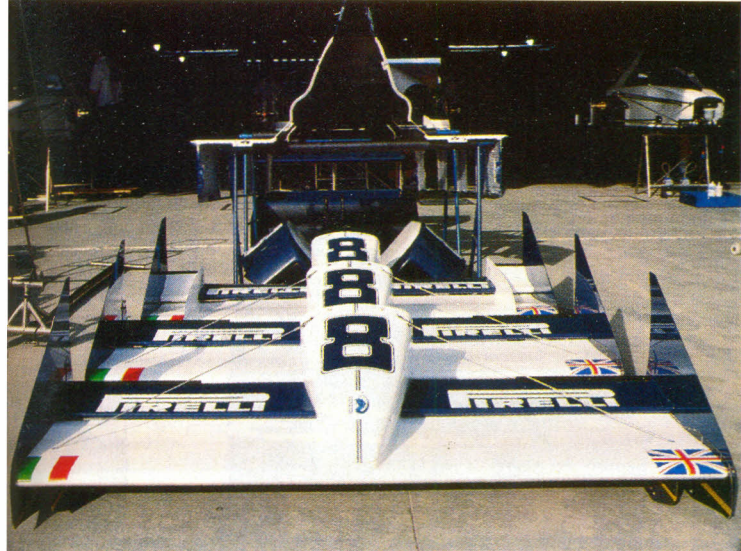
minimo è invece fissato a 880 kg.

CALENDARI. La Fisa ha approfittato del Consiglio Mondiale per diramare una prima bozza dei calendari dei prossimi campionati del mondo: F.1, Sport e Rally, che riportiamo a parte. Invece non è ancora stato definito quello della F.3000, probabilmente bloccato dal fatto che cinque gare dovrebbero essere organizzate a contorno di altrettanti Gp europei di F.1. Le principali sorprese di questi calendari riguardano l'introduzione del Rally di Catalogna nel campionato mondiale e la sostituzione della sede del Gp di Spagna, che passa da Jerez al nuovo circuito di Barcellona, che effettuerebbe quindi una prova generale in vista dell'edizione 1992 che sarà organizzata sotto il patrocinio del Comitato Olimpico Internazionale, a un mese dalla data d'apertura dei Giochi stessi.

F. INDY. La «bomba» o presunta tale del Consiglio Mondiale riguarda le corse di F. Indy su piste ovali, per due differenti ragioni strettamen-



Le Gruppo C che partecipano al campionato del mondo Sport Prototipi, a lato (Sipa), nel prossimo anno potranno correre con un regolamento non troppo diverso da quello attuale: le grandi novità sono state rinviate. Nell'altra pagina, le ali anteriori (Orsi) dovranno avere dimensioni ridotte rispetto a quelle attuali



te legate. Da una parte, la Fisa ha confermato l'intenzione di creare un campionato del mondo Fisa per questo tipo di corse (come già annunciato al Gp d'Italia) da disputarsi in quattro o cinque gare, di cui una negli Usa, una in Giappone, una in Australia e una in Europa, in collaborazione con l'Indianapolis Motor Speedway Corporation. L'annuncio di questo fantomatico campionato i cui regolamenti tecnici e sportivi restano da definire, senza parlare del fatto che in Europa non esistono piste di tipo ovale praticabili, non è altro che una minaccia nei confronti delle mire espansionistiche del Campionato di F. Indy finora disputato nel continente americano. La stessa Fisa ha del resto ricordato che secondo una norma, in vigore ormai da dieci anni, nessuna Autorità Sportiva Nazionale (Asn) può organizzare senza l'autorizzazione della Fisa corse oltre i propri confini, che potrebbero costituire un tentativo di creazione di campionato internazionale abusivo. La stessa Fisa cita espressamente l'intenzione del Cart d'organizzare una gara in Australia e una in Giappone, senza parlare delle due già annualmente organizzate in Canada. Per far rispettare l'ordine, la Fisa minaccia ora ritorsioni (ovvero la messa al bando dal circuito internazionale Fisa) di ogni Asn, organizzatore, pilota, concorrente o circuito. Molto probabilmente siamo al cospetto di una delle solite «sparate», secondo l'abituale stile di Balestre. Troppi interessi sono in gioco. È infatti immaginabile che la Fisa possa imporre di scegliere il proprio campo ad Alfa Romeo e General Motors (presente in F.1 con Lamborghini

e con Ilmor nel Cart ed in F.1 dal prossimo anno), senza parlare del fatto che la Fisa ha commercialmente bisogno di poter organizzare una gara di F.1 negli Stati Uniti. Diventerà a questo punto interessante constatare come la Fisa reagirà di fronte all'intenzione del Rac d'organizzare due o tre corse del campionato britannico di F.3000 oltre confine. Un'iniziativa che potrebbe far ombra al Campionato internazionale (teoricamente) promosso dalla Fisa.

FORMULA 3000. Come detto, il calendario definitivo sarà diramato in occasione della prossima riunione di dicembre. Per ora la Fisa ha preannunciato che vi saranno dieci gare, tutte da disputare in Europa. La prima si svolgerà in aprile, è stata inoltre rinnovata la deroga per il circuito cittadino di Birmingham, in Gran Bretagna, tradizionalmente disputato in occasione del Bank Hollidays, che cade quest'anno il 26 agosto.

FORMULA 3. Le recenti disavventure della Coppa Europa di F.3, hanno fatto sicuramente suscitare qualche riflessione nei corridoi di Place della Concorde. Infatti, la Fisa ha deciso la costituzione di un gruppo di lavoro, che si occuperà dell'organizzazione di un «Festival Europeo della Formula 3» a partire (e non si capisce perché) soltanto dal 1992. Questo Festival si svolgerebbe sempre in prova unica, itinerante attraverso i vari Paesi che organizzano un campionato nazionale di F.3. Tutto ciò ha lo scopo di evitare gli eventi tragicomici di Le Mans, dove c'erano undici piloti alla via.

Paolo Bombara

CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1

10 marzo	Gp Usa	Phoenix
24 marzo	Gp Brasile	Interlagos
28 aprile	Gp San Marino	Imola
12 maggio	Gp Monaco	Montecarlo
2 giugno	Gp Canada	Montreal
16 giugno	Gp Messico	Città del Messico
7 luglio	Gp Francia	Magny Cours
14 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone
28 luglio	Gp Germania	Hockenheim
11 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring
25 agosto	Gp Belgio	Spa-Francorchamps
8 settembre	Gp Italia	Monza
22 settembre	Gp Portogallo	Estoril
29 settembre	Gp Spagna	Barcellona
20 ottobre	Gp Giappone	Suzuka
3 novembre	Gp Australia	Adelaide

Sono due le piste completamente inedite per la F.1. Magny Cours e Barcellona, mentre Silverstone cambia fisionomia con il tracciato rinnovato e rallentato dall'introduzione di nuove porzioni lente. Queste tre gare, così come il Gp del Canada a Montréal, sono iscritte in calendario su riserva d'approvazione dei rispettivi circuiti.

CAMPIONATO DEL MONDO SPORT PROTOTIPI

31 marzo	Australia	pista da definire
14 aprile	Giappone	Suzuka
5 maggio	Italia	Monza o Mugello
19 maggio	Gran Bretagna	Silverstone
16 o 23 giugno	Francia	Le Mans
30 giugno o 21 luglio	Spagna	pista da definire
18 agosto	Germania	Nürburgring
1 settembre	Francia	Le Castellet
22 settembre	Canada o Stati Uniti	pista da definire
6 ottobre	Messico o Stati Uniti	pista da definire
27 ottobre	Giappone	Autopolis

Sono molte le incertezze per quanto concerne il prossimo mondiale Sport prototipi, tutto ciò riflette l'immatùrità di questo campionato. L'ultima gara, sul circuito nipponico di Autopolis, i via di costruzione, non è per nulla confermata. La Fisa l'ha introdotta soltanto per «far numero» e dare un po' di lustro alla disciplina. Si constata la scomparsa della gara di Digione, rimpiazzata dal ben più moderno circuito del Paul Ricard. Le gare del Mugello, Le Mans e Silverstone sono sottomesse all'approvazione dei circuiti.

CAMPIONATO DEL MONDO RALLY (costruttori)

24-31 gennaio	Rally di Montecarlo
5-10 marzo	Rally del Portogallo
27 marzo-2 aprile	Safari Rally
27 aprile-2 maggio	Tour de Corse
1-6 giugno	Rally dell'Acropoli
22-28 luglio	Rally d'Argentina
20-26 agosto	Rally dei 1000 Laghi
19-23 settembre	Rally d'Australia
13-18 ottobre	Rally di Sanremo
24-29 novembre	Rally Rac

Gare valide soltanto per il titolo piloti

14-18 febbraio	Rally di Svezia
30 ottobre-2 novembre	Rally di Catalogna
a queste si aggiungeranno altre due gare da designare entro il mese di dicembre tra le seguenti:	
28 giugno-3 luglio	Rally di Nuova Zelanda
18-21 luglio	Rally di Germania
27 ottobre-2 novembre	Rally di Costa d'Avorio-Bandama

GIAPPONE

- **21 ottobre 1990**
- **Circuito:** Suzuka di m. 5.859
- **Distanza:** 53 giri pari a km 310,527
- **Organizzazione:** Suzuka Motors Sport Club
- **Direttore di gara:** Keizo Yabuki
- **Partenza:** ore 5 (italiane)

La storia si ripete: proprio come lo scorso anno Senna e Prost si troveranno di fronte a Suzuka, unici due piloti in lizza per il titolo mondiale. Ma rispetto alla stagione '89 si sono ribaltate le carte in tavola: A Prost, leader del campionato, era sufficiente dare una ruotata a Senna per mettere il brasiliano completamente fuori gioco. Oggi, al contrario, è Senna che si trova in questa situazione: il ferrarista per alimentare le sue speranze mondiali è costretto a vincere, mentre Ayrton può correre di rimessa. A Maranello stanno lavorando come dei matti affinché il francese non debba trovarsi troppo nelle «vicinanze» del brasiliano. Proprio per evitare ricorsi storici...

TUTTI GLI ORARI DELLA F.1

(ora italiana)

VENERDI 19 OTTOBRE

00.00 - 01.00 prove di prequalificazione
02.00 - 03.30 prove libere
05.00 - 06.00 prove di qualificazione

SABATO 20 OTTOBRE

02.00 - 03.30 prove libere
05.00 - 06.00 prove di qualificazione

DOMENICA 21 OTTOBRE

00.30 - 01.00 warm up
05.00 - Gp del Giappone (53 giri)



I TEMPI IN PROVA NELL'89

Pilota	Vettura	Tempo
Ayrton Senna	(McLaren Mp4/5)	1'38"041
Alain Prost	(McLaren Mp4/5)	1'39"771
Gerhard Berger	(Ferrari F1/89)	1'40"187
Nigel Mansell	(Ferrari F1/89)	1'40"407
Riccardo Patrese	(Williams Fw13)	1'40"936
Alessandro Nannini	(Benetton B189)	1'41"103
Thierry Boutsen	(Williams Fw13)	1'41"324
Philippe Alliot	(Lola Lc89)	1'41"336
Stefano Modena	(Brabham Bt58)	1'41"458
Nicola Larini	(Osella Fa1/M89)	1'41"519
Nelson Piquet	(Lotus 101)	1'41"802
Satoru Nakajima	(Lotus 101)	1'41"988
Martin Brundle	(Brabham Bt58)	1'42"182
Luis Perez Sala	(Minardi M189)	1'42"283
Alex Caffi	(Bms Dallara 189)	1'42"283
Andrea De Cesaris	(Bms Dallara 189)	1'42"581
Ivan Capelli	(Leyton March Cg891)	1'42"672
Jean Alesi	(Tyrrell 018)	1'42"709
Paolo Barilla	(Minardi M189 House)	1'42"780
Mauricio Gugelmin	(Leyton March Cg891)	1'42"880
Berni Schneider	(Zakspeed Zk189)	1'42"892
Emanuele Pirro	(Benetton B189)	1'43"063
Olivier Grouillard	(Ligier Js33)	1'43"379
Eddie Cheever	(Arrows A11)	1'43"511
Derek Warwick	(Arrows A11)	1'43"599
Jonathan Palmer	(Tyrrell 018)	1'43"757

I NON QUALIFICATI

René Arnoux	(Ligier Js33)	1'44"030
Michele Alboreto	(Lola Lc89)	1'44"063
Pierre Henry Raphanel	(Rial Arc 02)	1'47"160
Bertrand Gachot	(Rial Arc 02)	1'47"295

NELL'89 IN 10 AL TRAGUARDO

N. PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alessandro Nannini	Benetton B 189	53	1.35'06"277	195.907	—
2. Riccardo Patrese	Williams Fw13	53	1.35'18"181	195.499	11"904
3. Thierry Boutsen	Williams Fw13	53	1.35'19"723	195.446	13"446
4. Nelson Piquet	Lotus 101	53	1.36'50"502	192.393	1'44"225
5. Martin Brundle	Brabham Bt 58	52	1.35'09"012	192.118	a 1 giro
6. Derek Warwick	Arrows A11	52	1.35'19"112	191.779	a 1 giro
7. Mauricio Gugelmin	Leyton Cg 891	52	1.35'37"237	191.173	a 1 giro
8. Eddie Cheever	Arrows A11	52	1.36'12"091	190.019	a 1 giro
9. Alex Caffi	Bms Dallara 189	52	1.36'56"031	188.583	a 1 giro
10. Andrea De Cesaris	Bms Dallara 189	51	1.35'08"582	188.438	a 2 giri

I PRIMATI

Sul giro in prova:

Ayrton Senna (McLaren Mp4/5) in 1'38"041 alla media di 215,139 kmh (1989).

Sul giro in gara:

Alain Prost (McLaren Mp4/5) ha percorso il suo 43. giro in 1'43"506 alla media di 203,779 kmh (1989).

Sulla distanza:

Alessandro Nannini (Benetton B189) 53 giri pari a km 310.527 in 1.35'06"277 alla media di 195,907 kmh (1989).

GLI ORARI IN TV

RAIDUE.

Domenica andrà in onda via satellite la telecronaca diretta della corsa con inizio del collegamento previsto per le ore 4.50; il commento è affidato a Mario Poltronieri mentre nella zona dei box e collegato via radio ci sarà Ezio Zermiani. Nel pomeriggio di domenica inoltre, andrà in onda alle ore 18 una sintesi della gara.

TELEMONTECARLO.

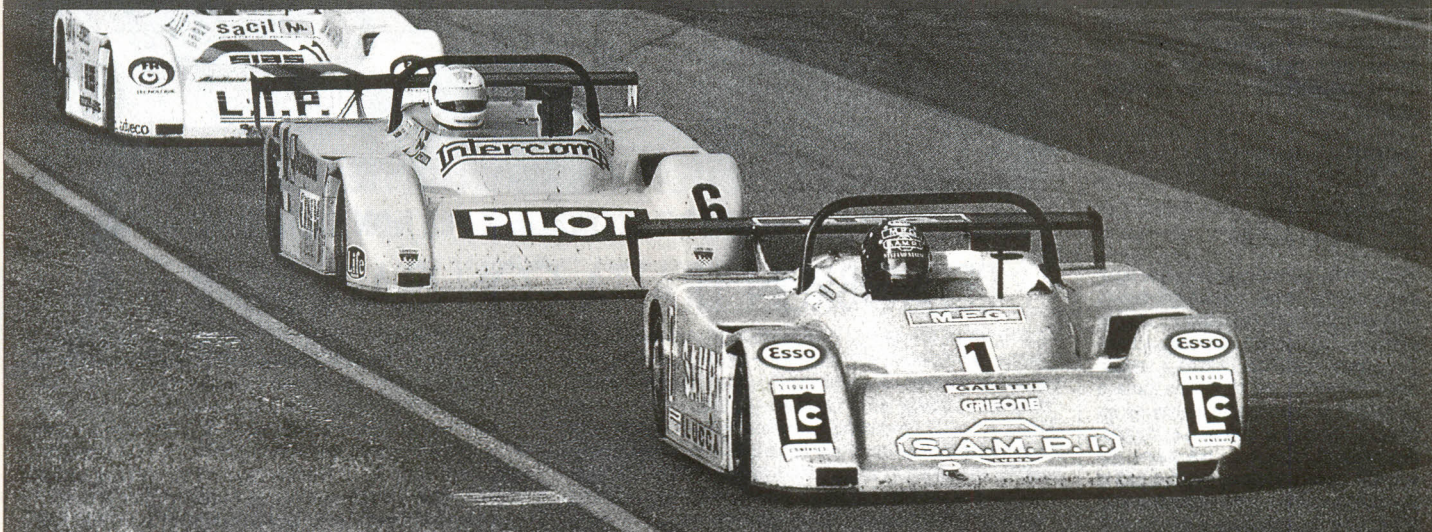
Domenica verrà diffusa «Speciale Gp» a partire dalle ore 4.15; a seguire la telecronaca diretta della gara con il commento di Renato Ronco coadiuvato ai box da Maria Leitner. Alle ore 12.30 verrà trasmessa per intero la registrazione della gara.

I MASTERS

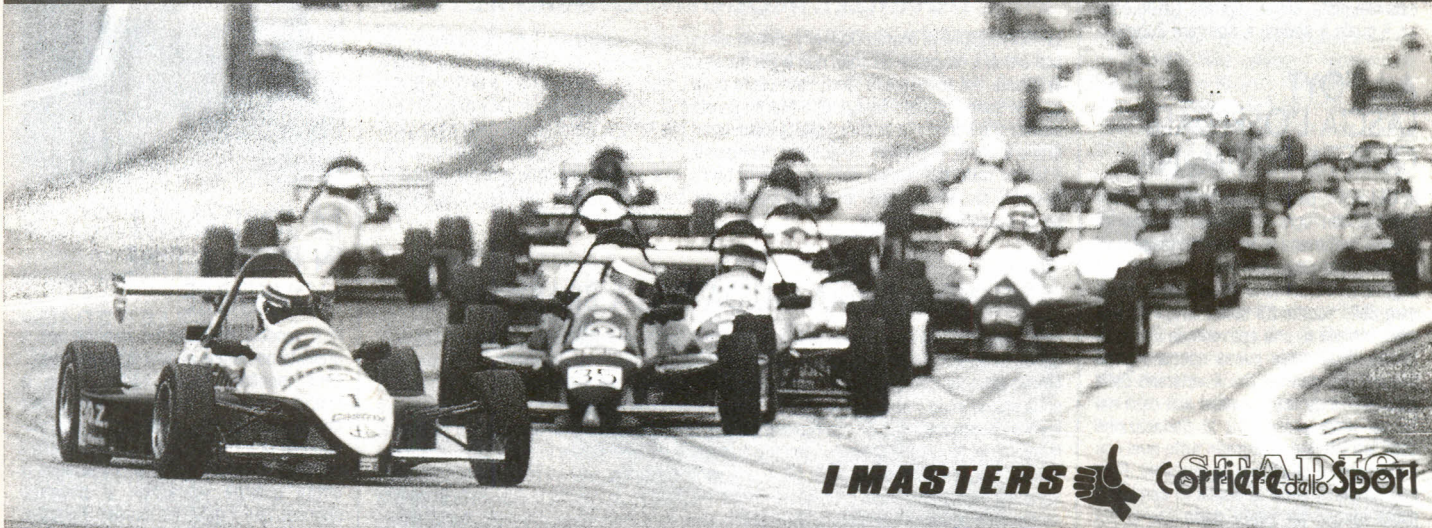


VALLELUNGA 21 OTTOBRE

CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI



CAMPIONATO ITALIANO FORMULA ALFA BOXER



I MASTERS  **STADIO**
Corriere dello Sport

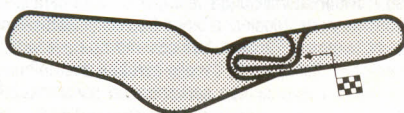


ASSOCIAZIONE
ITALIANA
CIRCUITI
AUTOMOBILISTICI

Flammini Group
SPORT & COMUNICAZIONE



sparco



Agip

ASSOFIN

Autodromo di Vallelunga

Radio Dimensione Suono 
il Network de I MASTERS

TEST DI CHAVES E TAMBURINI CON LA COLONI

RECENTEMENTE la Coloni ha fatto fare alcuni test ad Antonio Tamburini e a Pedro Chaves. Il pilota di Cortona ha provato la monoposto umbra sulla pista di Magione, mentre il portoghese, neo vincitore del titolo britannico di F. 3000, ha guidato all'Estoril. Non si è trattato di sedute fini a se stesse. Enzo Coloni ha ricavato da queste due prove utili indicazioni per un possibile futuro impiego di questi piloti che, a quanto pare, hanno entrambi positivamente impressionato il team manager umbro.

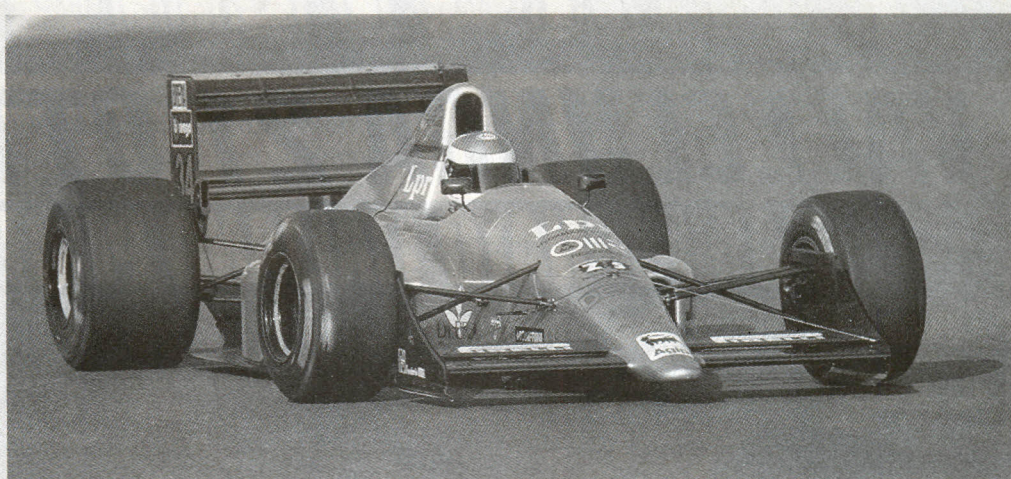
ZOBOLI RESTERÀ BLOCCATO PER DUE MESI

MIGLIORANO le condizioni del pilota bolognese Vittorio Zoboli, rimasto infortunato nella gara di F. 3000 disputata il 7 ottobre a Nogaro. Ora Zoboli è ricoverato a Bologna, presso l'ospedale Bellaria. I sanitari hanno riscontrato allo sfortunato pilota lo strarimento di due vertebre dorsali, escludendo la presenza di fratture. Le condizioni generali di Zoboli sono ora buone, per due mesi dovrà portare un busto, quindi la sua attività sportiva potrà riprendere solo all'inizio del '91, dopo questo debutto in F. 3000 tutt'altro che fortunato. In ogni caso, alla luce di questo incidente, c'è forse da interrogarsi circa l'opportunità di posizionare un muretto di protezione tanto vicino alla pista, come appunto quello contro il quale è andato a sbattere Zoboli.

A.J. FOYT LASCIA L'OSPEDALE QUESTA SETTIMANA

IL CELEBRE pilota statunitense A.J. Foyt lascerà con ogni probabilità all'inizio di questa settimana il Methodist Hospital di Indianapolis, dove era stato ricoverato in seguito all'incidente di Elkhart Lake. Nella gara dello scorso 23 settembre, Foyt era stato vittima di una spaventosa uscita di strada, nella quale aveva riportato gravi fratture alle gambe. Ora il veterano delle gare di F. Indy tornerà nella sua casa nel Texas, dove proseguirà la rieducazione degli arti inferiori. Malgrado tutto quel che è successo e gli oltre cinquant'anni, Foyt non ha perso certo la voglia di correre: il pilota texano ha infatti detto che conta correre la 500 Miglia di Indianapolis nel prossimo anno, che, secondo i suoi piani, potrebbe essere la sua ultima stagione di corse.

■ **SUCCESSO.** Sulla pista cecoslovacca di Most i piloti italiani portatori di handicap hanno ottenuto un significativo successo. Mauro Revotti e Maurizio Revacchi si sono classificati terzi assoluti, e secondi classe, mentre Ernesto Ghiotti e Celso Zocca sono arrivati terzi di classe in gara internazionale riservata ai piloti portatori di handicap. Tutti erano in gara su Alfa Romeo Arna messe a disposizione dalla Faitha.



UN ACCORDO CON SPONSOR AUSTRALIANI PER NON SALTARE GLI ULTIMI GP

L'EUROBRUN TRATTA CON GARY BRABHAM

SONO POCHE le speranze di vedere l'EuroBrun in gara nei Gp di Giappone e Australia. Il team di Paolo Pavanello e Walter Brun è seriamente intenzionato a saltare questa lunga trasferta. L'ultima possibilità alla quale sarebbe legata la possibile partecipazione ai due Gp conclusivi a un intervento dei promotori del Gp australiano interessati a fare correre Gary Brabham, che potrebbe così disputare anche la gara di casa. La squadra svizzero-brianzola avrebbe chiesto un contributo alle spese necessarie per affrontare questo trasferimento. Se l'operazione dovesse andare in porto, il pilota australiano guiderebbe la monoposto

lasciata libera da Roberto Moreno, che correrà con la Benetton al posto dell'infortunato Nannini. Compagno di squadra rimarrebbe in ogni caso Claudio Langes, nella foto (Orsi). Alla base di questa decisione, oltre a ragioni di natura meramente economica vi sarebbe anche la volontà di Walter Brun di iniziare fin da ora a pensare al prossimo mondiale delle Sport Prototipo, di qui anche la conseguente opportunità di evitare costi e impegni rilevanti come quelli derivanti dalle due gare di Giappone e Australia. Infatti nel Gruppo C Brun schiererà nel '91 una nuova vettura.

DONNELLY MIGLIORA LENTAMENTE

LE CONDIZIONI di Martin Donnelly stanno lentamente migliorando. Il pilota irlandese riesce ormai a respirare da solo, non è più necessario l'impiego del sistema di respirazione artificiale. Ad assistere lo sfortunato pilota della Lotus, ora che è rientrato in Gran Bretagna, vi sono i genitori Margaret e Martin sr. oltre alla fidanzata Diane. Gli ortopedici britannici che hanno ora in cura il pilota assicurano che tutte le articolazioni delle ossa sembrano a posto, le fratture sono state ricomposte. Va a questo proposito sottolineato che il lavoro fatto dai medici dell'ospedale di Siviglia si è dimostrato ottimamente eseguito. Donnelly sta dimostrando di reagire agli stimoli, però solo tra due settimane sarà in grado di riprendere a parlare.

BRUNDLE PRIMA GUIDA DELLA BRABHAM '91

ASSIEME alla definizione della prima guida per la prossima stagione la Brabham sta definendo in questi giorni i programmi a medio termine. Come top driver è stato ingaggiato Martin Brundle, che aveva già corso per questa squadra nel 1989. Quanto all'altro pilota si sa che vi sono trattative con Alliot, Warwick e David Brabham. Sul fronte tecnico c'è invece da annotare che Sergio Rinland salterà la lunga trasferta in Giappone e Australia. Il lavoro del tecnico in questo momento è ritenuto indispensabile in sede dove si sta occupando delle modiche di una Bt 59 in una versione ibrida, così un nuovo retrotreno, destinata a ospitare il nuovo propulsore Yamaha a 12 cilindri. I primi test in pista di questa monoposto con il nuovo motore sono previsti per il 16 novembre all'Estoril. Per la realizzazione dell'auto definitiva per il '91 ci sarà da aspettare fino all'inizio dell'anno, perché è previsto un lungo lavoro in galleria del vento.

CAPELLO TORNA NEL TRICOLORI DI F.3

DOPO l'appiamento di Stefano Marostica durante le prove di qualificazione dell'ultima gara di F.3, lo scorso 7 ottobre a Vallelunga, la Super Cars affiderà la sua seconda Dallara-Alfa nella corsa conclusiva del tricolore a Dindo Capello. Il ventiseienne astigiano, quest'anno protagonista nelle gare di Turismo, farà così ritorno tra le vetture a ruote scoperte dopo un anno di assenza. Per la verità Capello avrebbe dovuto guidare una F.3 in occasione della gara di Monza dello scorso settembre, al posto dell'infortunato Fabiano Vandone, ma un recupero davvero miracoloso del pilota alessandrino aveva fatto saltare l'operazione proprio al momento delle verifiche pre-gara.

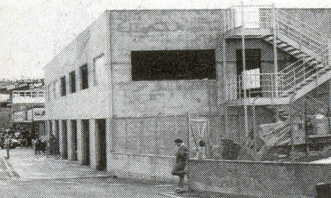


LA JORDAN F.1 IN PISTA A FINE NOVEMBRE

PER rendere credibile un debutto che è previsto per la fine di novembre era necessario mostrare l'auto. Eddie Jordan la scorsa settimana ha quindi fatto vedere che la «Jordan 91», nella foto, la sua monoposto di F.1 è una realtà. È chiaro che il manager irlandese aveva anche bisogno di offrire qualche «garanzia» ai potenziali sponsor con i quali ha avviato trattative. La nuova vettura realizzata dallo staff che fa capo al disegnatore Gary Anderson è caratterizzata da una sospensione anteriore realizzata in carbonio con un monoammortizzatore e sistema push-rod. La «Jordan 91» sarà dotata di un cambio trasversale, quasi interamente costruito nella factory, eccezione fatta per alcuni particolari che saranno Hewland. Quanto al motore, è confermato che verrà utilizzato il Ford Hb V8, ovvero il modello in dotazione alla Benetton. Quanto al tema piloti non è ancora dato di sapere chi guiderà la vettura nella prima presa di contatto con la pista fissata appunto per la fine di novembre.

SABBATINI DEBUTTA IN F.3 IL 21 OTTOBRE

IL GIOVANE milanese Sergio Sabbatini farà la sua prima gara di F.3 alla guida di una Dallara-Alfa Romeo del team Mc Motorsport il 21 ottobre a Vallelunga, nella gara di chiusura del campionato. Il conduttore milanese, che è stato quest'anno uno dei protagonisti del trofeo nazionale di F. Panda, aveva avuto una prima presa di contatto con le monoposto di F.3 nell'ultima gara del Challenge di F.2000 disputata a Magione. A fianco del debuttante correrà nel team varesino il confermato Paolo De Cristofaro.

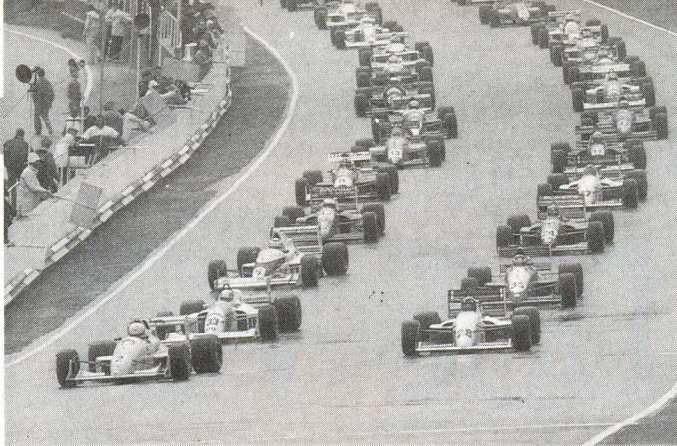


VALLELUNGA STA COSTRUENDO I NUOVI BOX

PROCEDONO i lavori di realizzazione delle nuove strutture dei box all'autodromo di Vallelunga. Come si vede nella foto (Olivier), è stato costruito già un primo blocco di sei garage tra l'uscita della curva Roma e il vecchio corpo dei box. Questa nuova struttura ospiterà, al piano superiore, gli uffici della direzione e segreteria dell'autodromo, oltre a salette di rappresentanza. Il programma dei lavori prevede la conclusione dei lavori su questa prima nuova sezione di box per l'inizio dell'attività agonistica del 1991. Mentre la costruzione di una nuova direzione di gara, l'abbattimento dei vecchi box e la costruzione di nuovi garage, uguali al primo blocco già costruito, sono opere destinate all'autunno del prossimo anno.

NIENTE TRASFERTA ITALIANA PER HAKKINEN

CONTRARIAMENTE a quanto si era saputo in precedenza il neocampione britannico di F.3, Mika Hakkinen, non verrà a disputare la gara di chiusura del campionato italiano di F.3, a Vallelunga il 21 ottobre. Il pilota finlandese e il suo team, il West Surrey Racing, hanno infatti un'agenda tanto fitta di impegni da non permettere loro il ritorno in Italia, per una doverosa rivincita dopo la vittoria a sensazione nella gara di Imola. Infatti il team di Dick Bennetts ha partecipato il 13 ottobre alla gara conclusiva del campionato tedesco di F.3 a Hockenheim, cui fanno seguito alcune importanti prove, come il Marlboro young drivers test, che si potranno fino al giovedì precedente la gara romana, rendendo quindi impossibile la trasferta in Italia.



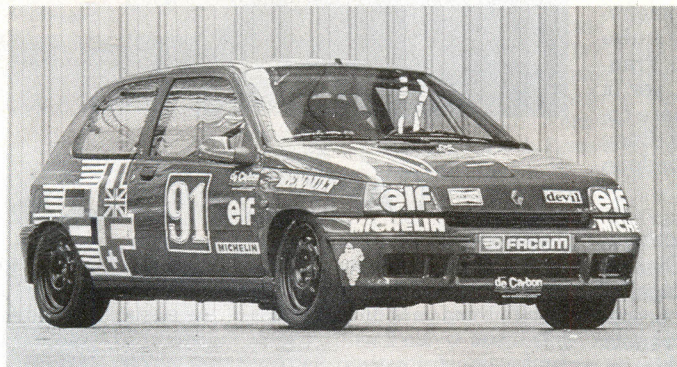
ANNULLATA L'ULTIMA GARA DI F.3000 A DIGIONE

SE ANCORA ve ne fosse stato bisogno, dal campionato internazionale di F.3000 è arrivato un altro segnale di conferma dello stato di crisi in cui questo si sta dibattendo. Con una decina di giorni di anticipo è stata annullata la gara conclusiva della serie, in programma a Digione il 21 ottobre. Gli organizzatori francesi hanno emesso un breve comunicato, che, lungi dall'essere uno strumento per comprendere la situazione, può solo destare perplessità. Nelle poche righe diramate, la responsabilità della decisione viene fatta ricadere sulla crisi in atto nel Golfo Persico e sulle nuove disposizioni legislative in merito alla pubblicità sul tabacco. Ma, in realtà, questo disegno di legge sulla pubblicità delle sigarette, pur essendo all'esame del parlamento francese, è ancora lontano dall'acquisire lo status di legge operativa. Pare invece che la scelta sia maturata dopo la defezione dei due sponsor principali della corsa: una Casa petrolifera e una nota marca di sigarette. Una voce che circola nell'ambiente sostiene che la pista di Digione, avendo perso per il '91 la gara iridata degli Sport Prototipi, ha ritenuto di trovarsi in una posizione tale (priva di gare internazionali) da non potere subire alcuna sanzione da parte della Fisa. Intanto i team del circus della F.3000 si dicono sempre sicuri che il 1991 sarà ben diverso. Costoro danno infatti per certo l'abbinamento di cinque gare del prossimo campionato ad altrettanti Gp europei di F.1. Ma al momento questa sembra un'operazione di salvataggio dell'immagine, visto di conferme ufficiali non ne sono ancora arrivate.

TEST A FIORANO CON LA LOLA PER NASPETTI

DOPO il divorzio con Eddie Jordan, consumato prima della conclusione del campionato internazionale di F.3000, Emanuele Naspetti ha fatto subito un test con la Lola T90 del team Forti a Fiorano. La seduta avrebbe dovuto essere, una prima presa di contatto con l'auto, in vista della partecipazione alla gara conclusiva del campionato di F.3000 in programma a Digione, poi annullata. Team e pilota sono in ogni caso rimasti estremamente soddisfatti. Il

pilota marchigiano, pur non avendo mai girato prima nella pista modenese ed essendo alla prima esperienza con la Lola, ha segnato un tempo di 1'12"50. Questa prestazione ottenuta, dopo una giornata nel corso della quale Naspetti ha percorso settanta giri, migliora il precedente limite delle F.3000, ottenuto con la medesima vettura da Gianni Morbidelli, che aveva fermato i cronometri sul tempo di 1'12"82.



FESTA PER LA CLIO VERSIONE COPPA

SULLA PISTA di Monza lo scorso fine settimana, in occasione del Festival Renault, il pubblico italiano ha potuto vedere per la prima volta la versione Coppa Clio 16 valvole, nella foto. A portare in circuito la vettura, che sostituirà a partire dal prossimo anno la Supercinque Gt Turbo nella Coppa Renault, è stato l'esperto pilota transalpino Jean Ragnotti. Fin dalle prime tornate nell'autodromo brianzolo la Clio 16 valvole in versione Coppa ha mostrato tutte le sue potenzialità, confermando che anche la Coppa Renault del prossimo anno sarà in grado di proporre, pur cambiando auto, gare sempre molto interessanti.

■ **DISTURBO.** Il sistema di rilevazione dei tempi utilizzato per la prima volta dai cronometristi dell'autodromo di Magione nella recente gara di F.2000 ha funzionato a meraviglia, sul piano della raccolta e della trasmissione dei dati. E però stato da qualche preparatore accusato di creare delle interferenze con il buon funzionamento delle centraline elettroniche. Considerando che prove concrete non ne esistono bisogna dire che quando si va piano si inventano tutte...

■ **FIORI D'ARANCIO.** Nei giorni scorsi il redattore di Motosprint Marcello Pollini ha condotto all'altare Katia Fanciulli. Il matrimonio è stato celebrato presso la chiesa della Presentazione dei Frati Passionisti al Monte Argentario, a Porto Santo Stefano. Di lì i novelli sposi, ai quali vanno le felicitazioni di Autosprint, sono partiti per il viaggio di nozze, pare, in moto!

■ **FIOCO AZZURRO.** Il nostro collaboratore «toscano» Gianandrea Cherubini è diventato papà di un bellissimo bambino al quale è stato imposto il nome di Matteo. Complimenti vivissimi a Gianandrea, alla gentile signora Edy, alla primogenita Martina e naturalmente al piccolo Matteo da parte della direzione e della redazione di Autosprint.

■ **BONANNO.** Il forte pilota romano, quest'anno poco aiutato dalla sorte nella sua prima stagione di F.3000, ha recentemente fatto un test a Vallelunga con una Reynard 903-Alfa Romeo di Benecchi. Il pilota romano incoraggiato dal tempo di 1'12"50 segnato in questa seduta sta pensando di partecipare alla gara di chiusura del tricolore di F.3, il 21 ottobre a Vallelunga.

■ **PROMOZIONI.** Sono tre i piloti di F.2000 che nell'ultima gara di campionato faranno un salto nella categoria superiore: la F.3. Si tratta di Michele Minutolo, che guiderà una Dallara 389-Alfa del team di Venturelli, Luigi De Luca, con una Dallara 389-Alfa della Durango Equipe e infine Luca Riccitelli scenderà in pista, anche lui come gli altri due, con una Dallara 389-Alfa, che nel suo caso sarà del team Astofer. Chi invece non farà la gara di F.3, contrariamente a quanto si era prima sentito dire, è Luca Canni Ferrari.

■ **CLUB.** Il pensionamento delle Supercinque Gt Turbo della Coppa Renault non le farà scomparire dai campi di gara. Verà infatti istituita nelle gare club del '91 una apposita categoria per le brillanti vetture transalpine.

■ **LUTTO.** A soli 43 anni è stato stroncato da un ictus cerebrale Alfio Frasson, noto pilota gentleman veneziano. Aveva iniziato a correre alla fine degli Anni '60 con una A112. In seguito si era poi dedicato un po' a tutte le specialità: velocità in pista in varie categorie, velocità in salita e infine nei rally. Nel 1984 Frasson aveva conquistato il titolo italiano prototipi classe 1000, mentre al Rally città di Venezia del 1985, una delle ultime gare disputate prima del ritiro avvenuto nel 1986, aveva conquistato un ottimo secondo posto con una Ferrari 308 Gtb.

TURISMO

9. GARA A VARANO

ALFA DUE VOLTE

La Casa del Biscione è tornata al successo con Francia nella prima manche e con Larini nella gara di domenica. Ma Ravaglia è il campione nel Superturismo

VARANO — Strano Campionato. Nel Superturismo ci sono soltanto due Case che combattono, eppure nessuno riesce a prevedere con buona approssimazione, cosa può succedere da una gara all'altra. La Bmw che stravinca nel precedente appuntamento di Imola, e l'Alfa Romeo che risorge prepotentemente a Varano. Ma se le previsioni sono impossibili, erano in molti se non altro a scommettere che prima o poi sarebbe giunto anche il giorno della vittoria per Giorgio Francia, vincitore con Larini delle due prove disputate in occasione del penultimo appuntamento del campionato, l'incasso del quale è stato devoluto in beneficenza. Nell'ambito della manifestazione, in assenza dei team di F.1 per la prevista esibizione spettacolare, il pubblico ha potuto applaudire alcune monoposto storiche della massima divisione, portate in pista da appassionati collezionisti. Nel giorno della matematica certezza del titolo per Roberto Ravaglia, fino alla soddisfazione della Bmw Italia che bisca la vittoria ottenuta lo scorso anno con Cecotto, si unisce quella dell'Alfa Romeo — Jolly Club che può festeggiare Francia con i colori della Tecnica Racing e Larini con quelli della Cibiemme in quel simpatico ma complicato cocktail al quale ci hanno abituato quelli dell'Alfa. Probabilmente l'anno prossimo le cose si semplificheranno, dal momento che si parla di una Alfa 75 ufficiale (tutta rossa, per intenderci) per Giorgio Francia, di altre per la Tecnica Racing, per la New Race e per la Cibiemme, che pare comunque destinata a preparare le Bmw della filiale italiana, in caso di abbandono di Schnitzer.

LA CRONACA. Nella prima gara scattavano molto bene dalla prima fila Giorgio Francia (pole in 48"97) e Rinaldo Capello, e meno bene Larini, che in griglia precedeva Ravaglia, primo delle Bmw. Francia in testa forzava aumentando subito il vantaggio su Capello, Ravaglia, Tarquini, Larini, Brancatelli, Maggiorelli e Di Risisio. Dopo il vuoto, poiché Giudici tamponeva dapprima Graziano Rossi spedendolo sul prato, centrando poi anche Carlo Rossi e Moreno Soli, la cui vettura veniva distrutta ma poteva essere riparata con una intera nottata di lavoro per la gara dell'indomani. Corsini già conduceva fra

le A2 su Vitale con posizioni che rimarranno immutate sino al traguardo. Maggiorelli finiva fuori tamponato da Ravaglia, mentre Larini superava in pochi giri Tarquini oltre al veneto, e dopo altri sei anche Capello, con una gomma semidecappata. Metà gara e dietro all'imprendibile Francia, sempre in testa, le posizioni non cambieranno più con Larini e Ravaglia ai posti d'onore, ma senza poter tentare nulla di più. Seconda gara e copione ripetuta con un'Alfa sempre al coman-

do, ma questa volta con Nicola Larini brillante vincitore. Dietro a lui sempre Roberto Ravaglia e sempre molto vicino, ma sul finire il neo campione italiano doveva desistere da ogni tentativo per il degradarsi delle gomme anteriori. Francia intanto era stato abbandonato dal turbo al primo giro, mentre Brancatelli, inizialmente terzo ma con un motore non eccezionale, cedeva la posizione a Tarquini e Capello. Nuova vittoria di Corsini in A2 su Soli e Vitale. **Roberto Argenti**



Massimo impegno per la vittoria: Francia, sotto, passa a ruote inchiodate un rientrante Carlo Rossi prima di cogliere il successo nella manche del sabato e Larini, sopra a destra, va a cordoli pur di imporsi nella seconda prova (Action). Ravaglia (a sinistra, Ronchi) è campione nel Superturismo mentre Giudici, a lato, ha ridotto così la sua vettura dopo il contatto con Soli

CAPELLO PRENOTA L'ASSOLUTO

VARANO — Grossa ipoteca di Rinaldo Capello sul campionato turismo, poiché ora ha staccato di ben undici punti (anche se nell'ultima gara di Monza dovrà scartarne 7) il suo rivale Zadotti, che da due gare lo marcava strettissimo, separato sempre da un solo, misero punto. Stesso distacco che ora Zadotti vanta su Ceroni, mentre Francia segue a cinque punti. Cinque e non tre, come qualcuno aveva calcolato, poiché nell'ultima gara di Imola la vittoria di Francia nella classe A3 era avvenuta con soli quattro piloti partiti, dal momento che dei sei iniziali venivano a mancare D'Amore e Noci, in «contatto» nel giro di riscaldamento

(il primo impossibilitato a ripartire e il secondo bloccato frettolosamente dai commissari di percorso). Risultato: ridotte da sei a quattro le vetture effettivamente partite, e ridotti da 9 a 7 i punti per il vincitore Francia, per il regolamento del Civt che parla di piloti «partiti» e non «partenti» per l'assegnazione dei punti. Esiste un comunicato dei Commissari di Imola che dichiara invece la vettura di Nocchi «partita a tutti gli effetti», ma è in contrasto con l'art. 100 del Rns che considera «partiti» solo quei conduttori postisi agli ordini dello starter al momento in cui questi alza la bandiera della (o accende il semaforo rosso). □



GRUPPO A **CASTAGNA DIETRO D'UN SOFFIO** **BARONCINI** **AL FOTOFINISH**

VARANO — Schierate per la prima volta assieme le classi 4 e 6 del Gruppo A, con pole rispettivamente per Baroncini e Santandrea in griglia c'era anche la Peugeot 205 1.6 di Francesco Zaddotti alla caccia di eventuali punti buoni per la classifica assoluta del campionato. Ritorno anche per Stefano Livio, al volante della Escort di Lella Lombardi a dar manforte a Castagna sulla vettura gemella. Ma le cose non si mettevano bene per questi due già al primo giro nel quale Baroncini prendeva subito il comando delle operazioni. Infatti in una mischia immediata Livio terminava sul prato e transitava ultimo mentre un eccesso di «piede» in variante per Castagna faceva sbandare vistosamente la vettura del fiorentino che perdeva tre utili posizio-

ni. Nel frattempo, dietro a Baroncini si era fatto il vuoto e da quel momento il conduttore del Poker Team doveva soltanto aspettare tranquillamente la fine della gara. O almeno in molti la pensavano così senza aver fatto i conti proprio con Castagna che si impegnava in una furiosa rimonta risalendo alla grande, dopo aver avuto ragione di un tenace Micelli, andava a tentare l'ultimo assalto a Baroncini proprio sul traguardo. Ma sotto la bandiera a scacchi si trovava in quel preciso momento anche Zaddotti, doppiato, che faceva da cuscinetto fra i due e finiva violentemente, suo malgrado, contro l'incredulo vincitore Baroncini! Piazze d'onore quindi per Castagna e Micelli, che precedevano Fantilli, Ruggi



e Livio. Bellissima anche la lotta per la supremazia in classe 6, vinta da Santandrea sempre al comando, ma in grandi difficoltà al termine con il motore che fumava e Tamara Vidali che gli aveva rosciato tutto lo svantaggio che aveva nei primi giri. Dalle posizioni di testa doveva abbandonare a metà gara Nardelli per noie al cambio, mentre il terzo posto finale era per il positivo Giovanni Sartori, un ragazzo alla sua seconda gara. Dopo quella del Superturismo, nuova pole position per Giorgio Francia nella gara delle classi 3 e 5, tutta da seguire perché vede schierato (anche lui nella consueta prima posizione della sua classe) Rinaldo Capello con la Golf Gti del Poker, in testa, prima della gara, al campionato assoluto per un solo punto e di ben 11 dopo! Francia prendeva subito il comando senza alcun problema, scambiandosi la posizione con D'Amore, e si presentava primo sotto la bandiera a scacchi. Il terzo posto era inizialmente di Milanese, passato da Massa con la Bmw 635 al quinto giro. Ad un certo punto Massa pareva poter insidiare anche la seconda piazza a D'Amore che, comunque, concludeva ancora una volta secondo. Quarto era Nocci in risalita dopo un testacoda al secondo giro. Senza problemi anche la cavalcata di Rinaldo Capello, in testa dall'inizio alla fine e anche lui, come Francia, autore del giro più veloce, apportatore di un ulteriore, preziosissimo, punto. Soltanto Naddeo all'inizio riusciva a sopravanzare Capello brevemente, prima di ritirarsi per guasto meccanico, e sul podio secondo era Nunzio Anastasi con la Fiat Uno Turbo davanti alla Toyota Corolla di Gianni Ognio. □



TURISMO

Varano (Pr), 3-4 ottobre 1990
9. prova del campionato italiano e del Superturismo.

Le classifiche SUPERTURISMO

- 1. manche:** 1. Francia 26 giri in 21'43"919 alla media di 129,240 kmh; 2. Larini a 6"373; 3. Ravaglia (Bmw M3 Sport Evolution) a 8"314; 4. Tarquini (Bmw M3 Sport Evolution) a 13"895; 5. Capello a 15"457; 6. Brancatelli a 37"994; 7. Di Risio a 46"411; 8. Rossi a 1 giro; 9. Corsini a 1 giro; 10. Vitale (Bmw M3) a 1 giro; 11. Riva (Ford Sierra Cosworth) a 2 giri; 12. Pigoli (Bmw M3) a 2 giri; 13. Berfel (Maserati Biturbo) a 2 giri; 14. Rossi (Bmw M3 Sport Evolution) a 3 giri (gli altri su Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione).
 □ **Giro più veloce:** Francia in 49"423 alla media di 131,113 kmh.
2. manche: 1. Larini 26 giri in 21'49"641 alla media di 128,645 kmh; 2. Ravaglia (Bmw M3 Sport Evolution) a 2"907; 3. Tarquini (Bmw M3 Sport Evolution) a 7"595; 4. Capello a 10"262; 5. Brancatelli a 10"987; 6. Di Risio a 13"138; 7. Rossi (Bmw M3 Sport Evolution) a 48"426; 8. Corsini a 1 giro; 9. Soll (Bmw M3) a 1 giro; 11. Riva (Ford Sierra Cosworth) a 1 giro; 12. Berfel (Maserati Biturbo) a 2 giri (gli altri su Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione).
 □ **Giro più veloce:** Ravaglia in 19"801 alla media di 130,117 kmh.

CIVT

GRUPPO A

- Classe 3:** 1. Francia 26 giri in 23'48"263 alla media di 117,961 kmh; 2. D'Amore a 3"588; 3. Massa (Bmw M3) a 9"284; 4. Nocci a 30"176; 5. Palma a 2 giri; 6. Milanese a 2 giri (gli altri su Alfa Romeo 75 Turbo).
 □ **Giro più veloce:** Francia in 53"456 alla media di 121,224 kmh.
Classe 4: 1. Baroncini (Vw Golf Gti 16V) 26 giri in 24'19"063 alla media di 115,471 kmh; 2. Castagna (Ford Escort Rs Turbo) a 0"100; 3. Micelli (Vw Golf Gti 16V) a 19"516; 4. Fantilli (Vw Golf Gti 16V) a 27"055; 5. Ruggi (Vw Golf Gti 16V) a 27"339; 6. Livio (Ford Escort Rs Turbo) a 38"659; 7. Prodan (Opel Kadett Gsi) a 49"629; 8. Dominato (Vw Golf Gti 16V) a 2 giri.
 □ **Giro più veloce:** Baroncini in 53"403 alla media di 116,961 kmh.
Classe 5: 1. Capello (Vw Golf 1.9 Gti) 25 giri in 23'53"531 alla media di 113,007 kmh; 2. Anastasi (Fiat Uno Turbo IE) a 22"652; 3. Ognio (Toyota Corolla 1.6) a 26"120; 4. Anastasi (Fiat Uno Turbo IE) a 56"929; 5. Perazza (Toyota Corolla 1.6) a 1 giro; 6. Zaccaria (Ritmo 130 Abarth) a 2 giri; 7. Marzullo (R5 Gt Turbo) a 2 giri; 8. Maddeo (Peugeot 309 Gti) a 8 giri; 9. Gastaldelli (Fiat Ritmo 130) a 14 giri.
 □ **Giro più veloce:** Capello in 55"460 alla media di 116,840 kmh.
Classe 6: 1. Santandrea (Alfa 33) 26 giri in 25'11"715 alla media di 111,449 kmh; 2. Vidali (Vw Golf Syncro) 25"12"248 a 0"533; 3. Sartori (Alfa Romeo) 24"42"866 a 1 giro; 4. Canneori (AR 33 Qv) 24"48"699 a 1 giro; 5.

- Gallo (Alfa 33) 25'11"715 a 1 giro; 6. Zadolli (Peugeot 205 16) 24'19"063 a 2 giri; 7. Bruschelli (AR Alfaud Sprint) 24'20"803 a 2 giri; 8. Zanello (Vw Polo Gt) 24'23"015 a 2 giri; 9. Carbone (Vw Polo Gt) 24'23"015 a 2 giri; 10. Nardelli (Alfa Romeo 33 1.5 Qv) 14'43"112 a 11 giri.
 □ **Giro più veloce:** Santandrea in 56.929 alla media di 13,825 kmh.
GRUPPO N
Classe 1: 1. Pigoli 26 giri in 24'18"176 alla media di 115,541 kmh; 2. Massimo Poli a 7"466; 3. Manenti a 14"414; 4. Sigala a 17"910; 5. Zampieri a 22"143; 6. Lusuardi a 24"053; 7. Roda a 25"186; 8. Matteuzzi a 28"744; 9. Arienti a 32"165; 10. Rossetti a 37"751; 11. Rabino a 50"643; 12. Giudici a 1'03"053; 13. Ezio Poli a 1 giro; 14. Sangiuliano a 1 giro; 15. Feola a 3 giri; 16. Riva a 5 giri; 17. Mantinato a 9 giri; 18. Musumeci Greco a 11 giri (tutti su Ford Sierra Cosworth).
 □ **Giro più veloce:** Pigoli in 55.291 alla media di 117,198 kmh.
Classe 2: 1. Russo (Lancia Delta Integrale 16V) 26 giri in 24'28"782 alla media di 114,707 kmh; 2. Cinnelli a 0"683; 3. Mulas a 22"789; 4. Russo (Lancia Delta 16V) a 23"421; 5. Filippini a 23"666; 6. Ronchi a 27"298; 7. Cutrera a 32"924; 8. Rochetti (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 53"688; 9. Bertuzzi (Lancia Delta 16V) a 54"164; 10. Bianchi a 1 giro; 11. Lainati (Lancia Delta Integrale 16V) a 2 giri; 12. Mellotto a 6 giri (gli altri su Bmw M3).
 □ **Giro più veloce:** Russo in 55"858 alla media di 116,008 kmh.

YOKOHAMA,
 TECNOLOGIA E
 PRESTAZIONI



A509

YOKOHAMA
 HIGH PERFORMANCE TIRES

PNEUMATICO ASIMMETRICO,
 OTTIMA SINTESI TRA
 COMFORT, DURATA E
 PRESTAZIONI.

YOKOHAMA PRODUCE
 SICUREZZA DAL 1917.



GRUPPO N IL BOLOGNESE PRECEDE NADDEO E VIVARELLI

ANTONELLI SALE SUL GRADINO PIU' ALTO

VARANO — Dopo una bellissima serie di prestazioni è arrivata la vittoria anche per Marco Antonelli nella classe N4, in una gara condotta dal pilota della Ab Motorsport sempre in testa pur essendo partito dalla seconda fila. Ottima la partenza anche per «Toby» e soprattutto di Naddeo dalla terza fila, mentre il poleman Breida veniva subito assorbito dai primi. Al secondo giro infatti dietro ad Antonelli era già Naddeo che precedeva «Toby»; Breida, Vivarelli, Ceroni, Acco, Grazzini, Spedaliera e Dotti. Passavano i giri e si creavano tre gruppetti distinti di due vetture ciascuno: in testa le due Peugeot di Antonelli e Naddeo. Senza storia per il primo posto la gara delle N1, con la pole di Massimo Pigoli, uno dei piloti impegnati su più fronti nel campionato, in testa dalla partenza lanciata, a dire il vero un po' caotica, sino al traguardo. Subito si ponevano all'inseguimento Sigala, Manenti, Burlotti, Poli, Manfrin, Giudici Zampieri, «Tango», Rossetti e Arienti. Qualche scambio di posizioni, ma non per Pigoli che allungava sem-

pre più autoritariamente su Sigala e Burlotti che indietreggiato momentaneamente Manenti, dovevano guardarsi da Massimo Poli. Ed era proprio il toscano ad animare la gara passando prima Burlotti (poi ritiratosi) e quindi Sigala. Manenti rinveniva bene superando Manfrin prima della metà gara, mentre Sigala doveva cedere proprio a Manenti anche la terza piazza giusto al termine. Si terminava quindi con vittoria e giro veloce per Pigoli, con Poli e Manenti sul podio. Si proponeva un bel duello Roberto Russo-Crinelli schierati in prima fila nella gara delle classi 2 e 3, con Onofrio Russo questa volta leggermente arretrato in griglia. In seconda fila i rientranti Mulas e Galluzzo, anche loro come Crinelli sulle Bmw M3 a combattere contro la Delta integrale di Russo. Ma per costoro la vita contro Russo si rivelava durissima, considerata l'imperiosità con la quale il giovane alliere della Top Run andava subito al comando. Box immediati per Galluzzo mentre dietro a Russo e Crinelli, rimasti in questa posi-

zione per tutta la gara, si portava Vitale, con l'altro Russo dietro che precedeva, rallentandolo leggermente, un serpente formato da Mulas, Filippini, Frati. Più staccati erano Cutrera, Bertuzzi, Ronchi e Rocchetti, con l'interessantissima debuttante Ford Sierra Cosworth 4 X 4. Frati terminava la sua corsa sul prato, mentre Roberto Russo in testa non aveva apparenti difficoltà a controllare il pur veloce Crinelli, tranne la molta concentrazione che doveva usare nei frequentissimi doppiaggi. Box per Vitale mentre nessuno poteva insidiare Russo e Crinelli al comando, poiché il terzo, l'ottimo Mulas, a metà gara aveva uno svantaggio di 15" e si limitava a controllare Onofrio Russo, Ronchi e Filippini, autore di una vivacissima gara. In classe 3, dopo un iniziale predominio di Bertei, passava al comando Melandri, ma sul traguardo Bertei la spuntava nuovamente, vincendo davanti a Consonni e allo stesso Melandri. Nulla cambiava negli ultimi giri anche per Roberto Russo che vinceva su Crinelli e Mulas. Vittoria nelle due batterie della N/7 per Nino Campani e Baldasseroni, e dominio iniziale di quest'ultimo nei primi giri della finale, dalla quale spariva subito Zadotti, secondo in Campioanto, per il distacco del filo di una bobina! Zadotti, gravato da 65 kg di zavorra, fra l'altro non aveva brillato nelle prove, nelle quali la pole era andata a Dody Battaglia, fermato in batteria dalla rottura del cambio. Ritiratosi Baldasseroni dalla finale dunque, il comando era stato assunto da Maurizio Campani che riusciva a vincere la sua prima corsa su «Camaleone» e Gardelli, nella consueta combattutissima gara. Bandiera rossa al via della gara delle classi 5 e 6, per un incidente multiplo che coinvolgeva fra gli altri Castellani, Ferretti, Palmeri e Grassetto. Nuovo via e Bellini prendeva il comando che cedeva per poco ad Abate ma riprendeva in vista del traguardo, vincendo su Naldini. □

Classe 3: 1. Bertei (AR 75 Turbo) 25 giri in 24'42"007 alla media di 109,311 kmh; 2. Consonni (AR 75 Turbo) a 3'386; 3. Melandri (AR 75 Turbo) a 7'399; 4. Ferlito (Alfa Romeo 75 3.0) a 25'080; 5. Pullè (Renault R21 Turbo) a 27'723; 6. Pescosolido (AR 75 Turbo) a 4 giri; 7. Serena (AR 75 Turbo Evoluzione) a 2 giri; 8. De Antoni (Alfa Romeo 75 Turbo) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Melandri in 57'921 alla media di 111,876 kmh.

Classe 4: 1. Antonelli 26 giri in 25'24'597 alla media di 110,507 kmh; 2. Naddeo a 0'847; 3. Vivarelli a 9'797; 4. «Toby» (Opel Kadett 16V) a 17'909; 5. Ceroni (R5 Gt Turbo) a 22'871; 6. Breida a 23'594; 7. Grazzini (R5 Gt Turbo) a 36'062; 8. Spedaliera a 43'991; 9. Diotti (R5 Gt Turbo) a 47'906; 10. Palato a 50'057; 11. Fortunato (R5 Gt Turbo) a 1 giro; 12. Cecotti a 1 giro; 13. Zanin (R5 Gt Turbo) a 1 giro; 14. Billo a 1 giro; 15. Acco (R5 Gt Turbo) a 1 giro; 16. Mambelli (R5 Gt Turbo) a 1 giro; 17. Rocchi (R5 Gt Turbo) a 1 giro; 18. Buratti (Opel Kadett 16V) a 1 giro; 19. Schweigkofler (R5 Gt Turbo) a 1 giro; 20. Gorla (Opel Kadett Gsi 16V) a 1 giro; 21. Fogazzi (R5 Gt Turbo) a 2 giri (gli altri su Peugeot Gt 1.9).

□ **Giro più veloce:** Antonelli in 57'948 alla media di 111,824 kmh.

Classe 5: 1. Abate (Fiat Uno Turbo IE) 26 giri in 26'28'623 alla media di 106,054 kmh; 2. Chiarato (Opel Kadett 8v) a 40'145; 3. Merluzzi (Renault R11 Turbo) a 42'924.

□ **Giro più veloce:** Abate in 1'00'477 alla media di 107,149 kmh.

Classe 6: 1. Bellini (Toyota Corolla 1.6) 26 giri in 26'24'495 alla media di 106,330 kmh; 2. Naldini (Peugeot 205 Gti 1.6) a 3'149; 3. Gallo (Honda Civic) a 17'226; 4. Moretti (Peugeot 205 Gti 1.6) a 22'862; 5. Giordano (Ritmo 130 Abarth) a 28'199; 6. Agnelli (Peugeot 205 1.6) a 44'014; 7. Bicciato (Peugeot 205 Gti 1.6) a 16'121; 8. Cossio (Peugeot Gti 1.6) a 54'099; 9. Baliva (Daihatsu Charade Turbo) a 59'064; 10. Baiguera (Fiat Uno Turbo) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Maldini in 59.976 alla media di 108,043 kmh.

Classe 7: 1. Campani 21 giri in 21'15'325 alla media di 106,702 kmh; 2. «Camaleone» a 0'634; 3. Gardelli a 3'580; 4. Campani a 3'857; 5. Milla a 4'661; 6. Moccia a 7'532; 7. Raimondi a 8'757; 8. Giuliani a 9'021; 9. Raimondi a 15'072; 10. Baldanzi a 17'254; 11. Lepore a 17'734; 12. Scaramuzza a 18'617; 13. Maini a 24'973; 14. Cevasco a 29'648; 15. Angeletti a 42'530; 16. Cimino a 43'842; 17. Burfoli a 53'022; 18. Parlato a 53'723; 19. Baldasseroni a 7 giri; 20. Ricci a 7 giri; 21. Borroni a 8 giri; 22. Rea a 8 giri; 23. Negra a 9 giri (tutti su Peugeot 205 Rally).

□ **Giro più veloce:** Raimondi in 59'815 alla media di 108,334 kmh.



Nell'altra pagina: Capello, in alto, ha vinto l'A5 rafforzando la posizione di leader dell'assoluta mentre Campani, sotto, si è imposto nella N7 (Photo4). Baroncini (al centro vicino a Castagna, Action) ha dominato l'A6, sopra, Pigoli, primo nella N1 e Antonelli, sotto, vittorioso nella N4 (Photo4)





Fantel-Moggia, a fianco, alzano le ruote alla Libuma (Photo4)

GRUPPO A - CLASSE 1150

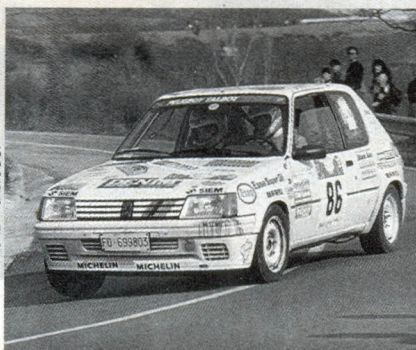
- | | |
|-----------------------------|-------|
| 1. Sappa-Abbona (A 112) | p. 21 |
| 2. Federici-Tedaldi (A 112) | 13,5 |
| 3. Carraro-Conti (A 112) | 9 |
| Brizzi-Decleva (A 112) | 9 |
| Damele-Fierli (A 112) | 9 |
| Garonzi-Signorini (A 112) | 9 |
7. De Menego-Zordan, Belforti-Massarola, Galli-Grego, Scarso-Scarso, Dibiagio-Doneddu 6; 12. Oliani-Piazzini 4,5; 13. Michelutti-Sapienza, Maugeri-Sgarbi, Toson-Comessatti, Ultra-Stracci, Ferranti-Carelli, Restano-Savi 4; 19. Scaramuzza-Pascoli, Piumatti-Grosso, Senesi-Colombini, Polato-Ciarlantini (Fiat 126) 3; 23. Marchetti-Zucchi, Peghini-Dinardo, Cardu-Malatesta 2; 26. Raviola-Cabnotti, Troiano-Troiano, Fantone-Repetto 1 (tutti gli altri su A 112).



SAPPA-ABBONA

GRUPPO A - CLASSE 1400

- | | |
|---|-------|
| 1. Fioretti-Salvucci (Peugeot 205 Rallye) | p. 24 |
| 2. Zanotti-Ferri (Citroën Ax Sport) | 9 |
| Clivati-Gotti (Peugeot 205 Rallye) | 9 |
| Intilia-Conz (Peugeot 205 Rallye) | 9 |
| Castagnotto-Prandi (Peugeot 205 Rallye) | 9 |
| Vraj-Castulik (Skoda 136L) | 9 |
7. Tucek-Pilny (Skoda), Boscolo-Brancalion (Opel Corsa), Topazzini-Innocenti (Fiat Uno 70), Casagrande-Abramo, Ottino-Scialdo, Ferrari-Paoli 6; 13. Tancredi-Vigo 4,5; 14. Polesel-De Pieri, Pescio-Carli, Crivellaro-Maso (Citroën Ax), Zadra-Bellucci, Malacarne-Pellizzare, Dalla Porta-Zampa 4; 20. Roncon-Rossi, Domenici-Salvadori, Brustoloni-Fantuz, Falco-Morriconi, Stefanoni-Ghidini, Gassarino-Rossi (Citroën Ax), Fresia-Ferrero, Fontani-Sassi 3; 28. Zanon-Sabbadin, Gai-Colò (Citroën Ax), Lojacono-Rebora, Spelti-Bonacchi 2; 32. Schmitz-Creutz (Skoda), Brocato-Della (Fiat Uno 70), Gobbi-Montecchi (Opel Corsa) 1 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).



FIORETTI-SALVUCCI

GRUPPO A - CLASSE 1600

- | | |
|---------------------------------------|---------|
| 1. Maggi-Di Gennaro (Peugeot 205 Gti) | p. 27,5 |
| 2. Parisenti-Lucchet (Alfa 33 4x4) | 13,5 |
| 3. Pollio-Speroni (Ford Escort Xr3) | 9 |
| Vogt-Lang (Toyota Corolla) | 9 |
| Tommi-Ricci (Alfa 33 4x4) | 9 |
6. Zago-Fedato, Braghieri-Gravagni (Fiat Uno), Balconi-Scazzoli (Alfa 33 4x4), Robino-Bassi 6; 10. Sentinelli-Graziani (Opel Corsa), Sitilla-Rinaldi (Ford Escort) 4; 12. Angeli-Ceron, Parra-Carabinieri, Copedri-Corradini (Ford Escort), Cerchi-Virgili (Fiat Uno) 3; 16. Zanon-Brotto (Fiat Uno), Tanzini-Rotelli (Ford Escort) 2; 18. Piazza-Mocellin (Alfa Sprint) 1 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).



MAGGI-DI GENNARO

GIOCHI ROMANI

Dopo Liburna e Bassano cinque delle dodici classi hanno già i loro campioni. Per gli equipaggi delle altre sette c'è solo una possibilità: il rally di Roma

Giochi fatti per quasi la metà di Rallygame. Le due puntate ravvicinate di Livorno e Bassano hanno infatti assegnato matematicamente la vittoria in cinque delle dodici classi, vediamole. In Gruppo A, Pierpaolo Fioretti, pisano reduce dalla Scuola Federale Csaì diretta da Valerio Tucceri Cimini, ha vinto la classe 1400 mentre Cesare Maggi, piacentino, ha centrato l'obiettivo nella classe 1600 dopo averlo fallito di un soffio lo scorso anno. Nella classe 2 litri allora ad Andrea Aghini, con la speranza che gli sia di consolazione per quel tricolore che è obiettivamente irraggiungibile. In Gruppo N, invece, solo le classi minori hanno risolto la loro si-

tuazione. Il torinese Massimo Altavilla ha bissato il successo '89 nella classe 1150, mentre il modenese Massimo Schenetti, rivelazione stagionale, si è aggiudicato la classe 1400. I rally Liburna e Bassano hanno rappresentato un po' i poli estremi di questa edizione '90 del nostro campionato. Il Liburna è stato l'appuntamento in cui si sono ritrovati la maggior parte dei piloti nelle prime posizioni delle varie graduatorie, con tutte le ovvie conseguenze del caso sul piano della lotta e dello spettacolo; il Bassano è stato, viceversa, il momento meno brillante visto che per la prima volta nella stagione qualcuno dei protagonisti è stato costretto al palo in quan-

to finito fuori dal novero degli iscritti accettati. Il Liburna è diventato una sorta di semifinale a eliminazione diretta, con continui colpi di scena ma con un risultato sul campo sorprendentemente uniforme: il bottino migliore, nella stragrande maggioranza dei casi, è andato proprio ai piloti che già erano al vertice della propria classe. Differente il capitolo Bassano: quella veneta è stata la prima gara, fra quelle scelte per il Rallygame, ad incontrare problemi di sovrabbondanza di iscrizioni. Il tutto in parte acuito dal fatto di dover obbligatoriamente prevedere una ventina di piloti stranieri partecipanti alla Mitropa Cup, favore che non spetta a Rallyga-

me in quanto non è una serie federale. In ogni caso la gara di Bassano ha messo in risalto una conseguenza, non necessariamente negativa, della scelta di inizio anno della Csaì di eliminare la lista di attesa nelle iscrizioni a favore di un incremento di dieci unità degli iscritti accettati. Da quest'anno, così, nessuna gara ha in pratica al via i 170 iscritti massimi ammissibili, dato che parecchi non si presentano in verifica e non vengono più sostituiti dai piloti in lista d'attesa. A Bassano a partire sono stati in 157. Ed ora tocca al rally internazionale di Roma chiudere la stagione '90 e conoscere gli altri sette vincitori.

Gianni Cogni

GRUPPO A - CLASSE 2000

- | |
|---|
| 1. Aghini-Farnocchia (Peugeot 405 Mi 16) p. 27 |
| 2. «Brik»-Tormen (Fiat Ritmo 130) 12 |
| Fabbi-Cecchini (Peugeot 405 Mi 16) 12 |
| 4. Rao-Battiato (Opel Kadett Gsi 16V) 9 |
| Campani-Zoppi (Opel Kadett Gsi 16V) 9 |
| Novello-Miliani (Opel Kadett Gsi 16V) 9 |
| D'Ambrà-Clerico (Opel Kadett Gsi 16V) 9 |
| Zaupa-Finato (Fiat Ritmo 130) 9 |
| 9. Nardon-De Bernardini (Fiat Ritmo), De Cecco-Sincerotto, Travaglia-Ruaben, Gullo-Mazzola (Opel Manta), Vacchelli-Caviglia (Alfetta Gtv), Musso-Ferrero (Peugeot 205 Gti), Maddii, Garziano-Perrullo (Fiat Ritmo 130) 6; 17. Posenato-Pantanello, Lenci-Buscioni (Peugeot 309 Gti), Zanin-Serena, Santini-La Sorda, Medici-Capelli, Zambelli-Valcanover, Saracco-Bai (Peugeot 205 Gti), Cavallero-Lanzini, Martini-Marchi (Vw Golf Gti) 4; 26. Tres-Poli (Fiat Ritmo), Lonati-Vezzoli, Masotti-Murdolo, Rosso-Binello (Peugeot 205 Gti) 3; 30. Sandri-Sandri (Opel Manta), Guerrini-Dongarra (Peugeot 205 Gti), Pollet-Marmon-teil (Peugeot 205), Gozzo-Maghella (Opel Manta), Defilippi-Sobrero (Peugeot 205 Gti), Guerrini-Dongarra, Meli-Frati (Fiat Ritmo 130) 2; 37. Sartore-Roman (Opel Manta), Tignonsini-Picinelli (Opel Manta), Verna-Bessone, Picasso-Rovegno (Fiat Ritmo 130) 1 (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi). |

GRUPPO A - CLASSE 2500

- | |
|--|
| 1. Gatti (Bmw M3) p. 24 |
| 2. «Lucky»-Cazzaro (Bmw M3) 18 |
| Bertone E.-Cazzaro (Bmw M3) 18 |
| 4. Bargis-Frigerio (Renault 5 Gt Turbo) 13 |
| 5. Zenere-Monis (Bmw M3) 10 |
| 6. Dalla Pozza-Rosson (Bmw M3), Franzoni, Deriu-Bonardo (Fiat Uno Turbo), Curti-Pezzotta (Fiat Uno Turbo) 9; 10. Tosi-Petroni (Fiat Uno Turbo), Vecchi-Pellati (Bmw M3) 6; 12. Dallamano-Dallamano 4,5; 13. Zordan-Marchetti (Bmw M3), Molena-Sclafani, Gallino-Meneghello, Noberasco-Cianci (Bmw M3), Ferrarini-Marchi (Fiat Uno Turbo) 4; 18. Campani-Nista, Moosleitner-Tuchler (Bmw M3), Bianchi-Cantaluppi 3; 21. Frasson-Rosso (Bmw M3), Ravaglia-Centenari (Bmw M3), Giannotti-Petroni (Fiat Uno Turbo) 2; 24. Oddera-Santucci (Bmw M3), Ravazzini-Fenech (Fiat Uno Turbo) 1 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo). |

GRUPPO A - Classe oltre 2500

- | |
|---|
| 1. Cerrato-Cerri (Lancia Delta 16V) p. 18 |
| 2. Della P.G.-Gullino (Lancia Delta Integrale) 15 |
| 3. Peduzzi-Ronzoni (Lancia Delta 16V) 12 |
| 4. Bossini-Zanella (Lancia Delta 16V) 9 |
| Gecchele-Cracco (Lancia Delta 16V) 9 |
| Grossi-Mari (Lancia Delta 16V) 9 |
| Andreucci-Cassina (Lancia Delta 16V) 9 |
| Rossi M.-Caliro (Lancia Delta Integrale) 9 |
| Foti-Mastuzzi (Lancia Delta Integrale) 9 |
| 10. Ogliari-Zoller 7; 11. Gregis-Ciceri, Liatti-Tedeschini, Fariciotti-Grisorio, Orioli-Casazza 6; 15. Corradin-Zami, Porro-Verdelli, Cimolai-Vazzoler, Leoni-Cappellini (Ford Sierra), L'Huillier-Bianda, Maneo-Imperio, Vezza-Bolla, Gazzola-Bessone 4; 23. Errani-Casadio, Cattaneo-Bernasconi (Toyota Supra), Zavagno-Pizamiglio (Ford Sierra), Bandierini-Gazzetti, Taruffi-Vittadello (Ford Sierra), Novello-Argentieri, Bedini-De Luca (Ford Sierra) 3; 30. Csermely-Varga, Vincenzi-Paterlini (Ford Sierra), Fidanza-Ficai (Ford Sierra), Manzoli-Carubelli 2; 32. Tortora-Masciadri 1 (tutti gli altri su Lancia Delta). |

AGHINI-FARNOCCHIA



GATTI



CERRATO-CERRI



SONO QUELLI CHE SINORA HANNO RACCOLTO PIÙ PUNTI

CHE STAKANOVISTI SCHENETTI E ALTAVILLA!

■ Sulle strade livornesi, per l'ultima volta in versione asfalto (lo ricordiamo: dal '91 la Coppa Liburna sarà su sterrato) si è vissuta una notte veramente eccezionale per Rallygame grazie ai testa a testa che si sono avuti praticamente in tutte le classi. Questi i responsi. Sappa ha portato a 8,5 i punti di vantaggio su Federici. Ora il cuneese di Dogliani è ad un passo dal successo finale visto che sono 9 i punti massimi ancora in palio. Fioretti, con al seguito gli istruttori della scuola federale Csaì accompagnati da Amilcare Ballestrieri, ha piazzato la vittoria del successo finale matematico. Stesso destino per Maggi e Aghini. Nella classe 2500 quello che ha messo il maggior fieno in cascina è stato Marco Gatti, ma per lui c'è ancora l'ombra della coppia Bertone-«Lucky», quest'ulti-

mo rilanciato dal successo di Bassano. Nella classe maggiore, invece, è soprattutto Rocco Peduzzi a sperare visto che, verosimilmente, né Cerrato né Deila, che attualmente lo precedono, saranno al via della gara romana. Nel Gruppo N la acerrima lotta fra Altavilla e il piacentino Camillo Botti si è risolta con l'en-plein del piemontese, vincitore sia a Livorno che a Bassano, segno del suo indubbio lavoro. Peccato per Botti, che ha da recriminare per il guasto meccanico patito a Livorno e per l'impossibilità di schierarsi a Bassano essendo rimasto escluso dagli accettati! Nella classe 1400 nuovo colpo di Schenetti, che con Altavilla costituisce la coppia con il maggior numero di punti: ben 42 per il torinese; 40,5 per il modenese. Gran finale, dunque, a Roma per la classe 1600: Fuggetta era riuscito ad allungare a Li-

vorino, scavalcando in graduatoria Bracotti. Il piemontese si è rifatto a Bassano e ora i due si presentano all'ultimo appuntamento in perfetta parità. Nella due litri la puntata livornese è stata favorevole a Onoscuri, mentre a Bassano si è verificato un nulla di fatto: ora vi sono ben cinque equipaggi racchiusi in soli tre punti. Nella classe 2500 Tacchinardi è tornato in gioco con la superba prestazione sfoderata a Bassano e si è portato a un solo punto e mezzo da Immovilli, scavalcando Chelazzi. Per i tre, dunque, è tutto rimandato al rally della Capitale. Infine nella classe oltre 2500 il Liburna ha mandato a segno Maioli e Fassina. Per l'ultimo atto, nell'ipotesi che Fassina non partecipi, potranno giocarsi il successo finale il vincitore in pectore del Trofeo Italia Nord e Pierangelo Rossi. □



GRUPPO N - CLASSE 1150

1. Altavilla-Cragnaz (A112)	p. 42
2. Botti-Migliorini (A112)	24
3. Malatesta-Santini (A112)	9
4. Callegari-Tronconi (A112)	6
Nardon-Rossato (A112)	6
Cacciavellani-Ferrari (A112)	6
Bianchi-Maddaleni (A112)	6
Bertolini-Poccioni (A112)	6

9. Ghegin-Calderan, Paoletti-Macelloni, Borghi-Berselli, Favazzi-Ballarini, Cavallo-Giordano, Patti-Righetti, Marcaccini-Piazza 4; 16. Pozza-Pernogotti, Ceccarini-Callaioli, Sala-Ugolini, Biggi-Alberti, Picotto-Depetris 3; 21. Putti-Pizzocaro, Mannari-Di Giuseppe, Manfredini-Tartarini, Pavesi-Lambri, Bertoli-Bertoli 2; 26. Sistino-Sistino, Bertotto-Sartoris, Mazzeri-Mangiagalli 1 (tutti su A112).



ALTAVILLA-CRAGNAZ

GRUPPO N - CLASSE 1400

1. Schenetti-Bertani (Peugeot 205 Rallye)	p. 40,5
2. Frati-Franchi (Peugeot 205 Rallye)	16
3. Cantarelli-Carini (Peugeot 205 Rallye)	9
Olocco-Lanternino (Peugeot 205 Rallye)	9
Guerreschi-Goffredi (Opel Corsa)	9
Ronconi-Ferracin (Suzuki Swift Gti)	9
7. Vivalda-Gnech 8; 8. Grandi-Caramatti 7; 9. Cavaccini-Adami, Lucchetta-Giacoppo, Monsutti-Malisan, Boccalatte-Demeglio, Boretto-Sabena 6; 14. Zonta-Gerin, Hunziker-Marano, Formolli-Belfiore, Pescio-Peonia, Tosini-Scotti 4; 19. Drusi-Bettega (Citroën Ax), Liva-Cavallaro, Stefanin-Diverio, Ottoni-Borghi, Ciarcelluti-Faccio, Otti-Fabris 3; 25. Mery-Naby (Suzuki Swift), Ravasio-Ravasio, Gasparotto-Tonello, Maggiori-Baldonieri, Marchetti-Vercesi, Bevione-Calleri 2; 31. Recchiuti-Sponsilli 1,5; 32. Incerti-Tonelli, Bertollo-Fantinato, Bertone M.-Pascale, Cuneo-Brembati, Pea-Carnelos 1 (tutti su Peugeot 205 Rallye).	



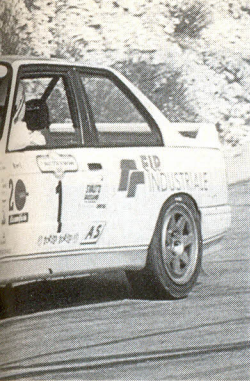
SCHENETTI-BERTANI

GRUPPO N - CLASSE 1600

1. Bracotti-Mancin (Peugeot 205 Gti)	p. 22
Fuggetta-De Vincenzi (Opel Corsa)	22
3. Porro-Ronchetti (Honda Civic-Opel Corsa)	10
4. Giacometti-Berardelli (Peugeot 205 Gti)	9
Fabbiani-Corradi (Peugeot 205 Gti)	9
Riva-Bottinelli (Peugeot 205 Gti)	9
De Lucia-Merozzi (Opel Corsa)	9
8. Bolzoni-Cavagnoli (Opel Corsa), Riva-Bottinelli, Carpeneto-Canale (Ford Fiesta) 6; 11. Detleff-Schrankl, Riccardi-Merlini (Opel Corsa), Tamagnini-Tamagnini 4; 14. Bianchini-Notaristefano, Benvenuti-Petrogalli (Toyota), Vardanega-Bavaresco, Frizza-Bassi (Opel Corsa) 3; 18. Palamenghi-Filumani, Giovannetti-Bassani (Opel Corsa), Fontana-Fontana, Scotti-Simoni (Opel Corsa), Barbieri-Rossi 2; 23. Antolini-Tosi (Honda Civic), Gufoni-Piperno, Ribaldeschi-Cioci (Fiat Ritmo), Goatelli-Battisti (Citroën Visa), Bolzoni-Bertagna 1 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).	



BRACOTTI-MANCIN



SOLO ASFALTO NELLA CAPITALE

Roma si appresta a ospitare il gran finale di Rallygame '90. La prova capitolina, in programma il 10 e 11 novembre prossimi, è già nella fase di avvio. Il 12 ottobre si sono infatti aperte le iscrizioni e chi è interessato ha tempo per farle pervenire sino al 3 novembre (alla Assi Promo Competition Car, piazzale Clodio 12, 00195 Roma, Tel. 06/311433). Le prove speciali in programma sono 16, tutte intorno a Roma, tutte con fondo asfaltato e veloce. La formula ricalca in sostanza quella delle passate edizioni, per un totale di circa 550 km, dei quali oltre 120 per le speciali. Partenza e arrivo avverranno nella suggestiva cornice di Via Veneto, start alle ore 21,01 di sabato 10 novembre e arrivo previsto del primo concorrente domenica 11 alle ore 14,21. Le verifiche sportive si terranno presso il Jolly Hotel di Roma mentre quelle tecniche si svolgeranno a Villa Borghese. La gara romana, che è giunta alla 11. edizione e che lo scorso anno fu vinta da Barchiesi-Parisi su Bmw M3, fa così da finale al Rallygame. Ricordiamo al proposito che le gare sinora disputate sono state: Cinzano, Ciocco, Lanterna, Coppa Feraboli, Pescara, Appennino Reggiano, Piancavallo, Liburna e Bassano. □

L'auto di Corradin, a fianco (Attualfoto) reca i segni della lotta a Bassano, dove il pubblico ha applaudito al successo di «Lucky», in alto, con la Bmw. Alla Coppa Liburna Fioretti, sopra (Photo4) si è messo ancora una volta in bella evidenza

REGOLAMENTO

POCHE NORME SEMPLICI

ISCRIZIONI. Non vi è obbligo di alcuna iscrizione. Tutti i partecipanti alle gare valide verranno automaticamente considerati per l'assegnazione dei punti. All'atto delle iscrizioni ad ogni singola gara andrà segnalata all'organizzazione, specie per i fuori zona, la partecipazione a Rallygame per avere diritto alle eventuali facilitazioni e per ricevere le sticher di Autosprint da apporre sulla vettura.

GARE. Al campionato possono prendere parte indistintamente tutti i piloti. Le vetture ammesse sono esclusivamente quelle previste dalla Csa per il 1990, quindi le appartenenti alle sei classi del Gr.A e alle sei del Gr.N.

PUNTEGGIO. In ognuna delle 10 gare previste dal calendario sarà assegnato un punteggio ai primi sei classificati di ciascuna delle classi insignite dalla Csa secondo la scaletta in vigore in F.1 (9, 6, 4, 3, 2, 1) e senza l'applicazione di alcun coefficiente. Al termine della stagione sarà stilata una classifica finale per ciascuna delle 12 classi che terrà conto dei 5 migliori risultati conseguiti nell'arco delle 10 gare. In caso di ex-aequo saranno presi in considerazione i risultati in eccesso. Per avere diritto al riconoscimento (Coppa Autosprint di classe e partecipazione alla manifestazione finale che designerà gli aventi diritto ai premi finali) sarà necessario avere ottenuto almeno due piazzamenti. Dai premi finali sono esclusi piloti ufficiali o professionisti.

CONTROVERSIE. Qualsiasi contestazione sarà esaminata da un «Consiglio di Saggi» composto da Carlo Cavicchi, direttore di Autosprint, Sandro Munari, Amilcare Ballestrieri, Armando Cavallari, Alcide Paganelli, Gino Macaluso, Mauro Manini, Mario Mannucci, Luciano Trombotto.

GRUPPO N - CLASSE 2000

1. Onoscuri-Spoletini (Peugeot 205 Gti)	p. 16
2. Lenci-Buscioni (Peugeot 309 Gti)	15
3. Bertolini-Tumaini (Peugeot 205 Gti)	13
Fiara (Peugeot 205 Gti)	13
Zanchi-Goggia (Peugeot 205 Gti)	13
6. Zanusso-Donanzan, Messori-Calli (Opel Kadett Gsi), Acerbi-Bonardi (Fiat Ritmo), Cittadini-Lugenti, Plaia-Agostinelli, Lavagna-Salvatore 9; 12. Cisco-Stefani, Guagliardo-Mandalà, Gregolato-Palladino (Opel Kadett Gsi), Seghesio-Rubba 6; 16. Barattini-De Marchi 5; 17. Longo-Tonin (Opel Kadett Gsi), Fantei-Moggia (Opel Kadett Gsi), Annovazzi-Tersch (Opel Kadett Gsi), «Id»-«Carietto» (Opel Kadett Gsi), Borgna-Mentoni, De Ricco-Iacuzzi 4; 23. Bussjager-Schwerdt (Vw Golf Gti), Monti-Bisso, Tremonti-Mazzuchin, Gatti-Ciacci, Forato-Bordin, Perin-Onoscuri, Picasso-Ispulla, Locatelli-Raineri (Opel Kadett Gsi) 3; 31. Pupin-Tomasi, Bahrabadi-Bahrabadi, Domenicali-Fedeli (Opel Kadett Gsi), Rivoira-Blua, Ugoletti-Cavalletti (Peugeot 309 Gti), Bini-Centenaro (Opel Kadett Gti) 2; 37. Intorcica-De Nardi, Papi-Salvioni, Zanchetta-Bortolin, Lena-Ghinaglia (Fiat Ritmo), Manzone-Canale, Conterno-Conterno (Opel Kadett Gsi) 1 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).	

GRUPPO N - CLASSE 2500

1. Immoivilli-Zobbi (Bmw M3)	p. 18
2. Tacchinardi-Marcomini (Renault 5 Gt Turbo)	16,5
3. Chelazzi (Renault 5 Gt Turbo)	15
4. Torchio-Quarantani (Renault 5 Gt Turbo)	9
Molinari-Del Negro (Bmw M3)	9
Wetzelsperger-Steil (Bmw M3)	9
Panesi-Baravaglio (Renault 5 Gt Turbo)	9
Tringali-Consorti (Renault 5 Gt Turbo)	9
Viterbi-Putzu (Renault 5 Gt Turbo)	9
10. Alessi-Ziglioli, Toninelli-Mugnaini, Guarducci-Randazzo, Defendi-Rocca (Renault 11 Turbo) 6; 14. Mason-Giacomin, Baldini-Giannone, Tarantino-Vimercati, Strukely-Bevilacqua, Gallo-Pardi, Veglio-Colla, Cozzucoli-Guzzardi 4; 21. Maroso-Pizzato, Morelli-Simi, Cirilini-Cirilini, Compierchio-Massari, Poltera-De Santis 3; 26. Bordignon-Monsutti, Vannucci-Toccafondi, Zoni-Ramelli, Pellegrini-Fanfani, Tortorolo-Pastorino 2; 31. Fani-Evangelisti, Vettore-Stopazzola, Calabrin-Cesaro, Caselli-Lusetti 1 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).	

GRUPPO N - CLASSE OLTRE 2500

1. Maioli-Gozzi (Ford Sierra Cosworth)	p. 24
2. Fassina-Chiapponi (Ford Sierra Cosworth)	18
3. Rossi P.A. (Ford Sierra Cosworth)	16
4. Panontin-Zanella (Ford Sierra Cosworth)	13
5. Doni-Pierotti (Ford Sierra Cosworth)	10
6. Battaglin-Aloro (Ford Sierra Cosworth)	9
Sipsz-Sipsz (Lancia Delta 16V)	9
Ferrara-Marinotto (Lancia Delta 16V)	9
9. Borra (Sierra) 7; 10. Oldrati-Vinzioli, Gasparotto-Zanatta, Stagni-Di Marco, Bentivogli-Hedinger (Sierra), Scrollini-De Dominicis, Bensi-Vallini (Sierra) 6; 16. Dal Maso-Corradin (Sierra), Calcinotto-Danzo, Munari-Zanatta, Filippi-Roberi, Taverna-Guida, Lupidi-Bruni (Renault 21 Turbo) 4; 22. Perategato-Marzotto (Sierra), Speranza-Matteoni (Sierra), Bazziero-Nastuzzi (Sierra), Manfrinato-Condootta (Sierra), Cusi-Grisendi, De Paoli-Paccagnella, Daniele-Daniele, Bosco-Storti (Sierra), Braccini-Rovini (Sierra) 3; 31. Sbalchiero-Casa (Sierra), Bensi-Vallini (Sierra), Scarpis-redigonda, Piacentini-Di Marco (Sierra), Pasquallimion (Toyota Celica), Rafanelli-Bertonasco, Tronconi-Barone (Sierra) 2; 38. Baù-Barnaba, Parra-Del Punta (Renault 21 Turbo), Massera-Ferraroni, Chiappelli-Buonamico 1 (tutti gli altri su Lancia Delta).	



ONOSCURI-SPOLETTINI



IMMOIVILLI-ZOZZI



MAIOLI-GOZZI

FRANCO CUNICO IN PREDICATO PER LA SUBARU

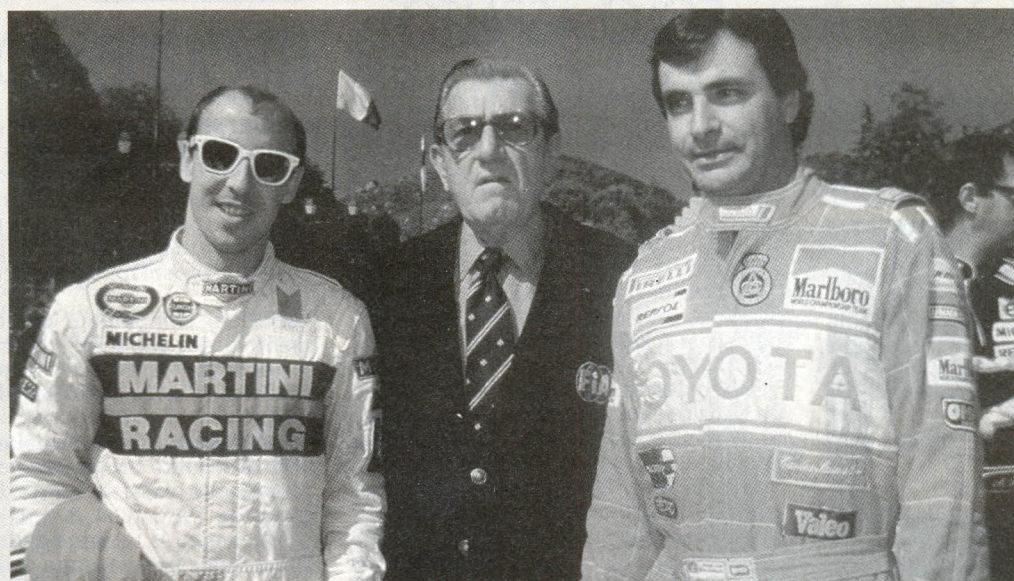
È UNA possibilità remota, ma non improbabile, quella che vedrebbe Franco Cunico pilota della Subaru-Prodrive in tre-quattro corse del mondiale '91. Praticamente escluso dal programma Ford, team nel quale dovrebbe approdare Ari Vatanen per disputare 1000 Laghi e Rac, il pilota italiano potrebbe affiancare Chatriot in quelle prove dove sarà assente Markku Alen (ad esempio il Tour de Corse). Intanto Cunico sembra intenzionato a rinunciare al prossimo Rac: il suo posto dovrebbe essere preso da Blomqvist, che proprio in questi giorni sta effettuando test in Kenya con la Nissan Pulsar Gt-R.

LANCIA E MARTINI FESTEGGIANO I DIECI ANNI

NESSUNA novità è stata comunicata all'incontro Martini con la stampa che si è tenuto giovedì 11 ottobre nella sede della Casa a Passione di Chieri, in provincia di Torino. Era attesa l'ufficializzazione dei programmi Lancia nel mondiale rally 1991 e questa è arrivata senza scosse: Biasion e Kankkunen confermati per 8 gare ciascuno; Saby e Loubet con i colori ufficiali rispettivamente a Montecarlo e al Tour de Corse; Auriol impegnato in tutte le 14 gare del mondiale piloti con una Delta 16V del Jolly Club-Fina ma preparata in Abarth; una terza Delta Martini iscritta al Safari, ancora non si sa se affidata all'argentino Recalde o — questa l'unica possibile e piacevole sorpresa — a Cerrato. Per il resto, nella bellissima cornice, colorita dalla presenza di tutte le Lancia Martini del decennio 1980-'90, solo tanti discorsi. Uno, in particolare, ha attirato grande attenzione: quello dell'amministratore delegato del Gruppo Fiat, Cesare Romiti, che ha rimarcato come l'abbinamento Lancia Martini costituisca forse l'unica opposizione di successo al crescente strapotere automobilistico dei giapponesi.

PREMIAZIONE COL PRESIDENTE ALL'HIMALAYAN

I VINCITORI dell'11. Himalayan rally, in programma dal 4 al 7 novembre, con partenza e arrivo a Nuova Delhi, riceveranno i loro premi direttamente dal Presidente dell'India, Venkataraman. L'Himalayan rally è valido quale 5. e ultima prova del campionato Asia-Pacifico. Ricordiamo che la gara precedente è stata il rally di Australia valido per il mondiale e vinto da Juha Kankkunen. In Australia il leader del campionato Asia-Pacifico Ross Dunkerton si era ritirato per uscita di strada con la sua Mitsubishi Galant Vr4 mentre anche il detentore del titolo Rod Millen non aveva avuto fortuna con la sua Mazda 323 4Wd.



A SANREMO I PILOTI PROFESSIONISTI RIUNITI IN ASSOCIAZIONE E' NATO IL CLUB DEGLI UFFICIALI

I PILOTI e i coéquipier delle squadre ufficiali presenti al rally di Sanremo hanno dato una prima risposta ad alcune recenti decisioni della Fisa, ad esempio l'estensione del mondiale conduttori '91 a 14 prove, riunendosi in associazione (World Rally Professionalist Association, associazione dei piloti professionisti del mondiale rally), al termine di una riunione che si è tenuta alla vigilia della gara. Eletti i rappresentanti, Billstam (abituale navigatore di Ericsson), Sainz, Siviero e Moya, il «club degli ufficiali» (nella foto Holmes, Didier Auriol e Carlos Sainz sono con il presidente della Fisa Jean Marie Balestre) ha votato tre importanti proposte che saranno immediatamente sottoposte all'attenzione della Fisa. Innanzitutto c'è la volontà da parte dei professionisti del mondiale che le gare della serie iridata siano contenute a 8, quindi senza alcuna distinzione tra prove del

campionato costruttori e di quello conduttori. È questo un punto sul quale copiloti e navigatori sembrano decisi ad andare fino in fondo. La seconda proposta riguarda le controverse ricognizioni regolamentate. L'argomento prove pre gara comprende soprattutto l'uso delle vetture «muletto», che in Italia, come già in Nuova Zelanda e Australia, è stato vietato; le ricognizioni, infatti, sono state effettuate con normali modelli stradali. Ebbene, l'associazione dei piloti chiederà che esse siano svolte con «muletti silenziati», dotati cioè di impianti di scarico come imposti dal codice della strada, quindi una via di mezzo tra la vettura di serie e la «test car» classica; questo per motivi di sicurezza. L'ultima proposta, infine, riguarda la distribuzione del radar, di gara, che dovrà avvenire non prima di 15 giorni dal via del rally.

ANTIDOPING ANCHE NEL MONDIALE

«ATTENZIONE, dall'anno prossimo la pipì potrà essere usata contro di voi»: è questa la battuta, scherzosa ma non troppo, circolata alla vigilia del rally di Sanremo quando la Fisa ha fatto sapere che dal '91 nelle gare del mondiale rally i piloti saranno sottoposti a controlli antidoping. Il presidente della commissione rally della federazione internazionale, il francese Guy Goutard, ha affermato che tale decisione è stata presa per allinearsi alle normative del Comitato Olimpico Internazionale e che l'applicazione dei controlli antidoping, così come l'elenco delle sostanze proibite, sarà diverso da Paese a Paese. L'antidoping è stato già applicato in passato in alcune prove del campionato del mondo rally e in gare di campionati nazionali, ma è la prima volta che si è decisa la sua istituzione come prassi fissa con ogni corsa. I controlli saranno effettuati «a sorpresa», durante lo svolgimento dei rally.

PIROLLO SI E' ACCORDATO CON FORD

ANCORA in forse all'indomani del rally di Australia, il passaggio alla Ford di Gigi Pirolo, 36enne coéquipier di Alex Fiorio, è stato perfezionato proprio alla vigilia del Sanremo. Pirolo, quindi, lascia la Lancia dopo un decennio e passa armi e bagagli (leggi esperienza) alla squadra britannica con la quale, al fianco di Fiorio, disputerà nella prossima stagione otto prove del mondiale con la Sierra Cosworth 4 x 4 Gruppo A. L'accordo tra il navigatore veneto e la Ford sembrava dovesse sfumare perché tra le parti non era stata raggiunta l'intesa sull'ingaggio, sbloccata poi di fronte al timore dei responsabili della Ford Motorsport di vedere Alex Fiorio «orfano» del suo socio, con il quale divide l'abitacolo dall'86 formando così una tra le coppie meglio affiatate del giro mondiale. È stato proprio Fiorio a impuntarsi perché le richieste di Pirolo venissero soddisfatte.

A MOOSLEITNER L'EDIZIONE '90 DELLA MITROPA CUP

CON L'8. posto assoluto conquistato al recente rally di Bassano vinto da «Lucky» Mathias Moosleitner e Margit Tucher si sono aggiudicati la Mitropa Cup edizione '90. Dopo una dura lotta con il nostro Errani, Moosleitner è riuscito dunque a cogliere l'alloro con la sua Bmw M3 (sotto Photo4) Gruppo A. L'ultimo appuntamento del campionato è l'Adac 3 Stadte, in programma dal 19 al 21 ottobre.



SARÀ DISTRIBUITO AL RAC UN ADESIVO PRO SICUREZZA



COME al Sanremo, che da tempo ha già avviato un'opera di sensibilizzazione ai temi della sicurezza (quest'anno per esempio la vettura apripista ha il potere di far sospendere la prova se non ci sono i requisiti necessari) anche gli organizzatori del Rac rally d'Inghilterra (prova conclusiva del mondiale, in programma dal 25 al 29 novembre prossimi) continuano nella loro opera di sensibilizzazione rivolta al pubblico britannico. Dopo le iniziative degli scorsi anni per l'edizione '90 sono già state stampate migliaia di decals, della quale si vede, la riproduzione, da distribuire prima e durante il rally. Il simpatico sticker reca una vignetta dove pilota e navigatore sollevano simbolicamente il pollice per la sicurezza.

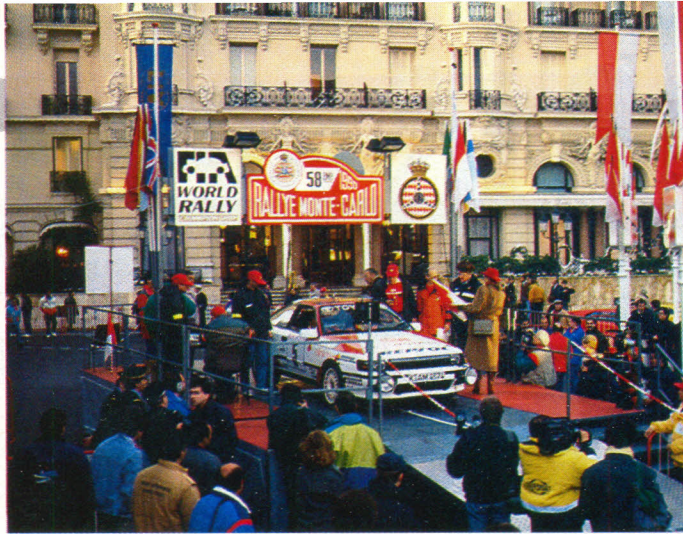
QUATTRO GARE PER ORIOLI NEL '91 CON DELTA E M3

L'ATTIVISSIMA scuderia Città di Castel Franco sta già definendo i programmi di punta per il 1991. Primo pezzo del mosaico l'acquisizione dalla Pro Motor Sport di una Bmw M3 Gruppo A (già impiegata, con successo, da «Lucky» al rally di Bassano) e l'accordo per far disputare quattro gare di prestigio a Edy Orioli. Il dakariano (2. assoluto all'Appennino Reggiano dietro Bossini) disporrà per lo più di una Lancia Delta 16V Gr. A ma in almeno un'occasione si presenterà al via con la Bmw M3 della scuderia.



MAURIZIO ROSSI CAMBIA TEAM NEL TROFEO NORD

MAURIZIO ROSSI, protagonista quest'anno nel Trofeo d'Italia Nord con una Lancia Delta Integrata della scuderia Grifone, cambierà colori per la finale di stagione. In occasione del rally Città di Torino, ultima prova del Trofeo Nord (con coefficiente 2) in programma dal 26 al 28 ottobre, Rossi passerà infatti al volante di una Lancia Delta 16V Gruppo A della Jolly Autosport. La Grifone non era in grado di fornire a Rossi una versione 16 valvole della Delta.



TITOLO PILOTI CON 14 GARE NEL MONDIALE DEL 1991

SARÀ ancora il rally di Montecarlo (nella foto Ericsson al via della scorsa edizione con la Toyota, Photo4) ad aprire la serie iridata. Il consiglio mondiale dell'automobile, riunitosi a Parigi la scorsa settimana, ha deliberato il calendario del mondiale rally '91, che sarà aperto in gennaio dalla prova monegasca e che vedrà salire a quattordici (ma solo per la prossima stagione) le gare valide per il titolo piloti. Confermate le singole date gli unici dubbi restano ora legati a una prova del mondiale piloti da escludere fra Nuova Zelanda, Costa d'Avorio e Germania. Uno dei tre rally, infatti, non farà parte della serie iridata. La decisione definitiva sarà presa nella riunione dicembrina. Ecco il calendario. Mondiale Costruttori e Piloti: 24-31 gennaio Montecarlo; 5-10 marzo Portogallo; 27 marzo-2 aprile Safari; 27 aprile-2 maggio Tour de Course; 1-6 giugno Acropoli; 22-28 giugno Argentina; 20-26 agosto 1000 Laghi; 19-23 settembre Australia; 13-18 ottobre Sanremo; 24-29 novembre Spagna. Oltre a queste avranno validità solo per il mondiale piloti le seguenti gare: 14-18 febbraio Svezia; 30 ottobre-2 novembre Spagna, più due fra: 28 giugno-3 luglio Nuova Zelanda; 18-21 luglio Germania; 27 ottobre-2 novembre Costa d'Avorio.



CERATO INSEGUE CERRATO

Ecco il risultato dello spoglio delle schedine del concorso «Gioca Totip e vota il tuo pilota preferito» relativo al rally di Bassano disputatosi dal 28 al 30 settembre scorsi: 1. Cerrato 4450 preferenze; 2. «Lucky» 1604; 3. Vudafieri 1217; 4. Dalla Pozza 1021; 5. Rossi 1002; 6. Zordan 828; 7. Mosleitner 727; 8. Bossini 630; 9. Zeneze 626; 10. Peduzzi 617. La classifica provvisoria del concorso «Targa Florio, Veneto, Isola d'Elba, Salento, Pescara, Sassari, Limone Piemonte, Appennino Reggiano, Lana, Piancavallo, Liburna, Messina e Bassano» è la seguente: 1. Cerrato con 33.665 preferenze; 2. Cerato 10.122; 3. Liati 6.580; 4. Fassina 6.260; 5. «Lucky» 5.393; 6. Grossi 5.013; 7. Bentivogli 4.959; 8. Stagno 4.504; 9. Rossi 4.333; 10. Aghini 4.265; 11. Fabbri 4.181; 12. Grassini 4.176; 13. Bertone 4.152; 14. Maioli 3.778; 15. Dalla Pozza 3.254; 16. P.G. Deila 3.060; 17. Zenere 2.802; 18. Rosselli 2.434; 19. Calderoli 2.299; 20. Miele 2.278; 21. Peduzzi 2.010; 22. Manfrinato 1.982; 23. Biasion 1.958; 24. Bossini 1.924; 25. Caranna 1.645; 26. Ogliaresi 1.445; 27. Tramontana 1.414; 28. Panebianco 1.047; 29. Del Zoppo 1.392; 30. Vudafieri 1.257; 31. «Grizzly» 1.041; 32. Bosurgi 1.035; 33. Bensi 993; 34. Panontin 894; 35. «Apy» 831; 36. Zordan 847; 37. Andreucci 776; 38. Mosleitner 731; 39. Gecchele 665; 40. Gatti 579; 41. Maneo 556; 42. Griotti 474; 43. Dionisio 459; 44. Frezato 428; 45. Beltrami 371; 46. Cusi 364; 47. Stagni 359; 48. Galli 326; 49. Rostagno 345; 50. Gregis 304; 51. Tabaton 244; 52. Fiorio 235; 53. R. Deila 229; 54. Fiora 149; 55. Doni 105; 56. Sainz 76; 57. Vallisnieri 21; 58. Kankkunen 24; 59. Zanussi 16; 60. Munari 13; 61. Auriol 13; 62. Orioli 9; 63. Raffaelli 8; 64. Cardelli 7; 65. De Martini, Conti, Pianezzola, Lupidi 6; 69. Travaglia 5; 70. Bertone, Bergamini, Cerutti 4; 73. Bertolini, Caselli, Fioretti, Furia, Claia, Manco, Noverasco, Vita 3; 81. Baldi, Cambiaghi, Cancelliere, Ceccato, Corradin, DalBen, Dionisio, Fassitell, Nardari, Pepe, Polato, 2; 92. Albiero, Arbeti, Balesi, Benedetti, Bolognesi, Camerotto, Chiarotti, Chimentin, Ceru, Columbu, Corio, DiLella, Eugeni, Fois, Gasparotto, Gogo, Grobberio, LaVecchia, Longhi, Monti, Perazzetta, Pianezzola, Pozzi, Rosi, Sbalchiero, Tedeschi, Olivi, Umarilli, Vannucchi, Villani 1.



A NOVEMBRE IL RALLY REVIVAL A SAN MARINO

NEL WEEK END del rally di San Marino, in programma il 10 e 11 novembre prossimi e valido per l'Europeo rally nonché per il Trofeo Csaì terra, si svolgerà anche l'8. edizione del rally Revival '60-'70, memoria Bisulli. Gara di regolarità a invito il San Marino Rally Revival ha aperto le iscrizioni il 10 ottobre e queste saranno chiuse il 31. Verranno ammesse al massimo 80 vetture, costruite negli anni '60 e '70, comprese quelle non inserite negli elenchi Csaì. Due le tappe in programma, con partenza sabato 10 novembre alle ore 15,00 da Rimini (P.le Indipendenza) e arrivo a San Marino domenica 11 alle ore 12,00.



NEL CAMPIONATO JUGOSLAVO SPONSOR IN GUERRA

CURIOSA situazione nel campionato jugoslavo dove l'eterno campione Filipovic (vincitore da 15 anni) rischia di non poter difendere il proprio scettro. Mancano infatti due gare alla conclusione ma la penultima prova potrebbe saltare perché lo sponsor dell'attuale leader della serie, Kuzmic, era anche sponsor della gara e all'ultimo momento ha annullato il proprio impegno... Dall'altra parte uno degli sponsor di Filipovic, la casa petrolifera jugoslava Ina, sta cercando di subentrare nel finanziamento per consentirne la disputa!

ALLA MAZDA ITALIA LO SVILUPPO DELLA 323 GR. N

IL MAZDA rally Team Italia di Geri Pelli ha avuto il benestare definitivo dalla Mazda Corporation per condurre lo sviluppo della versione Gruppo N della nuova Mazda 323 4Wd che ha debuttato in versione Gruppo A al rally 1000 Laghi. L'Mrti sarà dunque un punto di riferimento, non solo in Italia, per tutti quanti vorranno gareggiare con la versione Gruppo N della vettura giapponese. Alcuni test con la nuova vettura sono già stati svolti nei mesi scorsi.

MONTECARLO SPORT E TAMOIL INSIEME NEL '91

LA MONTECARLO Sport ha raggiunto di recente un importante accordo di sponsorizzazione con la Tamoil. Le Lancia Delta 16V del team astigiano recano i colori Tamoil già a partire dal rally di Sanremo (dove sono schierate tre vetture, due Gruppo N per Fassio e Da Sacco e una Gruppo A per Morandini) in vista di una collaborazione più estesa nel '91.

SALITA/Alghero

**BARIBBI FA
... CINQUINA**

ALGHERO — Ezio Baribbi ha vinto per la quinta volta negli ultimi sei anni la coppa Città di Alghero, giunta alla 35. edizione e disputata sui tornanti di Scala Piccada.

Alghero (Ss), 14 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella Pa/9) 5'43"60; 2. Magliona (Osella Pa/9) a 9"72; 3. Satta (Osella Pa/9) a 18"76; 4. Secchi (Osella Pa/9) a 30"72; 5. Bitti (Lucchini Sport) a 35"99; 6. Tomatore (Osella Pa/6) a 38"31; 7. Prossiner (Lucchini Sn) a 42"67; 8. Polla (Lucchini Alfa) a 59"94; 9. Nonnis (Gir Alfa Romeo) a 1'25"81; 10. Fanli (Ams) a 1'26"63.

SLALOM/Vernasca

**CESARI
CAMPIONE**

VERNASCA — Augusto Cesari, ha conquistato l'ambito Superslalom 90. Nella gara di Vernasca ha battuto Gianpasquale De Micheli. In Gr. N il primo posto per Maurizio Aiolfi e in Gr. A di Arturo Alessandrini.

Vernasca (Pc), 14 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 154,04; 2. De Micheli (Gmg) 159,14; 3. Marengo (Abarth X 1/9) 165,59; 4. Patete (Abarth X 1/9) 165,99; 5. Rizzi (Dallara) 167,79; 6. Silvestri (Dallara Protipo) 168,99; 7. Giarracca (Fiat X 1/9) 169,17; 8. Pastorelli (Abarth X 1/9) 171,80; 9. Pennazio (Abarth X 1/9) 172,10; 10. Mozzone (Gmg) 174,28.

RALLY 1. SERIE/Impruneta

**GAZZOLA
STREPITOSO**

IMPRUNETTA — Con una bella rimonta, l'equipaggio cuneese Gazzola-Bessone, su Lancia Delta Integrale 16V, si è aggiudicato la 10. edizione del rally Impruneta, distanziando di soli 2" Pasutti-Trentin.

Impruneta (Fi), 13-14 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Gazzola-Bessone (Lancia Delta Integrale 16V) 50'12"; 2. Pasutti-Trentin (Bmw M3) 2"; 3. Bolognesi-Mascherini (Renault 21 Turbo) a 1'20"; 4. Biaggioni-Tosi (Opel Kadett 16V) a 1'53"; 5. Cortese-Pasquino (Lancia Delta Integrale) a 2'42"; 6. Martinelli-Serra (Renault 5 Gi Turbo) a 2'44"; 7. Balidacci-De Angelis (Lancia Delta Integrale) a 3'04"; 8. Pucci-Ballanti (Renault 5 Gi Turbo) e 3'51"; 9. Guarducci-Randazzo (Renault 5 Gi Turbo) a 3'53"; 10. Germuzzi-Pedrani (Lancia Delta Integrale) a 4'23".



Successo di Ezio Baribbi, in alto (foto Biondo), in terra sarda alla 35. Coppa Città di Alghero. Augusto Cesari, sopra, imponendosi a Vernasca, ha conquistato il Superslalom 90

SLALOM/Moscufo

**DI GIUSEPPE
E' II RE**

MOSCUFO — Organizzato dall'Angry Team si è svolto il 1. Slalom Svolte di Moscufo. La vittoria è andata nettamente a Di Giuseppe che, su Lancia Beta Montecarlo, si è imposto sia nella 1. che nella 2. manche.

Moscufo (Pe), 14 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 126.53; 2. Arduini (Porsche 914) 127.04; 3. campanile (Fiat 600) 127.12; 4. Cerbo (Fiat X 1/9) 127.97; 5. Piccioni (Renault 5 Gi) 129.81; 6. Tarquini (Porsche 914) 131.47; 7. Vallei (Fiat 126) 131.91; 8. Di Filippo (Fiat 600) 132.59; 9. Massari (Bertuccia) 133.56; 10. Palmari (Renault 5 Alpine) 133.98.

SLALOM/Vico Equense

**SARACCO
IN CAMPANIA**

VICO EQUENSE — Successo del piemontese Lorenzo Saracco, nel 7. Trofeo Città di Vico Equense, gara conclusiva del campionato italiano. Assente Augusto Cesari, Saracco ha battuto Erberto Rossi.

Vico Equense (Na), 14 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Saracco (Fiat X 1/9) Abarth) 151,56; 2. Rossi (Erbert R1) 152,70; 3. Carbone (Fiat X 1/9 2000) 157,34; 4. De Luca (Porsche 914) 162,64; 5. De Amicis (Fiat 850/2000) 163,56; 6. Salino (Peugeot 205 Rallye) 164,28; 7. Forgiato (Fiat X 1/9 2000) 165,34; 8. Filippi (Peugeot 205 Gi) 165,89; 9. Paladino (Fiat X 1/9 1600) 167,45; 10. Carena (Fiat X 1/9 1300) 167,70.

VELOCITÀ SU TERRA/Lonato

**ASSOLO DI
TAMBURINI**

LONATO — Sul rinnovato circuito di Lonato si è svolta, organizzata dal Team padova Cross, una gara di velocità su terra che doveva fungere da prova generale per il rilancio dell'impianto la prossima stagione. Nella 3. divisione classe 3500 non ha avuto difficoltà ad imporsi Luciano Tamburini, su Porsche 3500.

Lonato (Bs), 14 ottobre 1990

Le classifiche: 4. div.: 1. Bobolin (Fiat 500) Trazione anteriore - classe 1800: 1. Bonevelli (Fiat Ritmo); 2. div. - Trazione posteriore - Classe 1800: Bada (Fiat X 1/9). Classe 3500: 1. Gaetani (Porsche 3.2). 3. Div. Cross Junior 1600: 1. Fontana (Ford). Classe 3500: 1. Tamburini (Porsche 3.5).

VELOCITÀ SU TERRA/Latina

**ROSELLA
IMBATTIBILE**

LATINA — Ancora una vittoria di Rosella nella penultima prova del trofeo Universal Car. Il pilota di Sezze si è imposto nella sua classe 1800 mentre nelle altre due finali le vittorie sono andate a Barzi (classe 3500) e Carollo (classe 1000).

Latina, 14 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Rosella (Lancia Beta Montecarlo) 6'44"48; 2. Barzi (Renault 5 Turbo) 6'53"; 3. Pavanelli (Porsche) 6'54"; 4. Nanni (Fiat X 1/9) 6'56"; 5. Carollo (Fiat X 1/9) 7'01"0; 6. Pavani (Fiat X 1/9) 7'03"; 7. Cerroni (Fiat X 1/9) 7'06"; 8. Mastrogiacomo (Lancia Beta Montecarlo) 7'07"; 9. Spagnol (Fiat X 1/9) 7'09"; 10. Mangiapelo (Fiat X 1/9) 7'13".



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



SPECIALE
SCUOLA RALLY

TERRA MAES

Dieci edizioni ma non le dimostra. A Pugnochiuso il corso Opel-Autosprint ha confermato il suo ruolo fondamentale nel formare futuri piloti e navigatori

PUGNOCHIUSO — Quando hanno ricevuto la telefonata che li informava di essere stati prescelti per la Scuola rally Opel-Autosprint al Gargano molti di loro hanno fatto i classici salti di gioia. Perché? Qual è il segreto di un'iniziativa che, giunta alla 10. edizione, non vede diminuire l'attenzione nei suoi confronti da parte di migliaia di ragazzi? È quello che ci siamo chiesti mentre ci apprestavamo a seguire questi giovani fortunati nella settimana che li avrebbe trasformati da titubanti appassionati con la voglia di correre in piloti e navigatori pronti per tradurre in gara anni di

di capire come e in che cosa trovavano finalmente risposta mille domande che si condensano in una: come si comincia a correre? Il segreto del successo della Scuola è tutto qui. Nel mettere insieme l'esperienza, grandissima, degli insegnanti nei rispettivi settori e formare così un'equipe in grado di spiegare tutto non solo sulle tecniche di guida, ma anche sulle tattiche di gara, sull'uso di radar, road book, note. E poi



attese, speranze, ambizioni. Qualcuno aveva già esperienze agonistiche, ma limitate e non tali da cambiare la sostanza del discorso. Anche perché nessuno aveva comunque mai visto la... terra, cioè il fondo prescelto come base per l'insegnamento, la palestra attraverso la quale non può non passare l'insegnamento rallistico. Abbiamo così seguito anche noi il corso, cercando

ancora sulla preparazione fisica e mentale, sull'alimentazione, sulle gomme, sulla preparazione e messa a punto della vettura, sui regolamenti. Filo conduttore è «Rudy», vero e proprio motorino della scuola, anima e corpo di un'iniziativa che lui ha seguito fin dalla prima edizione. Con questi presupposti, dicevamo, abbiamo seguito l'evolversi della settimana di lezioni pra-

tiche e teoriche come se fossimo stati anche noi fra i partecipanti. Ciò che ci ha impressionato di più è stato lo spirito di corpo immediatamente formatosi fra i ragazzi, un legame capace di farli sembrare un'unica entità, pur nel mantenimento di ogni singola personalità. Un legame, anche, in grado di far loro comprendere subito come il rally sia uno sport di gruppo, nel quale

TRA



La terra del Gargano, il sole e il mare di Pugnochiuso hanno fatto per la decima volta da incantevole cornice ai partecipanti alla scuola rally Opel-Autosprint. Tra le novità la presenza della Kadett Gsi in versione 16 valvole (Photo4-Viva)

ognuno ha il suo compito e deve farlo al meglio. È stato incredibile notare come tutti cercassero di assorbire quante più informazioni possibili non solo da «Rudy» ma anche dal dottor Mori, dal preparatore delle due vetture a disposizione Ivaldo Barbolini, da Poli della Pirelli, da Fornaca della Sparco su omologazione di tute, caschi, accessori per il corredo del pilota e del

navigatore. Ma le due persone alle quali i ragazzi sono apparsi addirittura ammaliati sono state Renato Travaglia e Manuela Ruaben, pilota e navigatrice, insegnanti dopo essere stati degli autodidatti. Proprio dalle impressioni di Travaglia viene la conferma indiretta di cosa significhi poter essere impostati da una scuola prima di gettarsi nella mischia e lo stesso Travaglia (come

si legge a parte) ha ammesso che avrebbe risparmiato tempo e denaro se non avesse dovuto accontentarsi di un corso per navigatori seguito prima di cominciare a correre. Non solo. Lui, dopo un inizio di stagione con i fiocchi, nel quale si è segnalato come uno dei giovani più promettenti, è stato invitato a se-

Sergio Remondino

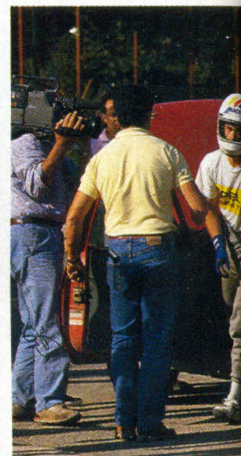




guire un corso di perfezionamento presso la scuola federale della Csaì. Ecco, questa ci è sembrata la simbiosi ideale: insegnamento dei rudimenti, pratica agonistica, affinamento ad alto livello. Come dire scuola dell'obbligo, università, master di specializzazione. Con Travaglia e Ruaben i ragazzi hanno stabilito un feeling che li ha portati quasi a svegliarli di notte per sapere come si deve impostare una determinata curva o leggere una nota. È nato anche uno spirito di emulazione che ha portato qualcuno a esagerare e commettere degli errori. Come quel ragazzo che, per provare a guidare utilizzando la tecnica che prevede l'uso del piede sinistro per la frenata, ha sbattuto abbastanza violentemente una delle due vetture. Questo esempio è per far capire quanto è stato intenso l'impegno, quanto grande la sete di imparare. E noi con i ragazzi, facendo tutto quello che hanno fatto loro tranne il mettersi al volante delle Opel Kadett Gsi Gruppo N a disposizione. È comunque stato sufficiente per cogliere il significato di un'iniziativa che ha festeggiato la decima edizione senza il minimo accesso alla flessione, continuando anzi a proporsi come strumento divulgativo unico per chi vuole avvicinarsi alla pratica delle corse. Noi abbiamo scoperto e riscoperto cose che credevamo di sapere o ricordare. Loro, ventenni con il sacro fuoco della passione per le corse, hanno visto trasformarsi in realtà quello che era un sogno. Gli episodi, simpatici, divertenti, commoventi anche, non sono mancati e questo depone ulteriormente a favore della Scuola, che tutti i ragazzi hanno affrontato impegnandosi al massimo, vivendola come un ... gioco molto serio. Alla fine se ne sono andati sapendone di più sui rally e non solo: questa esperienza infatti li ha resi amici. Lo spirito maturato, provando insieme a guidare e leggere le note, impedirà a tutti i partecipanti di dimenticare questa settimana. □



Due le vetture a disposizione: una Kadett Gsi 1800, sopra, e una Kadett Gsi 2000 16V, sotto con «Rudy» che sale a fianco di uno dei partecipanti alla scuola per un giro prova. Entrambe le auto sono state preparate secondo i dettami del Gruppo N da Ivaldo Barbolini (Photo4-Viva)



IL TRACCIATO

UNA «PALESTRA» TUTTA STERRATA

La palestra scelta per l'addestramento è un tracciato ricavato all'interno di un'area con fondo sterrato. Una terra non battuta, ma di tipo cedevole. Questo per due motivi. Il primo è quello di insegnare ai ragazzi la guida su un fondo a scarsa aderenza, da sempre la base dell'attività ralistica. L'altro è perché non si voleva consentire a giovani ancora inesperti di viaggiare a velocità troppo elevate. Tecnica e sicurezza, dunque, per un tracciato studiato da «Rudy» e da Renato Travaglia in modo da presentare tutte le principali difficoltà di guida. Ecco allora le curve veloci, quelle strette e lente, le buche poste proprio sulla traiettoria ideale, il passaggio dal fondo sterrato a un breve tratto asfaltato e viceversa. Un chilometro di lunghezza, una larghezza media di tre metri, senso di percorrenza antiorario. Queste le credenziali della «palestra», che ha superato a pieni voti l'esame dei ragazzi. □

LA CRONACA LE PROVE PRATICHE HANNO AVUTO GRANDE SPAZIO

FOOTING, COLAZIONE E POI TUTTI IN AUTOMOBILE

Scene di vita «scolastica». Nella foto al centro i ragazzi sono sul bus che li conduce a Cala Campi, sede del tracciato destinato alle prove pratiche. Sotto a sinistra un ragazzo scende dalla vettura dopo aver completato il suo turno di guida. È già pronto il cambio, sia di auto che di equipaggio. Nell'immagine a destra un gruppo di ragazzi scherza e dialoga in attesa di mettersi all'opera. Ogni giorno sono state almeno due le serie di tomate, con coppie di piloti e navigatori sempre diverse, onde abituare tutti a lavorare con chiunque
(Photo4-Viva)



PUGNOCHIUSO - Qualcuno si era dato appuntamento alla Stazione Centrale di Milano. Per fare il viaggio insieme. Tutti sono arrivati sul Gargano con la classica valigia piena di speranze. In una tiepida domenica di settembre è così cominciata l'avventura per i venti partecipanti alla Scuola Opel-Autosprint.

PRIMA GIORNATA. La settimana comincia con le visite mediche e con i primi rudimenti sui rally, su cosa sono. «Rudy» e Travaglia tracciano il percorso, che servirà dall'indomani per le lezioni di pratica, il punto forte della scuola. I «magnifici venti» hanno intanto cominciato a conoscersi fra di loro e a stringere amicizia. Quello che tutti i ragazzi notano subito è la grande professionalità dello staff a loro disposizione, da Travaglia e Ruaben a «Rudy», per continuare con il dottor Mori, e con il preparatore, Barbolini. L'incantevole baia che ospita l'albergo dove ha sede la comitiva fa da suggestivo scenario, cornice ideale a questa prima giornata. Pugnochiuso mantiene intatto il suo fascino.

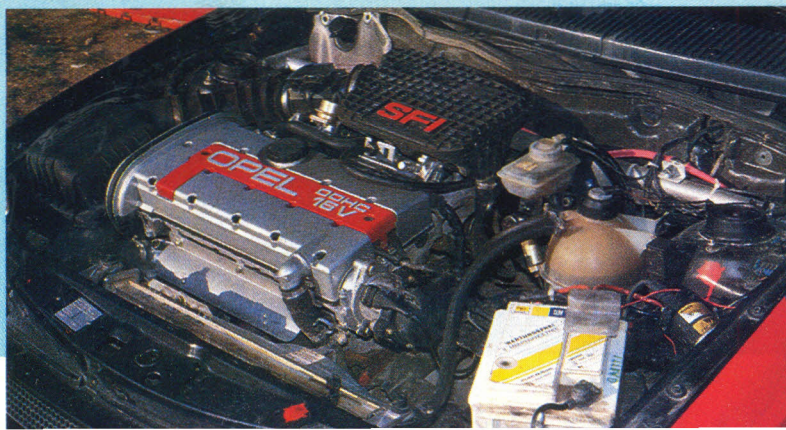
SECONDA GIORNATA. Sveglia di buon'ora, colazione, footing in riva al mare e poi tutti a scuola di note, con Travaglia e Ruaben impegnati a spiegare che cosa sono, come si segnano, come si leggono al pilota. Vengono esaminati quanti e quali metodi esistono e quali conviene usare anche in funzione del tipo di vettura a disposizione. Al pomeriggio Travaglia fa fare conoscenza, sia ai piloti che ai navigatori, del percorso. Con i piloti affronta il tema delle traiettorie di guida, con i navigatori quello della lettura delle note. Gli allievi cominciano a conoscere il tracciato di Cala Campi, sede delle lezioni pratiche.

TERZA GIORNATA. E il grande giorno. Se prima i ragazzi

A LEZIONE CON LA KADETT GSI 16V

Ivaldo Barbolini prepara vetture Opel dal 1976 nella sua officina che ha sede a Maranello. In passato ha vinto alcuni titoli nei rally nazionali con piloti come Michele Rayneri, Stefano Milanesi, Fabio Moscato. Quest'anno segue Silvia Cailotto, impegnata nel Cir, e ha preparato l'Opel Kadett Gsi 16 valvole Gruppo N con la quale Gaetti ha primeggiato nel Trofeo Opel di 4. zona. Proprio quella vettura (nella foto il vano motore), insieme con una Kadett Gsi 1800, è stata messa a disposizione della Scuola Opel-Autosprint. Una presenza oltremodo interessante, perché ha permesso a piloti e navigatori di avvicinarsi a una vettura da corsa ma semplice sia da guidare che da capire. Questo, unito alle spiegazioni di Barbolini su come si prepara

ma soprattutto su come si mette a punto e su come si segue gara dopo gara un'auto da competizione, ha costituito il tema tecnico della Scuola. Un tema molto importante, nella formazione di futuri piloti e navigatori. Barbolini, in particolare, ha spiegato agli allievi cose di rilevanza pratica. Come i controlli sulla vettura, quali sono e quando vanno effettuati, il materiale della cui presenza in vettura ci si deve assicurare, i controlli su tutti gli apparati di sicurezza. □





si sono dovuti dedicare a temi importanti, ma pur sempre «solo» teorici, adesso si fa sul serio. Nel senso che si sale in auto. I piloti percorrono due giri del percorso sulle Kadett Gruppo N a disposizione con a fianco Travaglia, altrettanto fanno i navigatori ma questa volta con il pilota trentino al volante. Manuela Ruaben e «Rudy» sorteggiano le coppie: formano così dieci equipaggi, che compiono quattro giri in tutto, due con la Kadett 16 valvole e due con la 1800. Qualcuno mostra già di essere sicuro, altri appaiono più titubanti. Idem per i navigatori.

QUARTA GIORNATA. Gli «assaggi» del giorno precedente hanno lasciato l'acquolina in bocca a tutti. Così, con equipaggi variati rispetto al giorno precedente, sono in programma quattro giri a coppia. Sono tutti intenzionati a dare il meglio, anche troppo. Cominciano le uscite, qualcuna con relative ammacature alle auto. Barbolini ha modo di impegnarsi come in una vera assistenza di gara, dovendo anche ripristinare un giunto della Kadett 1800... Gli animi si scaldano e allora si decide per una rilassante gita in barca per vedere la costiera dalla parte del mare. Al pomeriggio teoria, con lezione sulle tabelle di marcia. Viene fuori tutta l'esperienza di «Rudy», che non manca di deliziare i ragazzi con aneddoti di quando correva.

QUINTA GIORNATA. C'è una specie di voglia di rivincita, sugli errori del giorno prima, fra tutti i ragazzi. Si comincia con due giri ad andatura ridotta, per verificare le note, prima di effettuare una serie di tre tornate impegnandosi al massimo. Molti, in questo frangente, dimostrano di avere progredito, imparato. Improvvisamente, ma non troppo perché sono stati importantissimi i «rimproveri» di «Rudy» e Barbolini così come le spiegazioni di Travaglia e Ruaben, tutto nei ragazzi pare più fluido, consapevole. Anche questa sessione di prove volge al termine, non prima che si sia assistito ancora a qualche svarione di troppo. Al pomeriggio Poli della Pirelli illustra tutto

quanto c'è da sapere sulle gomme. Quindi tocca a Fornaca della Sparco spiegare ogni cosa sull'abbigliamento del pilota.

SESTA GIORNATA. La settimana è letteralmente «volata». In un batter d'occhio la scuola volge al termine. Resta il tempo per un'ultima sessione di guida, sei giri a coppia per il gran finale. Si tratta di mettere in pratica tutti gli insegnamenti ricevuti e i risultati non deludono. C'è chi davvero si mostra pronto per debuttare in un rally. È la volta della cerimonia di consegna degli attestati di partecipazione al corso. Viene fuori tutto lo spirito, splendido, di questi giovani che hanno preso a stare bene insieme e che non vorrebbero lasciarsi più. In fondo la scuola ha insegnato loro qualche cosa che va oltre le pure nozioni. □



Ginnastica in riva al mare, sopra, quindi un'abbondante colazione, a destra. Così comincia la giornata tipo alla scuola Opel-Autosprint. Poi teoria, sopra a destra, e pratica, sotto. Questi in grande sintesi gli aspetti principali della settimana di Pugnochiuso. Al termine del corso tutti insieme, in alto, per l'immane foto ricordo di tutto il gruppo. Poi, prima dei saluti, la consegna degli attestati di partecipazione, sotto a destra, con una ragazza che riceve i complimenti del direttore marketing della General Motors Italia Pistola e di «Rudy» (Photo4-Viva)





L'ISTRUTTORE TRAVAGLIA, L'AUTODIDATTA, NE È CONVINTO

ESPERIENZA PREZIOSA CHE FA EVITARE ERRORI

PUGNOCHIUSO — Quella che agli scettici e ai cosiddetti «palati fini» poteva sembrare una scelta un tantino sotto tono rispetto alle edizioni precedenti, quando furono piloti come Ballestrieri, «Tony», «Lucky», Cerrato, a fare da istruttori, si è invece rivelata come uno dei punti forti dell'edizione numero dieci della scuola Opel-Autosprint. Renato Travaglia, 25 anni da Cavendine in provincia di Trento, corre dal 1988 con vetture Opel preparate dalla Abaco Motori e ha maturato un'esperienza breve nel tempo ma intensissima. Questo, unitamente a un carattere perfetto per «sopportare» gli assalti dei ragazzi partecipanti alla scuola, ha fatto di lui un professore con i fiocchi. Soprattutto perché, ed è il primo a dichiararlo, è stato a suo tempo un autodidatta. Quindi conosce, dopo aver fatto l'insegnante a Pugnochiuso, le differenze tra il dover imparare tutto sulle proprie spalle e avere qualcuno che ti insegna: «Pensate che io — dice Travaglia — ho imparato guardando i filmati delle varie agenzie e quelli trasmessi in

televisione. Ho cominciato a guidare a nove anni e a quattordici mi allenavo un po' tutti i giorni. Dalle mie parti ci sono stradine adatte a far da palestra. Erano strade sterrate che ora sono state asfaltate e dove vado ancora, di notte, ad allenarmi. Addirittura le prime due gare le ho fatte all'insaputa dei miei genitori, che non volevano sentir parlare di rally. Il primo l'ho disputato da navigatore e questo è uno dei primi consigli che ho dato ai ragazzi, anche a quelli che vogliono pilotare. Poi ho comprato un'Opel Corsa usata e mi sono montato il roll bar, l'impianto d'estinzione e via dicendo. Se avessi goduto della fortuna di poter seguire un corso come quello di Pugnochiuso prima di debuttare mi sarei sicuramente trovato molto meglio. Ecco l'utilità del corso è da raffrontare secondo me soprattutto alla fase, peraltro cruciale, degli inizi agonistici». Cosa hai privilegiato nei consigli e nell'insegnamento ai ragazzi? «Ho cercato soprattutto di impostarli bene nelle traiettorie, nelle frenate e nell'uso delle note. Per loro è un'esper-

ienza paragonabile all'aver già disputato almeno due gare». Quali sono state le domande più ricorrenti, le cose che i ragazzi hanno mostrato di voler imparare più di altre? «All'inizio si trattava proprio di impostarli. Poi hanno cominciato a farsi più selettivi, più critici. Per esempio abbiamo visto le posizioni delle mani sul volante, ho posto l'accento sulla pulizia di guida e le traiettorie per far scorrere il più possibile la vettura. Ho posto anche l'accento sulla tecnica di frenata. Sono tutte nozioni che se ricevute all'età giusta possono rivelarsi determinanti. Ora sanno dove devono staccare prima di una curva, dove cominciare a chiudere la traiettoria, dove ridare gas. Ai navigatori, che ho portato al mio fianco sulla vettura per una serie di tornate, ho insegnato come trascrivere le note ma soprattutto come dettarle al pilota, sempre con una curva d'anticipo. Fatto questo compivo alcuni giri stando a fianco dei piloti e altri avendo a fianco i navigatori. In questo modo li ho lasciati fare, permettendo loro di sbagliare e di capirlo da soli. Manuela (Ruaben) dal canto suo ha spiegato ai navigatori come interpretare le note, cioè con quale tonalità leggerle e con che cadenza». Dello stesso parere è Manuela Ruaben, che precisa: «Ai navigatori ho cercato di trasmettere le mie esperienze, tutte quelle piccole "malizie" che solo il correre ti insegna. Ho cercato di far capire loro che fare il navigatore non è una cosa meccanica, che deve instaurarsi un feeling con il pilota». Ma loro, i ragazzi, come hanno reagito? Renato Travaglia dice: «In maniera molto positiva. Affermo questo perché dopo che hanno cominciato a guidare e fare i loro bravi errori ne hanno preso coscienza. Hanno cominciato a controllarsi l'un l'altro, a notare e far notare gli errori, a chiedere lumi su determinate manovre o certe impostazioni nelle varie fasi di guida. Questo è il segnale che hanno capito e infatti alcuni di loro mi sono sembrati pronti per correre senza particolari problemi». □

DUE «PROFESSORI» SEMPRE INSIEME

Renato Travaglia, istruttore per i piloti della Scuola Opel-Autosprint e Manuela Ruaben (nella foto sono a destra rispetto al dottor Mori e a Roberto Dal Pozzo), istruttrice per i navigatori, sono nati entrambi a Cavendine (in provincia di Trento) nel 1965. Corrono dal 1988 e hanno sempre formato una coppia affiatata, anche nella vita privata. Il debutto agonistico dei due risale al 1988, quando insieme hanno disputato il Trofeo Opel Corsa di 4. zona, vincendolo con quattro primi di classe su sei partecipazioni. Nella stagione d'esordio Travaglia ha mostrato subito di essere un pilota molto veloce. Impresione confermata nell'89 con la Corsa Gsi. Ancora vittoria nel Trofeo Opel (con un 23. assoluto al Mille Miglia), sette vittorie di classe, quattro migliori tempi assoluti nelle gare cui la coppia ha partecipato. Nel '90 Travaglia e Ruaben sono passati alla Opel Kadett Gsi Gruppo A della Abaco Motori e con questa hanno preso parte al Cir: hanno ormai in tasca il successo nella classifica Promotion. Da segnalare in particolare il 5. posto assoluto ottenuto all'Elba. □



LE NOVITA' LA SEDE NON SARA' PIU' PUGNOCHIUSO E...

ARRIVERANNO CALIBRA E VECTRA

PUGNOCHIUSO — Salvatore Pistola, direttore marketing della General Motors Italia, è il rappresentante di una continuità che ha portato la Scuola Opel-Autosprint a festeggiare le dieci edizioni. Un traguardo non da poco. «Io ricordo — esordisce — i visi di tutti i ragazzi che hanno partecipato. Da quello che è emerso sinora è venuta la conferma che l'iniziativa è valida e non a caso intendiamo continuare. In dieci anni le strategie di marketing sono cambiate tante volte ma la scuola è rimasta quella che era, a riprova di una for-

mula validissima. Con tutta probabilità questa è stata l'ultima edizione svolta a Pugnochiuso. Nella vita bisogna cambiare qualche cosa ogni tanto. Il Gargano ha rappresentato gli Anni '80, ora cerchiamo qualcosa per i '90. E non ci limiteremo alla sede. Anche a livello di parco vetture, per esempio, cercheremo di introdurre alcune novità. Come il fatto di mettere a disposizione diversi modelli, per consentire ai ragazzi di imparare guidando vetture diverse fra loro sia come impostazione meccanica che come impostazione di gui-

da. Così vorrei riuscire a fornire per la scuola una Vectra 4x4, una Calibra, più l'erede della Kadett, che debutterà proprio nella seconda metà del '91. Mi sembra da tutto questo che si possa trovare la conferma di come la Gm Italia creda nella scuola e voglia portarla avanti. E allo studio, per esempio, la realizzazione di una video cassetta con riassunti gli insegnamenti delle lezioni teoriche e pratiche. Questo per ovviare a uno dei limiti "fisici" della scuola, quello cioè di essere riservata a pochi fortunati». □

I CONSIGLI DEL MEDICO

OCCHIO SOPRATTUTTO ALLA DIETA

PUGNOCHIUSO — Pietro Mori, romano, cardiologo, da anni consulente medico della Gm Italia, ha seguito sino all'86 la squadra ufficiale Opel per i rally. Dal 1985 si occupa della scuola Opel-Autosprint, nella quale è diventato uno degli uomini fondamentali. Non tanto per curare eventuali malanni o acciacchi dei partecipanti, quanto per insegnare loro come ci si deve preparare per un rally. Ma non si è limitato a questo, diventando per i ragazzi un vero e proprio punto di riferimento: «Con i ragazzi della scuola — dice Mori — cerco di curare soprattutto lo stato d'animo. Importan-

tissimo in chi mescola l'entusiasmo della partecipazione al corso ai timori che inevitabilmente nascono. E i ragazzi, proprio come facevano piloti e navigatori della squadra ufficiale Opel, spesso mi prendono come punto di riferimento. Questa è una settimana che li carica molto, un "flash" lungo sette giorni che li mette in un'orbita nuova. A livello scientifico spiego loro soprattutto come devono alimentarsi prima e durante la gara. È importantissimo che un concorrente sappia cosa deve mangiare oppure no ma, soprattutto, che sappia come evitare la disidratazione». □

LA SCELTA DELLE GOMME

IL SEGRETO È NELL'ASSETTO

PUGNOCHIUSO — Luciano Poli, uomo della Pirelli, la Casa italiana che per la prima volta quest'anno ha «gommato» la Scuola Opel-Autosprint, è stato una vera e propria miniera di informazioni per gli allievi: «Per noi della Pirelli — dice Poli — è interessante contribuire a formare la giusta mentalità di chi corre nei confronti delle gomme. Abbiamo notato infatti che, in un mondo dove si spendono milioni per soluzioni che consentono di guadagnare pochi secondi, non c'è ancora la dovuta professionalità nell'approccio alle gomme. Spesso chi corre le considera alla stregua

di un accessorio, neppure il più importante. È esattamente il contrario e questo ho cercato di spiegare ai ragazzi. Non solo. È molto importante sapere come le si deve usare, come le si porta in temperatura, come si regola l'assetto della vettura. Per questo non mi sono limitato a parlare di gomme ma ho voluto addentrarmi nell'aspetto tecnico della vettura, della quale conoscere bene le sospensioni. Proprio per far capire cosa cambia nel comportamento della vettura e nello sfruttamento delle gomme agendo su camber, caster, e via dicendo». □

«RUDY» L



ANGELICA BELLI

Nata il 1. febbraio 1971
Vive a Milano
Studentessa al 5. anno di liceo linguistico

Corso piloti

«Dopo un inizio un po' titubante e insicuro, dovuto alla giovane età (19 anni) e alla conseguente scarsa esperienza di guida, si è espressa ad un buon livello».

Giudizio: Discreto

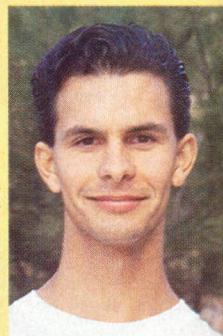
MASSIMILIANO BIANCHI

Nato il 23 giugno 1971
Vive a Brescia
Studiante al 1. anno di economia e commercio

Corso navigatori

«Molto discreto a livello di carattere ha dimostrato di poter occupare, se solo lo vuole, un ragguardevole spazio "professionale". Ha tutti i numeri per diventare un ottimo navigatore».

Giudizio: Buono



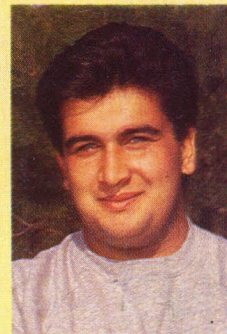
MASSIMO CAMBRIA

Nato il 5 ottobre 1971
Vive a S. Pier Marina (Me)
Studiante al 1. anno di ingegneria

Corso navigatori

«Sangue "caliente", domiciliato vicino a una città che ospita un rally Cir, non ha davvero deluso le aspettative. Potenzialmente è pronto per il rally di Messina edizione 1991».

Giudizio: Buono



LORENZO CARMIGNANI

Nato il 21 settembre 1970
Vive a Montecarlo (Lu)
Studiante in elettronica

Corso navigatori

«Soprannominato Kivimaki si è rivelato il migliore del corso nella lettura delle note. Carattere estroverso e simpatico è stato un simpatico bulone, capace di divertire tutti».

Giudizio: Ottimo



MASSIMO CAVALLUCCI

Nato il 10 dicembre 1968
Vive a Tuoro (Pg)
Albergatore

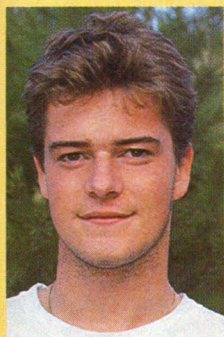
Corso piloti

«È arrivato alla scuola con una discreta esperienza ma anche tanta voglia d'imparare. Ha assimilato molto pur commettendo qualche errore. Ora è in grado di disputare un rally».

Giudizio: Ottimo



GIUDICA COSI'



STEFANO COLA

Nato il 16 giugno 1971
Vive a Venezia
Studente al 1. anno di Scienze e Statistica
Corso navigatori
«Ragazzo molto sensibile, attento a tutti i particolari. Ha accumulato notevole pratica nel ruolo del navigatore. Alla fine del corso, al momento dei saluti, era tra i più emozionati».
Giudizio: Buono



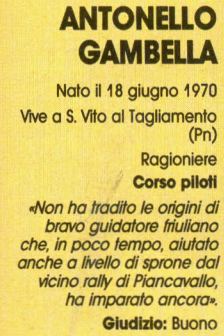
EMILIANO LORINI

Nato il 25 maggio 1971
Vive a Roccasecca (Fr)
Sottufficiale della Guardia di Finanza
Corso navigatori
«Ha cominciato in sordina, quasi avesse paura di disturbare. Discreto ma molto attento e pignolo ha raggiunto in fretta ottimi livelli e ha mostrato notevole "sangue freddo"».
Giudizio: Buono



ORIELLA SCHIAVO

Nata il 7 febbraio 1968
Vive a San Martino (Vr)
Segretaria d'azienda
Corso navigatori
«Attenta, meticolosa, molto ordinata. In una parola: bravissima. È stata la migliore tra i navigatori. Bisogna però dire che ha già corso, con Anna Del Prete, selezionata per la scuola '86».
Giudizio: Eccellente



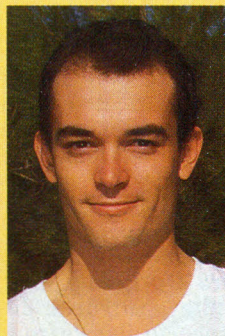
ANTONELLO GAMBELLA

Nato il 18 giugno 1970
Vive a S. Vito al Tagliamento (Pn)
Ragioniere
Corso piloti
«Non ha tradito le origini di bravo guidatore friuliano che, in poco tempo, aiutato anche a livello di sprone dal vicino rally di Piancavallo, ha imparato ancora».
Giudizio: Buono



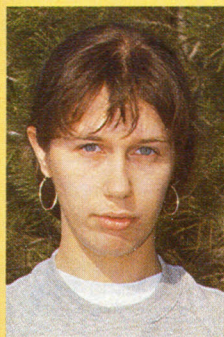
SIMONE MIRRI

Nato il 25 marzo 1970
Vive a Bologna
Odontotecnico
Corso piloti
«Completamente a digiuno di guida su sterrato è quello che ha mostrato il miglioramento più consistente, con una escalation giornaliera davvero notevole».
Giudizio: Ottimo



ILARIA SERRA

Nata il 12 agosto 1969
Vive a Mercatelo (Fr)
Impiegata
Corso piloti
«Ha mostrato di possedere notevole grinta e anche una certa dimestichezza con il volante. È maturata giorno dopo giorno grazie alla grande determinazione».
Giudizio: Buono



GIORGIA GUARNIERI

Nata il 25 settembre 1970
Vive a San Giorgio (Pc)
Diplomata in agraria
Corso navigatori
«Aveva già navigato saltuariamente prima della scuola e di conseguenza aveva qualche vantaggio sugli altri navigatori. Nonostante questo si è impegnata molto, apprendendo ancora».
Giudizio: Buono



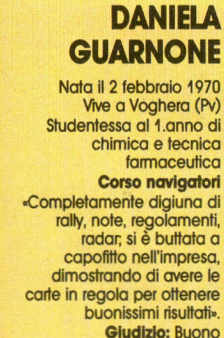
VINCENZO MUSCATIELLO

Nato il 3 gennaio 1971
Vive a Manfredonia (Fg)
Grafico
Corso piloti
«Era forse quello con la minore esperienza. Ha progredito con naturalezza e disinvoltura capendo, primo tra tutti i piloti, l'importanza delle traiettorie, anche sullo sterrato».
Giudizio: Discreto



RUGGERO SPALLANZANI

Nato il 25 ottobre 1971
Vive a Reggio Emilia
Studente al 1. anno di legge
Corso piloti
«Si è espresso su buoni livelli sin dal primo turno di guida. Sotto un aspetto apparentemente tranquillo nasconde una notevole grinta, indispensabile per emergere nel rally».
Giudizio: Buono



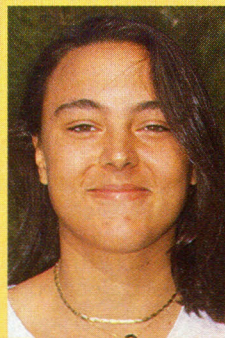
DANIELA GUARNONE

Nata il 2 febbraio 1970
Vive a Voghera (Pv)
Studentessa al 1. anno di chimica e tecnica farmaceutica
Corso navigatori
«Completamente digiuna di rally, note, regolamenti, radar, si è buttata a capofitto nell'impresa, dimostrando di avere le carte in regola per ottenere buonissimi risultati».
Giudizio: Buono



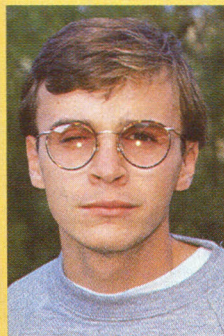
ANOUSCHKA PRATURLON

Nata il 12 novembre 1971
Vive a Torino
Studentessa al 1. anno di Ingegneria
Corso piloti
«Dopo un inizio eccessivamente impetuoso si è allineata allo spirito del corso. A quel punto, dopo essersi calmata, ha mostrato il suo vero valore, decisamente buono».
Giudizio: Buono



ELIO TIRONE

Nato il 21 luglio 1968
Vive a Settime (At)
Agente di Polizia
Corso navigatori
«Elemento positivo sin dall'esordio ha sempre prestato molta attenzione e ha messo in pratica nel migliore dei modi i nostri insegnamenti. Ha i numeri per diventare un ottimo navigatore».
Giudizio: Buono



LUCA LARINI

Nato il 10 luglio 1971
Vive a Lido di Camaiore (Lu)
Ragioniere
Corso piloti
«Ha cominciato in maniera sorprendente, tanto da far dubitare circa la sua mancanza di esperienza al volante. Associato che non aveva mai corso è stato il migliore del corso».
Giudizio: Eccellente



ROBERTA ROSSI

Nata il 19 maggio 1971
Vive a Monte Grimano (Ps)
Operaia
Corso piloti
«Il fatto di essersi sposata proprio il giorno prima dell'inizio del corso non le ha impedito di esprimersi subito su livelli notevoli. Mi auguro che riesca a correre, lo merita».
Giudizio: Ottimo



ROBERTA VENTUROLI

Nata il 6 febbraio 1970
Vive a Bologna
Commessa
Corso navigatori
«Anche lei potrebbe avere un futuro come navigatrice professionista perché ha aggiunto alle sue basi, già ottime, un bel bagaglio di esperienza che le sarà utile in futuro».
Giudizio: Ottimo

ECCO GLI UOMINI E I MEZZI DELLE ANNATE PRECEDENTI

DIECI CON LODE

Istruttori ai massimi livelli, vetture che hanno segnato l'evoluzione tecnica della specialità. Nell'edizione del decennale rivediamo il passato di una scuola unica

Sono trascorse dieci edizioni. Da quel giugno del 1980 che ormai pare già lontanissimo la Scuola Opel Autosprint ha visto passare duecento tra ragazzi e ragazze che hanno imparato i rudimenti del rallismo. È un cammino che fa piacere ripercorrere innanzitutto perché dall'analisi di quanto è stato si traggono sempre utili indicazioni per il futuro. E poi perché è bello rivedere chi ha partecipato, ricordare non solo aspiranti piloti e navigatori

ma anche chi ha svolto il non facile compito dell'istruttore. Questo è uno dei punti di forza dell'iniziativa, sempre caratterizzata da «personale docente» del massimo livello, in grado di offrire ai partecipanti (nella foto di fondo quelli dell'edizione '90 mentre si allenano) esperienza e capacità fuori dal comune. Quasi tutti i piloti della squadra Opel sono infatti passati a turno sulle «cattedre» di Pugnochiuso, con Roberto Dal Pozzo a fare da insostituibile denominatore comune. Anche a livello tecnico c'è tutta un'evoluzione che non bisogna mancare di ricordare. Partiti con le Ascona Gruppo 2 di Conrero si è poi continuato con le Ascona Gruppo A, e le Manta Gte Gruppo A, per passare alle Kadett Gsi. Cioè dalle trazioni posteriori alle anteriori. Quindi, quest'anno, ecco la Kadett Gsi 16 valvole. Anche attraverso le vetture, come si vede, la Scuola Opel parla di sé e dell'evoluzione rallistica. □

bile denominatore comune. Anche a livello tecnico c'è tutta un'evoluzione che non bisogna mancare di ricordare. Partiti con le Ascona Gruppo 2 di Conrero si è poi continuato con le Ascona Gruppo A, e le Manta Gte Gruppo A, per passare alle Kadett Gsi. Cioè dalle trazioni posteriori alle anteriori. Quindi, quest'anno, ecco la Kadett Gsi 16 valvole. Anche attraverso le vetture, come si vede, la Scuola Opel parla di sé e dell'evoluzione rallistica. □

1980

Istruttori: Amilcare Ballestrieri, «Tony», Dario Cerrato, «Rudy», Lucio Guizzardi

Vettura: Opel Ascona Gruppo 2 Conrero

Partecipanti: Piero Pugnaghi, Fernando Terracina, Daniela Araldo, Giuliana Carpena, Brunella Grillo, Maria Visentin, Giorgio Lever, Giorgio Borrelli, Angelo Maruca, Ugo Caproni, Paolo Mussi, Stefano Tosi, Luigino Lanciani, Filippo Falivene, Renato D'Alessandro, Marino Talia, Antonio LoParco, Sergio Fin, Francesco Peris, Giancarlo Baiocchi.

1981

Istruttori: Luigi Battistolli, «Rudy», Fabio Penariol, «Tony»

Vettura: Opel Ascona Gruppo 1 e Gruppo 2 Conrero

Partecipanti: Claudio Spallina, Luca Frattin, Mauro Volpi, Andrea Apollonio, Fabio Guzzi, Alberto Böbel, Mario Giuliani, Graziano Valenti, Stefano Ferretti, Mirco Messi, Mauro Valenti, Carlo Canterini, Sandro Chiossi, Umberto Soletta, Daniela Baldassarri, Stefano Fontanin, Daniele Orobello, Gabriella Carboni, Michela Cressi, Mauro Inzani.

1982

Istruttori: Luigi Battistolli, Amilcare Ballestrieri, «Rudy», «Tony», Fabio Penariol

Vettura: Opel Ascona Gruppo 2 Conrero

Partecipanti: Marco Aimò, Elena Meola, Riccardo Migliarini, Luca Bargilli, Delia Gentile, Marida Galliani, Sergio Passannanti, Roberto Cardarelli, Carlo Pasero, Nicola Belardo, Enzo Rossi, Marco Marchetti, Antonio Filigheddu, Enrico DeBernardini, Nika Belli, Maurizio Stella, Sergio Contesi, Antonio Pacini, Gaetano Barletta.

1983

Istruttori: Dario Cerrato, Geppi Cerri, Luigi Battistolli, «Rudy»

Vettura: Opel Ascona Gruppo A Conrero

Partecipanti: Giuseppino Berardi, Lucio Bonasera, Marco Calevi, Pier-Gianni Cabras, Roberto Casani, Oreste DelGiudice, Licia Desiati, Angela Finelli, Roberta Foti, Mauro Grisendi, Franco Langella, Moreno Maestri, Manola Puccetti, Gianluca Santarelli, Massimo Santorelli, Elio Segato, Vilma Tardini, Massimo Varale Rolla, Furio Vadalà, Carmen Vinci.

1984

Istruttori: «Rudy», Dario Cerrato, Geppi Cerri

Vettura: Opel Manta Gte Gruppo A Conrero

Partecipanti: Luca Francini, Francesco Barbero, Cristina Fantoni, Francesco Moretti, Catia Creatini, Daniela Cossio, Mauro Sias, Franco Maggiori, Enrico Ligato, Pasquale D'Aloise, Pietro Antonelli, Andrea Zanovello, Grace Pennisi, Giuseppe Marsiglia, Giovanni Girolimini, Monica Cappugi, Roberto Peronaglio, Cristina Cavallaro, Maurizio Lomasti, Claudio Aprilanti.

1986

Istruttori: Paolo Fabrizio Fabbri, Stefano Milanese, Paolo Cecchini, Leonardo Bianchi, «Rudy»

Vettura: Opel Kadett Gsi Gruppo A Conrero

Partecipanti: Alessandra Marchetti, Paola Galon, Pasquale Chimenz, Lucia Parolai, Giovanni Candeloro, Silvestro Recchiuti, Corrado Garuti, Massimo Cenci, Andrea Rio, Francesco Sacchetti, Anna DelPrete, Angela Accardo, Manuela Pedrola, Annalisa DeVivo, Antonio Gesualdi, Paolo DellaTorre, Andrea Mannelli, Antonio Cola, Roberto Valente, Mario Bellotti.



Opel Ascona Gruppo 2 (1980, 1981, 1982)



Opel Ascona Gruppo A (1983)



Opel Manta Gte Gruppo A (1984)



Opel Kadett Gsi Gruppo A (1986, 1987, 1988, 1989)



Opel Kadett Gsi 16V Gruppo N (1990)

1987

Istruttori: «Rudy», Stefano Milanese, Max Chiapponi

Vettura: Opel Kadett Gsi Gruppo A Conrero

Partecipanti: Giorgio Addis, Marco Anelli, Giuseppe Cannino, Gianluca Cimino, Carla Colombo, Alessandro Desiati, Luigi Ferraretti, Claudio Iannaccone, Michele Lauriola, Maria Gabriella Migliore, Roberta Ciaschini, Daniela Fiorone, Maria Elena Moavero, Stefano Pasqualini, Giuseppe Recca, Laura Rosa Bernardinis, Piergiacomo Torre, Loreto Ventura, Luigi Veraldi, Dario Zanchetta.

1988

Istruttori: «Rudy», Tonino Bello, Franco Ciambellini

Vettura: Opel Kadett Gsi Gruppo A Pica

Partecipanti: Rosario Battiato, Paolo Berti, Stefano Bertini, Cristina Bongiorno, Gabriele Clerici, Maurizio Conti, Francesca Esposito, Fulvio Florean, Fabrizio Libri, Andrea Macci, Dusy Marcolin, Roberto Marotta, Nicoletta Marsalla, Marco Massaro, Romeo Mirante, Luciano Nandini, Sergio Papale, Stefania Romeggini, Rita Sileno, Lino Sorbo.

1989

Istruttori: Luigi Battistolfi, «Rudy», Franco Ciambellini

Vettura: Opel Kadett Gsi Gruppo A Pica

Partecipanti: Stefano Calestrini, Marco Perazzona, Liberato Mongillo, Stefano Sisi, Fabio Milani, Richard Tramontin, Paola Grossi, Fulvia Rubbieri, Elisa Messa, Prisca Grava, Umberto Dell'Orso, Federico Pedron, Roberto Ribechini, Marco Lollì Ceroni, Claudio Corradini, Alessandro Fini, Silvia Picchi, Anna Marconi, Manuela Giachino, Roberta Marani.

LA NOVITÀ
VOLVO 960

IL FASCINO SVEDESE

**Linee più morbide sull'ammiraglia
che adotta anche un inedito 3000
a 24 valvole con cambio automatico**

■ Sono passati otto anni dalla presentazione delle Volvo 760 che ha caratterizzato un ben preciso periodo degli Anni Ottanta, una vettura dalle forme squadrate, spigolosa ma geometricamente elegante tutta confort e sicurezza. Viaggiare in Volvo «serie 7», per quegli anni, ha rappresentato una precisa esigenza che evidenziasse uno status symbol; viaggiare poi con il turbodiesel faceva anche moda. I tempi sono cambiati. La nuova ammiraglia della Volvo, oggi si chiama 960, si è vestita con un abito più arrotondato, più dolce, che mantiene comunque lo stile Volvo, anche se ha perso un poco in personalità; dispone di un nuovo motore tre litri sei cilindri in linea a 24 valvole che eroga 204 cv. È abbinato a un cambio automatico fra i più avanzati oggi prodotti sul mercato, a quattro rapporti e a tre programmi (economy, sport e winter) a gestione elettronica integrata motore-trasmissione. Accessoriatissima, la 960 3 litri toccherà i 62 milioni di lire, ma la vera Volvo che farà i «numeri» di vendita sarà la 960 con motore due litri quattro cilindri 16 valvole turbo, da 190 cavalli, lo stesso motore che equipaggiava la 740 turbo intercooler. Con motore 2 litri sempre 16 valvole da 139 cavalli, «quasi» la stessa vettura si chiama 940. Le familiari sono cambiate di poco rispetto ai modelli precedenti e rimarranno nel tempo senza modifiche. Se importanti sono le nuove 960 quasi stupefacente l'andamento delle vendite Volvo in Italia. Perché? La Casa svedese aveva venduto 21.400 vetture nel 1984 e aveva chiuso il 1988 con meno di 15.000 vetture tenendo presente che le vendite nel 1987 erano rappresentate per l'80% da modelli con motore a gasolio. Si poteva anche supporre che la «crisi del gasolio» in Italia potesse mettere a terra la casa

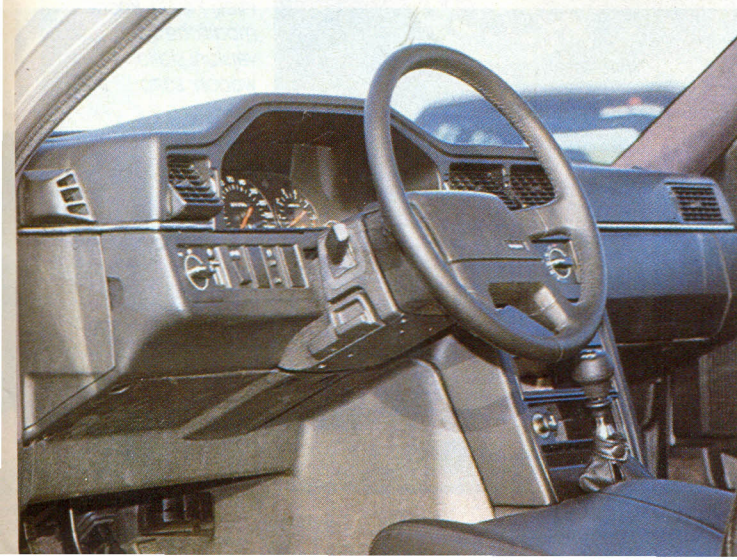
di Goteborg sul territorio nazionale. Alla Volvo Italia hanno cambiato... pelle con estrema celerità e sono riusciti a seguire l'inversione di tendenza passando ad appena un 5-6% di vendite diesel pur mantenendo volumi elevati. E le previsioni di chiusura del 1990 per la Volvo Italia, parlano di 26.200 vetture.

Carlo Massagrande

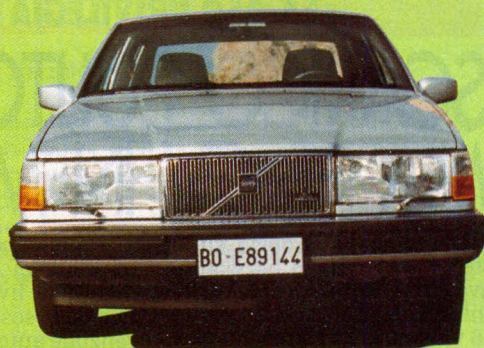


Ciò che salta subito all'occhio osservando con attenzione le nuove Volvo 960 è la totale assenza di spigoli vivi, una caratteristica che aveva contraddistinto la vecchia serie 7 che la nuova ammiraglia andrà a sostituire. Confort e abitabilità sono sempre ai massimi livelli mentre la filosofia della Casa di Goteborg ha sempre messo in primo piano il tema della sicurezza





LA PROVA DEL ...NOVE



ESTETICA

Con la nuova Volvo 960 si è persa la personalità della 760 dalle linee squadrate a cui eravamo abituati (e forse anche affezionati) ma si è guadagnato in termini di Cx. La parte posteriore è quella che più caratterizza la nuova berlina Volvo. Minori le variazioni apportate alle station wagon.

MOTORE

Questo due litri 16V catalizzato di serie perde una manciata di cavalli che si fanno sentire ancor più del loro valore in assoluto perché la vettura pesa di più rispetto alla 740 turbo. Mantiene comunque prestazioni elevate, al vertice di questo tipo di vetture. Buona l'elasticità.

ABITABILITA'

È proverbiale da anni, potremmo dire da sempre. L'abitabilità della Volvo 960 intesa per confort, per sicurezza, per ergonomia e anche per un pizzico di sportività (per la 960 turbo 16V), è sicuramente ai massimi livelli nella sua categoria. Del resto lo erano già anche le 740/760.

CONFORT

Con una lunga lista di accessori altamente qualificanti, il confort non può mancare. Sulle berline, la sospensione Multilink ripercuote i suoi benefici effetti anche sugli occupanti. Volendo trovare un difetto, diremo che non è comoda la base su cui poggiano i sedili anteriori se non si vuole costantemente restare a gambe distese.

CAMBIO

È il solito cambio a quattro rapporti più overdrive dato che la Volvo non vuole pensare per ora alle cinque marce. L'inserimento dell'overdrive tramite interruttore sulla leva del cambio, non è dolce ed il suo innesto lo si avverte più di una normale cambiata. Non è previsto il cambio automatico.

INTERNI

La plancia, di nuovo disegno, è inclinata verso il guidatore. L'eleganza non è aggressiva e tutto è inteso verso il tema della sicurezza oltre che del confort: per esempio, si può richiedere l'airbag mentre le cinture di sicurezza sono dotate di pretensionatori.

ACCELERAZIONE

Nonostante le 16 valvole e il peso, grazie a una curva di coppia che parte già alta con il suo massimo di 28,6 kgm a 2950 giri e alla potenza del motore, il tempo è di 8"3 da 0 a 100 kmh pur buono ma più da berlina elegante e di lusso che da sportiva. Una curiosità: la 960 3000 24V accelera in 8"9.

MANOVRABILITA'

Sembra una vettura dalla mole elefantasca e si potrebbe pensare dall'esterno a inevitabili difficoltà di manovra. Al contrario, anche nei percorsi misti, si destreggia con grazia ma soprattutto in città, per il ridotto raggio di sterzata, si muove con estrema agilità anche in parcheggi di limitate dimensioni.

ACCESSORI

Non esiste il piacere di accessoriarla perché c'è già tutto o quasi. Inutile rielevarli. Si può disporre in optional invece, per esempio del sedile per bambini posteriore integrato nel bracciolo, dell'airbag nel volante di guida, dell'interno in pelle, della vernice metallizzata.

LA 960 PRIVILEGIA L'ECOLOGIA SCARICO PULITO MA 10 CV IN MENO

■ Un anno fa, proprio sulle stesse strade della Sardegna, avevamo provato la 740 turbo Intercooler con motore 2 litri 16 valvole 200 cv, uno dei propulsori più potenti in assoluto per berline di serie. Ora lo stesso motore lo troviamo sulla nuova 960 (peso a vuoto di 1526 kg) ma in versione catalitica con 10 cv in meno (una perdita di potenza del 5%), ma attenzione con 87 kg in più della 740. Variazioni che indiscutibilmente si fanno sentire anche se la 960 rimane una berlina ad altissime prestazioni grazie a un Cx nettamente migliorato. Per esempio, agli 8"3 della Volvo 960 in accelerazione da 0 a 100 kmh fanno riscontro i 7"2 dell'Alfa Romeo 164 turbo (che pesa 1250 kg), i 7"0 della Thema turbo 16 V (che pesa 1285 kg), gli 8"3 della Saab 9000 turbo 16 (che pesa 1325 kg) tutte non catalizzate, ma la politica commerciale della Volvo è rivolta alla catalizzazione di tutte le proprie vetture. Il suo prezzo è di 48.200.950 lire chiavi in mano, comprendente una lunga serie di accessori che va dal climatizzatore ai sedili anteriori

a regolazione elettrica, ai vetri elettrici anche posteriormente, al livellatore automatico delle sospensioni, al differenziale autobloccante, ai cerchi in lega. Cinque milioni in più rispetto alla 740 turbo 16 valvole che esce di scena (come la 760) almeno per l'Italia. La Volvo non è solamente 960, ma è anche 440-460-480, rinnovate ed è anche «Polar» la vecchia station wagon che, con alcuni tocchi di classe e di sportività è stata trasformata in un mezzo riuscitissimo simbolo del tempo libero: 3526 consegne nei primi otto mesi di quest'anno ne sono una valida testimonianza. □



IL PARERE COLTO PER STRADA

INTERNI ELEGANTI

GIANCARLO ALBERINI

Commodoro di Marina e direttore dello Yacht Club Costa Smeralda

«Conosce bene le vetture della Volvo perché in questi anni la Casa svedese ha messo a disposizione dello Yacht Club alcuni modelli per i servizi stampa e le regate. La 960 che ho provato in questi giorni, pur mantenendo le caratteristiche di affidabilità e sicurezza della serie 740 che ho utilizzato fino ad oggi, mi ha fatto scoprire una nuova dimensione in termini di comfort e di eleganza degli interni. Forse la linea della vettura è ora meno personale ma si colloca comunque al vertice delle berline della gamma alta. Spero di avere presto le nuove 960 davanti allo Yacht Club per poter confrontare il mio positivo giudizio con quello dei soci del circolo, abituati alle vetture di grande prestigio».

LE CONCORRENTI

NOTA: I numeri di vendita si riferiscono all'intera gamma e non allo specifico modello.



LANCIA THEMA TURBO 16V ABS
cilindrata: 1995 cc
velocità max: 225 kmh
Prezzo: 42.415.170



ALFA ROMEO 164 TURBO
cilindrata: 1995 cc
velocità max: 225 kmh
prezzo: 42.732.900



SAAB 9000 TURBO 16
cilindrata: 1985 cc
velocità max: 220 kmh
prezzo: 53.431.000



Sopra, la leva del cambio della Volvo 960 con il pulsante centrale per l'inserimento dell'overdrive. Sopra a sinistra, l'ampio bagagliaio e, a lato, un cerchio con i nuovi Pirelli P4000. Poche modifiche sulle versioni station wagon, sotto



LA SCHEDA TECNICA

vendite '89	fino ad agosto '90	Trend
38.099	20.337	↓
33.600	17.464	↓
3.441	2.363	↑

I dati si riferiscono alla 960 Turbo 16V oggetto della nostra prova.

Motore:

anteriore longitudinale a 4 cilindri e 16 valvole; cilindrata 1986; alesaggio per corsa 88,9 × 90; rapporto di compressione 8,2:1; potenza massima cv/giri 190/5300; coppia massima kgm/giri 28,6/2950; alimentazione a iniezione elettronica Bosch Lh 2.4.

Autotelaio:

scocca autoportante in acciaio; sospensioni anteriori a ruote indipendenti di tipo Mc-Pherson; sospensioni posteriori a ruote indipendenti (solo sulla berlina) Multilink con barra stabilizzatrice; sterzo a cremagliera con servoassistenza e

diametro di sterzata di 9,8 metri.

Impianto frenante:

quattro dischi (quelli anteriori autoventilanti) e sistema integrato Abs.

Trasmissione:

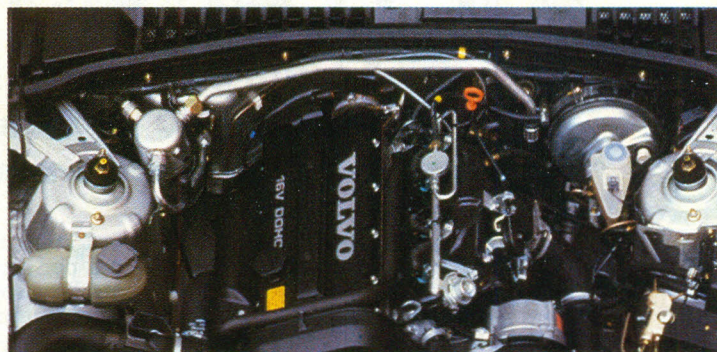
trazione sulle ruote posteriori; cambio meccanico a 4 rapporti + Overdrive e Rm.

Dimensioni e pesi.

lunghezza 4870 mm; larghezza 1750 mm; passo 2770 mm; peso 1526 kg.

Prestazioni e consumi:

velocità max 216 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 8"3; chilometro da fermo in 31"7; consumo km/litro a 120 kmh 10,2.



UNA SCOMMESSA DA VINCERE

La Volvo vanta un buon passato agonistico nei rally e in pista ma attualmente non ha varato programmi agonistici. L'ultima apparizione in circuito risale al 1988: il pilota gentleman Giorgio Cipolli aveva partecipato ad alcune gare del nascente Civt con una 240 Turbo. Poi nulla più. Peccato, perchè l'avventura con la 240 Turbo aveva regalato belle soddisfazioni alla Casa svedese: il titolo Euroturismo 1985 con Gianfranco Brancatelli e Tomas Lindstroem con la vettura dai colori ufficiali nel-

la preparazione dello svizzero Ruedi Eggenberger. La presenza della Volvo fu presa molto sottogamba dalla concorrenza che riteneva impossibile il successo con una vettura dalle dimensioni "giunoniche" come la 240 Turbo. Tanta sicurezza fu subito da vittorie a ripetizione. Siccome l'indole sportiva non è mai venuta meno, gli uomini della filiale italiana avevano pensato alla fine dello scorso anno di mettere in piedi un monomarca con la 440 Turbo. L'idea era di dare vita a un Challenge a cui

partecipassero anche dei piloti di grande richiamo. Il programma era già avviato: Gianfranco Brancatelli (che il cordone ombelicale con la Volvo non lo ha mai tagliato...) era stato chiamato per effettuare una serie di collaudi preliminari con una 440 Turbo preparata Gruppo N. Adesso sul mercato arriva l'attesa 960: nel disegno di Marco Maestrini l'abbiamo immaginata in versione Gruppo A. E se fosse una nuova scommessa da vincere, magari con la tre litri SuperTurismo?



Marco Maestrini

LA NOVITA'
VOLKSWAGEN POLO

CALAMITA L'INTERESSE

**Estetica e meccanica migliorate
Nuovo 1400 diesel e grande attesa
per la G40 che arriverà a gennaio**

Al giorno d'oggi la tendenza generale degli stilisti è quella di rendere le linee più morbide, più adolcite, più tondeggianti e sorte diversa non poteva non toccare anche alla Polo: basti ricordare la Golf attuale paragonata a quella della precedente generazione e lo stesso parallelo può essere fatto fra Polo nuova e quella circolante finora. Non si tratta di una trasformazione radicale ma basata su diversi piccoli interventi. Da 15 anni sul mercato (2,8 milioni di esemplari prodotti, con il mercato italiano al 1. posto dopo quello tedesco di casa), la Polo

era stata modificata una sola volta e poi per gli ultimi dieci anni era rimasta pressoché invariata. I proiettori, attualmente quadrati e notevolmente potenziali, sono stati integrati nella carrozzeria assieme agli indicatori di direzione e grazie ad altri piccoli ritocchi stilistici è stato migliorato il coefficiente aerodinamico del 10%. Nel contempo i motori rendono di più in termini per esempio di coppia massima, ora disponibile a un regime più basso, e quindi anche in termini di consumo. La Polo è una vettura femminile per eccellenza; circa il 65% della clientela infatti, fa parte del gentil sesso. Anche la parte posteriore dai nuovi gruppi luce e dal portellone arrotondato con lunotto incollato a filo può considerarsi nuova. All'interno, nuovi sono la plancia, il volante e i rivestimenti in tessuto. Invariata è rimasta la concezione base della vettura con motore anteriore trasversale, sospensioni anteriori tipo Mc Pherson e posteriori a bracci accoppiati con diversa taratura delle molle anteriori e posteriori per una migliore stabilità direzionale e un minore rollio. Rivisto il telaio. Ora riscaldamento ed aerazione, tramite un apposito condotto, giungono direttamente anche ai passeggeri posteriori. Provando le nuove Polo, che per il mercato italiano saranno in tutto 14, comprese quelle per il trasporto promiscuo, sulle strade del nord della Germania e sulla pista di Wolfsburg, balzano in evidenza due caratteristiche importanti: la 1000 è una vettura piacevole da guidare che si fa notare per la sua silenziosità, mentre le altre motorizzazioni sono un poco più rumorose. Il secondo elemento si riferisce alla Polo G 40, la sportiva che può rappresentare l'anticamera della Golf Gti o comunque la sorella minore. Infatti con i suoi 113 CV (1300 cc) è potente sì ma a un livello giusto per giovani appassionati della guida sportiva. È affidabile, sincera nella tenuta di strada, di assetto si-

14 VERSIONI PER L'ITALIA

Nella tabella sono stati indicati i prezzi, chiavi in mano, di tutte le versioni della nuova Polo che saranno disponibili in Italia. La gamma comprende quattordici modelli comprese le Polo Van per il trasporto promiscuo; la S-G40 verrà commercializzata soltanto nel mese di gennaio del prossimo anno.

modello	prezzo
Mille Fox	10.543.400
Mille Cl	11.578.700
Mille Cl Cat.	12.304.600
1300 Gt	14.500.150
1300 Gt Cat.	15.029.700
1400 Cl D	13.940.850
S mille Fox	10.245.900
S mille Cl	11.281.200
S mille Cl Cat.	12.007.100
S 1300 Gt	14.202.650
S 1300 Gt Cat.	14.732.200
Van 1050 B	11.245.500
Van 1050 Cat.	11.971.400
Van 1400 D	13.060.250



curo, si lascia guidare con facilità, la classica vettura da «passare» al figlio prima di arrivare alla più impegnativa Golf Gti. Il motore G 40 a sovralimentazione meccanica con compressore a «G», tecnica già applicata per la Corrado, per la Passat Gt Syncro, per la Golf Gti, si identifica per una rispondenza senza ritardi anche ai bassi regimi. Rispetto alla Polo normale è più bassa di 25 mm e le molle hanno tarature più rigide. La nuova gamma sarà commercializzata in Italia da metà ottobre. (c.m.)



Numerosi piccoli aggiornamenti hanno dato una nuova veste alla Polo, tanto a livello di carrozzeria che per quanto riguarda gli interni. A gennaio arriverà anche in Italia l'attesissima G40, sopra, una piccola bomba da 196 kmh spinta dal motore di 1272 cc, in alto, capace di erogare 113 cv e dotata del compressore G (in versione più piccola rispetto a quelle montate su Golf e Passat)

LA SCHEDA TECNICA

Nella tabella relativa alla scheda tecnica abbiamo accomunato la versione giardinetta a quella coupé della Polo basandoci esclusivamente sulle motorizzazioni.

MOTORE	1000	1300 Gt	S G40	1400 CI D
Cilindrata	1043	1272	1272	1398
Alesaggio x corsa	75 x 59	75 x 72	75 x 72	75 x 79,1
Potenza max cv/giri	45/5200	75/5900	113/6000	48/4500
Coppia max kgm/giri	7,7/2800	10/3600	15,2/3800	8,6/2700
Rapporto di compressione	10:1	10:1	8:1	22,3:1
Alimentazione	carbурatore	iniezione elettronica Digifant		iniezione
Cambio	4 marce	5 marce		
Trazione	anteriore			
Sterzo	a pignone e cremagliera			
Freni ant./post.	dischi (ventilati sulla G40)/tamburi			
Sosp. anteriore	a ruote indipendenti di tipo McPherson			
Sosp. posteriore	a bracci collegati con barra stabilizzatrice			
DIMENSIONI				
Lunghezza mm	3765			
Larghezza mm	1570	1570	1590	1590
Altezza mm	1250	1250	1325	1250
Carreggiata ant./post.	1320/1346			
Passo mm	2335			
Peso kg	770	785	830	810
PRESTAZIONI				
Velocità max kmh	145	173	196	142
Accelerazione da 0 a 100 kmh	20"3	12"1	8"6	19"5
CONSUMI (km/litro)				
A 90 kmh	18,1	18,1	17,8	23,8
A 120 kmh	13,3	13,5	13,3	16,9
Ciclo urbano	11,7	11,6	11,2	17,5

GENERAL MOTORS ACQUISTA IL 75% DELLA DIAVIA

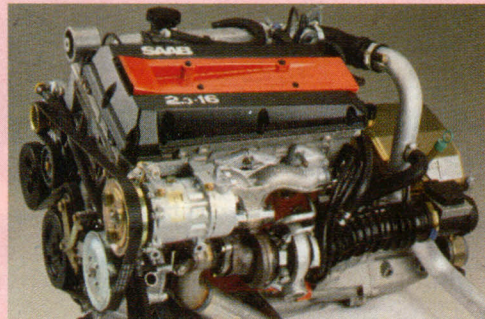
LA GENERAL Motors Corporation ha acquistato di recente il 75% del pacchetto azionario della Diavia, azienda nazionale leader nella costruzione di condizionatori per auto, dalla United Technologies Corporation. Rimarrà inalterata la partecipazione azionaria di minoranza così come non cambierà l'assetto manageriale e direttivo della Casa bolognese. L'alleanza Diavia-Gm mette a disposizione della joint venture le ultime risorse tecnologiche nel campo della climatizzazione veicolare tramite il diretto coinvolgimento della Harrison Radiators Division, una società satellite del gruppo General Motors. La nuova alleanza amplia il coinvolgimento della Gm Harrison nel mercato europeo in continua espansione ed esalta la già elevata qualità dei prodotti Diavia con l'apporto di nuove tecnologie tra le più avanzate del settore.



SAAB PROPONE TRE VERSIONI CON L'INEDITO 2,3 LITRI A SEDICI VALVOLE SULLA 9000 È CRESCIUTA LA COPPIA

POCHE novità estetiche e tre nuove versioni della 9000 con l'inedito motore di 2,3 litri turbocompresso a sedici valvole. Queste in sintesi le principali novità che la Saab ha proposto di recente al pubblico per la gamma '91 e che sono già disponibili presso la rete di vendita nazionale della Casa svedese. Il nuovo propulsore a quattro valvole per cilindro è doppio asse a camme in testa (sotto nella foto) è in grado di erogare 200 cv a

5000 giri (diventano 220 sulla versione «Sport» grazie a una piccola modifica nella centralina elettronica che controlla la turbina) con una coppia di 33,6 kgm già a soli 2000 giri; per dare un'idea della elevata elasticità del motore basti pensare che a soli 1750 giri la coppia è già di 30,5 kgm! Oltre alle quattro valvole per cilindro il motore è provvisto di una coppia di alberi di bilanciamento e dell'esclusivo e collaudato impianto di iniezione Saab Direct Igniection. Questo motore sviluppa circa 50 cv in più della sua versione aspirata presentata solo un anno fa senza alcuna penalizzazione nei consumi. Le prestazioni sono di tutto rispetto: da 0 a 100 kmh in 8" e una velocità massima di poco superiore ai 230 kmh. Ridotti interventi estetici, dicevamo, e pochi interventi sulla gamma '91: il frontale della 9000 cinque porte (in alto nella foto) è ora uguale a quello della Cd a quattro porte. Più inclinato incorpora la classica mascherina cromata presente su tutti i modelli così come i gruppi fari, più potenti, della 9000 Cd. Tutta la gamma adottata di serie l'impianto Abs e la marmitta catalitica; i prezzi di vendita, pur gravati dell'Iva al 38%, sono in linea con la classe della vettura: ci vogliono poco più di 63 milioni per la 5 porte e poco meno di 74 milioni per la Sport.

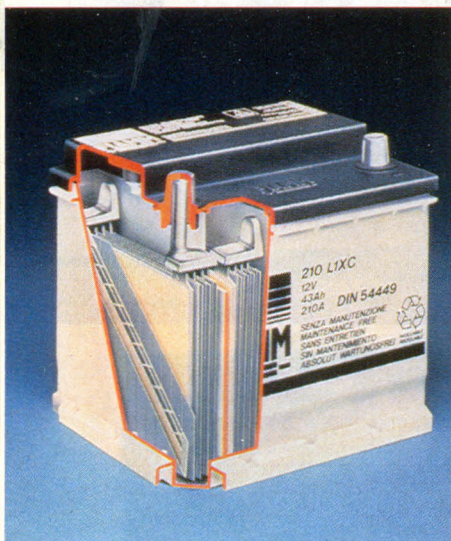


BRIDGESTONE CALZA LA TOYOTA CELICA

LA NUOVA Toyota Celica Turbo 4Wd (nella foto), da poco disponibile anche in Italia, viene fornita con i pneumatici Bridgestone Potenza RE 93 come primo equipaggiamento. Le coperture Potenza Re 93 per la vettura giapponese vengono fornite nella misura 215/50 Vr 15 e si distinguono, per il design elegante e sportivo del battistrada oltreché per le loro elevate doti di maneggevolezza e tenuta di strada. Già in passato altre vetture sportive erano state dotate, come primo equipaggiamento, delle coperture Bridgestone quasi a conferma delle spiccate caratteristiche di adattabilità soprattutto nella guida al limite. Anche su diverse vetture della fascia alta che non hanno caratteristiche spiccatamente sportive, sono stati montati questi pneumatici che possono vantare un rumore di rotolamento particolarmente contenuto. L'accoppiata Toyota Celica-Bridgestone sarà senza dubbio apprezzata dagli automobilisti italiani sempre molto esigenti nel settore delle gomme.

PRESTO UN LIMITE ALLA CIRCOLAZIONE DEI FUORISTRADA

UNA legge potrebbe frenare il vero e proprio «boom» che i veicoli per fuoristrada hanno incontrato in questi ultimi tempi. Un gruppo formato da 23 deputati appartenenti a diversi partiti ha presentato una proposta di legge che stabilisce nuove norme in materia di circolazione in fuoristrada. Obiettivo del provvedimento, secondo quanto hanno spiegato gli stessi firmatari del disegno di legge, è quello di porre un freno alla crescente invasione da parte dei veicoli per fuoristrada di mulattiere, piste, tracciati e sentieri in luoghi (come i boschi e i parchi naturali) che vengono «sfigurati e inquinati» dal passaggio di questi mezzi. Le pene pecuniarie, già espressamente previste nel testo della legge in caso di circolazione fuori da appositi sentieri indicati da un'opportuna segnaletica, potrebbero arrivare fino a 20 milioni di lire. Verrà lasciata ai singoli Comuni la possibilità di stabilire i tracciati che potranno essere percorsi liberamente da questi veicoli...

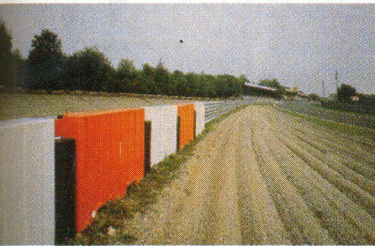


CON LA BATTERIA FIAMM «FAST» SI RIPARTE SUBITO

SI CHIAMA «Fast» (nella foto) la nuova batteria della Fiamm che farà tra breve il suo ingresso sul mercato nazionale. Questo inedito accumulatore prodotto dalla Casa di Montecchio Maggiore viene distribuito già carico di acido e permette quindi una immediata installazione. «Fast» è una batteria di nuova concezione, soprattutto a livello tecnologico; il processo di produzione comporta un elevato grado di automazione e di controlli che hanno elevato lo standard di qualità. Realizzata secondo la tecnologia ibrida della Fiamm (lega di piombo con basso tenore di antimonio per la griglia positiva e lega piombo-calcio per quella negativa), «Fast» presenta anche un bassissimo livello di autoscarica. Sarà tra breve disponibile in sei versioni, con capacità da 43 a 70 Ampere/ora e con correnti di spunto da 210 a 400 Ampere per soddisfare tutte le esigenze della clientela.

ECCO LE BARRIERE GRAND PRIX DELLA ENIMONT

SI SONO rivelate subito molto efficaci le nuove barriere di protezione della Enimont denominate «Grand Prix» (nella foto). Installate a titolo sperimentale a Monza in occasione del Gp, queste barriere hanno attutito l'uscita di strada di Derek Warwick avvenuta alla conclusione del primo giro al termine della parabolica. La protezione Grand Prix è realizzata con un materiale plastico della Enimont, il polietilene lineare, appositamente studiato per assorbire eventuali urti dei veicoli. Viene collocata vuota (pesa solo 25 kg) nei punti da proteggere e successivamente riempita d'acqua o di sabbia per aumentarle la massa fino a raggiungere un peso di circa 350 kg. Un particolare elemento di connessione, predisposto all'inserimento di una fune per il fissaggio al guard-rail, consente di collegare tra di loro le singole barriere.



Rc AUTO: ORDINANZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE

CON UNA recente ordinanza la Corte Costituzionale ha respinto le questioni di legittimità di alcune norme riguardanti l'assicurazione obbligatoria; l'obiezione era stata sollevata dalla Corte d'Appello di Torino in una vertenza per un incidente stradale che aveva provocato la morte di due persone. La causa era stata sollevata dalla compagnia di assicurazione Uniass per conto del fondo di garanzia per le vittime della strada gestito dall'Ina per l'Inail. Quest'ultimo aveva ottenuto il rimborso delle somme erogate dalla compagnia assicuratrice del responsabile dell'incidente mentre la Uniass sosteneva di non dovere nulla all'istituto nazionale per l'assicurazione degli infortuni sul lavoro in quanto aveva versato alcune somme agli eredi delle vittime. Nel corso della causa il giudice aveva posto la questione di legittimità costituzionale delle norme che fissano i massimali per il risarcimento dei danni demandandone la rivalutazione ad appositi provvedimenti successivi e che avrebbe causato una disparità nel trattamento rispetto a incidenti causati da veicoli non identificati (così potrebbero essere definiti i pirati della strada) per i quali queste regole non valgono. La Corte Costituzionale, appellandosi a una sua recente sentenza espressa poco tempo fa in materia, ha invece respinto la questione definendola manifestamente infondata.



ARRIVA SULLE NUOVE JAGUAR L'ASPIRATO IN SCALA RIDOTTA

ALLA VIGILIA dei Saloni autunnali la Jaguar ha presentato la versione '91 della sua berlina più popolare, la Xj6, ora dotata di un nuovo motore direttamente derivato dal recentissimo 4000 cc del quale mantiene inalterate le dimensioni di alesaggio (91 mm) mentre la corsa è stata ridotta da 102 a 83 mm. La cilindrata totale scende così fino a 3239 cc nei confronti del precedente sei cilindri di 2919 cc da 148 cv si è registrato un incremento di potenza e di coppia rispettivamente del 35 e 32%. La nuova unità sviluppa 200 cv a 5200 giri con un valore di coppia massima di 30,3 kgm a soli 4000 giri. Le nuove Jaguar equipaggiate con il cambio automatico a quattro rapporti possono raggiungere i 211 kmh e accelerare da 0 a 100 kmh in soli 10"1. Rispetto alla versione a quattro litri è stata mantenuta la testata a 24 valvole e l'impianto di alimentazione a iniezione elettronica oltre al sistema di scarico catalitico con la sonda lambda a tre vie. La Jaguar ha anche messo a disposizione della clientela, per tutti i modelli Jaguar e Sovereign (quest'ultima, nella foto), un pacchetto di dotazioni sportive in grado di esaltare il carattere delle berline inglesi. La Xj6 è in vendita al prezzo, chiavi in mano, di lire 61.290.000 mentre la Sovereign è quotata 84.600.000 lire e comprende di serie il climatizzatore, la trasmissione automatica e una lunga serie di accessori esclusivi. I «pacchetti sportivi» costano rispettivamente 7.235.000 e 5.600.000 di lire.

FRA UN ANNO LA BUGATTI DEL RILANCIO

SOLTANTO il prossimo anno si alzeranno i veli sulla nuova Bugatti, già in corso di avanzata realizzazione, per il 110. anniversario della nascita di Ettore Bugatti. La vettura era stata, sia pur accuratamente coperta da un telo, esposta agli occhi dei visitatori e invitati in occasione dell'inaugurazione dello stabilimento di Campogalliano (Modena) avvenuta a metà del mese di settembre. Nulla si sa sulle caratteristiche tecniche e sull'aspetto esteriore di questa supercar che dovrebbe, secondo alcune indiscrezioni, essere prodotta soltanto in cento esemplari; il prezzo di vendita dovrebbe aggirarsi intorno ai 400 milioni di lire. Una curiosità: i 7400 possessori di Bugatti d'epoca potranno vantare una sorta di «diritto di prelazione» sull'acquisto della vettura, un piccolo vantaggio per entrare in possesso di un modello tanto esclusivo per il quale già si parla di una velocità massima di quasi 300 kmh.



CHRISTIAN DELOUS NUOVO DIRETTORE DI PEUGEOT ITALIA

A PARTIRE dallo scorso primo ottobre, Christian Delous è il nuovo direttore generale della Peugeot Italia; subentra a Jacques Puzenat chiamato a Parigi per assumere la direzione marketing della Casa madre. Diplomato alla Scuola Superiore del commercio di Parigi, Delous è entrato alla Peugeot Automobiles nel 1972 assumendo diversi incarichi nel settore commerciale e gestionale. È stato anche direttore della filiale di Marsiglia, direttore delle vendite della regione parigina e responsabile della gestione della rete di filiali francesi della Peugeot. Prima della nomina a direttore generale della Peugeot Italia, Delous ha ricoperto lo stesso incarico presso la sede belga.



DALLA ZENDER UN CERCHIO IN CARBONIO

IN occasione di Automechanika '90, la tradizionale rassegna motoristica che si tiene ogni anno a Francoforte, la Zender presenta una vera novità. Si tratta del primo cerchio per auto (sopra nella foto) completamente realizzato in carbonio; questo componente, espressamente realizzato per la «Fact 4» (la biposto costruita dalla stessa azienda tedesca), misura 9 x 17 pollici e pesa soltanto 3,9 kg contro gli undici dei cerchi tradizionali. Tutto ciò ha consentito di ridurre drasticamente le masse in movimento dei cerchi. Il cerchio è scomponibile in tre pezzi e per il momento non è ancora stata prevista una produzione in serie.

IN FRANCIA VENDITE BOOM PER LA LANCIA

LA LANCIA sta ottenendo un vero e proprio successo nelle vendite in Francia. Nei primi otto mesi dell'anno la Casa automobilistica di Chivasso ha fatto registrare ben 13.000 immatricolazioni con un incremento pari al 33% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; in particolare, è stata la Y10 a raccogliere i maggiori consensi con 5000 unità insieme alla Deda mentre 2000 sono state le Thema e 1000 le Delta. Questa vera e propria impennata si è positivamente ripercorsa anche sulla quota di penetrazione che la stessa Lancia ha in territorio francese, passata dallo 0,6 allo 0,8%.

RALLY CIR MAIOLI VIRTUALMENTE CAMPIONE

A PROSERPINA GATTI GRAFFIANTE

PERGUSA — Vittoria nel Cir per la Bmw M3 con il reggiano Marco Gatti in coppia con il livornese Massimiliano Cerrai nella 12. edizione del Rally di Proserpina, penultima prova del Trofeo d'Italia Centro-Sud; virtualmente in tasca al reggiano Giuliano Maioli classificatosi secondo assoluto e primo del Gruppo N. Al terzo posto il vincitore dello scorso anno, il senese Varenò Grassini con Loredana Spinelli su una Ford Sierra Cosworth della sport e motore che ha mollato la piazza d'onore per una penalità di 30" rimediata per un ritardo ad un controllo orario. In avvio di gara i concorrenti che godevano i favori del pronostico hanno scoperto le loro carte con Gatti che con la Bmw M3 preparata dalla CiBiemme faceva intendere chiaramente le sue intenzioni dando 3" a Stagno che affrontava la prima prova speciale con le «D5» a differenza del suo avversario calzato «D7» pre-riscaldato con le termo-coperte. Il palermitano non si faceva intimorire dalla competitività del reggiano staccandolo di 1" sul tratto cronometrato successivo. Gli altri stavano a guardare con Grassini, Bensi e Maioli in ritardo di 30" e oltre. Gatti già alla vigilia aveva dichiarato che le Sierra sarebbero state le vetture favorite e che Stagno sarebbe stato l'avversario più temibile perché correva in casa alla ricerca di un buon risultato. Il primo e unico vero colpo di scena la gara l'ha vissuto dopo la terza frazione con Stagno al palo per la rottura di un semiasse. Un ritiro quasi annunciato visto che da quella prova il pilota della Sierra preparata da greco era uscito con un ritardo di 38". L'ennesimo guasto meccanico che va ad aggiungersi alla collezione di quest'anno; una stagione da dimenticare al più presto. Al risveglio da un riposo forzato durato quasi cinque ore, per l'annullamento di ben quattro prove speciali per le condizioni proibitive dell'asfalto ricoperto dal fango provocato dalle abbondanti piogge della vigilia, Gatti ha continuato a macinare tempi da primato nelle rimanenti otto prove speciali concedendone agli avversari solo una vinta a pari merito da Grassini e Maioli. Alle spalle del battistrada si inescava la lotta tra Grassini che in debito di preparazione cercava di contenere l'attacco di Bensi e Maioli che, direttamente interessati al Trofeo

Centro-Sud, giocavano le loro ultime possibilità sul finale. Entrambi alla guida di Ford Sierra Cosworth, toccava al toscano mantenere il primato del Gruppo N mentre il reggiano Maioli era costretto a rincorrere, per un leggero ritardo accumulato nelle battute iniziali a causa di noie meccaniche. La sua rimonta si concludeva positivamente per il nuovo leader del campionato. Dopo questo sorpasso il rally non offriva più altri episodi degni di nota con le prime dieci posizioni mummificate sino al traguardo sulla pista di Pergusa dove si è svolta l'ultima prova speciale. In quinta posizione si piazzava Merighi che debuttava al volante di una Bmw M3 solitamente impegnata da Noberasco. La sua è stata una gara esemplare mirata a prender confidenza con un mezzo molto potente e difficile da guidare sul percorso veloce del Proserpina. Sesto e primo dei siciliani il palermitano Di Sclafani che ha dovuto fare i conti con gomme inadatte al tipo di fondo. L'ultima fatica in circuito stava costando cara al messinese Caranna che rompeva il motore della sua Lancia Delta Integrale nel tentativo di scavalcare l'altro messinese Bruno (Renault 5 Gt Turbo) davanti a lui di un solo secondo. Riusciva a stento ad entrare in parco chiuso senza perdere posizioni dopo un notte resa più impegnativa dal mezzo meno competitivo rispetto

A fianco, Gatti primo a Proserpina. Sotto, Maioli con il secondo posto ha virtualmente conquistato il Trofeo Centro-Sud. In basso, Grassini è giunto terzo (Photo4)



alla concorrenza. Molto regolare il passo del palermitano Guagliardo che con una vettura nuova dopo l'incidente del «Messina» si accaparrava i punti del trofeo Peugeot insediandosi al secondo posto dietro a Zanchi.

Matteo Russo

IL CAMPIONE

PENSO DI AVERCELA FATTA

PERGUSA — Il tempo di parcheggiare la sua Bmw M3 in parco chiuso ed ecolo raggiante ricevere, ai box di Pergusa, una cornice insolita per un rallista, il caloroso applauso del pubblico: «Questa era la terza volta che venivo a correre in Sicilia, l'ho fatto con il preciso intento di vincere e quando Stagno si è ritirato ho capito che la vittoria non mi sarebbe sfuggita. La Bmw M3 partiva meno favorita su questo tipo di percorso rispetto alle Sierra e solo una condotta di gara tutta d'attacco avrebbe sovvertito il pronostico». Pacato e sorridente anche il volto del reggiano Maioli che cominciava a fare i suoi calcoli per la conquista del Trofeo: «Adesso penso proprio di avercela fatta. All'inizio è stata molto dura perché ho dovuto rimediare con l'assistenza ad un problema di valvola poi rischiando tanto e spremendo al massimo la Sierra sono riuscito a scavalcare Benzi. Sulle ultime prove ho veramente rischiato molto». Molto applaudito anche Grassini che sperava di bissare il successo dell'89: «Ho deciso di venire a correre proprio all'ultimo momento provando solo due giorni e con questa preparazione non si poteva certo rischiare su queste prove veloci con l'errore sempre in agguato. Peccato per quel ritardo al controllo, saremmo arrivati secondi. Questi sono avversari che ti concedono poco». □

ITALIANO RALLY

Pergusa (En), 6-7 ottobre 1990
12. rally di Proserpina
gara valida per il campionato italiano (coeff. 2) e per il Trofeo Centro-Sud

Le classifiche

Assoluta: 1. Gatti-Cerrai (Bmw M3) in 45'40"; 2. Maioli-Gozzi (Ford Sierra Cosworth) a 1'16"; 3. Grassini-Spinelli (Ford Sierra Cosworth) a 1'23"; 4. Merighi-Magnani (Ford Sierra Cosworth) a 1'45"; 5. Merighi-Cianci (Bmw M3) a 2'17"; 6. Di Sclafani-Sangiorgi (Lancia Delta 16V) a 3'26"; 7. Bruno-Chillié (Renault 5 Gt Turbo) a 4'13"; 8. Caranna-Alizzi (Lancia Delta Integrale) a 4'42"; 9. Guagliardo-Tocco (Peugeot 205 Gti) a 4'52"; 10. Giostra-Di Biasi (Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. D'Avola-Scarantino in 59'20"; 2. Cameli-Bonsignore a 6"; 3. Calvagna-Santini a 3'27"; 4. Parisi-Ingrà a 3'46" (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Patrino-Greco in 52'58"; 2. Lombardo-Palermo a 1'03"; 3. Scariata-Sicilia a 1'41" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Guagliardo-Tocco (Peugeot 205 Gti) in 50'37"; 2. Avara-Consiglio (Opel Corsa Gsi) a 1'25"; 3. Nucchio-Salomone (Opel Corsa Gsi) a 2'23"; 4. Mendola-Scalzo (Fiat Ritmo 130) a 5'59"; 5. Bianchi-Nolastefano (Peugeot 205 Gti) a 6'19".

Classe oltre 2500. 1. Maioli-Gozzi (Ford Sierra Cosworth) in 46'56"; 2. Bensi-Mugnani (Ford Sierra Cosworth) a 29"; 3. Di Sclafani-Sangiorgi (Lancia Delta 16V) a 2'10"; 4. Bruno-Chillié (Renault 5 Gt Turbo) a 2'57"; 5. Caranna-Alizzi (Lancia Delta Integrale) a 3'26"; 6. Giostra-Di Biasi (Renault 5 Gt Turbo) a 3'38".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Schepis-Costa (Fiat Uno 70Sx) in 55'25"; 2. Barbera-Di Caro (Opel Corsa) a 55"; 3. Trommino-Drago (Peugeot 205 Rallye) a 3'04"; 4. Pluchino-Cappuzzello (Opel Corsa) a 7'40".

Classe 2000: 1. Ruggiero-Ruggiero (Alfa Romeo Gti) in 51'27"; 2. De Luca-Insinga (Opel Kadett Gsi 16V) a 47"; 3. Sollami-Turra (Opel Kadett Gsi) a 4'03".

Classe oltre 2500: 1. Gatti-Cerrai (Bmw M3) in 45'40"; 2. Grassini-Spinelli (Ford Sierra Cosworth) a 1'23"; 3. Merighi-Cianci (Bmw M3) a 2'17"; 4. Battaglia-Xera (Renault 5 Gt Turbo) a 6'09".

RALLY 1. SERIE **DECISIVA L'ULTIMA PROVA PER AMBROSOLI**

GALLI E' IL PRINCIPE NEL... «VILLA D'ESTE»



COMO — Ancora una volta Carlo Galli non ha avuto rivali nella corsa di casa. Il forte pilota della Delta Racing ha infatti bissato il successo dello scorso anno confermando così i pronostici che lo volevano sul gradino più alto del podio. Sette erano le prove speciali previste, ma la mattina di sabato si è dovuto giocoforza cancellare la quinta prova (di Bellagio), a causa di uno smottamento verificatosi nella notte. Per il resto la gara non ha avuto altri problemi. Il tema principale di questa edizione del «Villa d'Este» è stato la galoppata quasi solitaria di Galli e Corbellini che hanno subito preso il largo per poi rallentare il ritmo nella parte finale della corsa quando il vantaggio acquisito era tale da permetterlo. Già nel corso della prima speciale Galli metteva tutti in fila ed incamerava cinque secondi lasciandosi alle spalle Re-Frigerio (Delta Integrale) e Saredi-Fidanza (Renault 5 Gt Turbo). In questa prova usciva di scena Bollini, in coppia con Viviani, che con la sua Lancia Delta 16V era accreditato quale possibile rivale di

Galli per la vittoria assoluta. Anche sulla seconda prova Galli non concedeva nulla agli avversari e lasciava a sei secondi Re; terzo tempo per Ambrosoli maglia che portavano la loro Bmw M3 al terzo posto dopo un inizio di gara non troppo brillante. Ottimo anche il tempo fatto registrare da Agostoni-Franchi che con la Ford Sierra Cosworth Gruppo N si sono piazzati subito dietro il terzetto di testa. Ma è stato sul terzo tratto cronometrato che i battistrada hanno preso il largo. Galli andava pesante con il piede e guadagnava ancora quindici secondi. A questo punto della gara la vittoria era già saldamente nelle mani di Galli e Corbellini che paghi della loro condotta di gara decidevano di rallentare il ritmo e di procedere di conserva. Così a vincere la quinta speciale erano Re-Frigerio che distaccavano rispettivamente di due secondi Galli e di quattro Ambrosoli. Si arrivava così all'ultima prova, con Re e Ambrosoli ancora in piena bagarre per la piazza d'onore. Con la vittoria ottenuta su questo tratto Ambrosoli-Maglia si assicuravano la seconda posizione assoluta.

Mario Reduzzi

RALLY 1. SERIE

Como, 7 ottobre 1990

13. Trofeo Villa d'Este
gara valida per la Coppa Italia 3. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Galli-Corbellini (Lancia Delta Integrale) in 44'31"; 2. Ambrosoli-Maglia (Bmw M3) a 34"; 3. Re-Frigerio (Lancia Delta Integrale) a 36"; 4. Agostoni-Franchi (Ford Sierra Cosworth) a 1'21"; 5. Guggiar-Bartolich (Bmw M3) a 2'13"; 6. De Paoli-Pons (Lancia Delta Integrale) a 2'19"; 7. Vecchi-Salemo (Lancia Delta Integrale) a 2'20"; 8. Ambrosoli-Zamburini (Bmw M3) a 2'41"; 9. Ferrari-Baldini (Lancia Delta 4Wd) a 3'01"; 10. Fontana-Frigerio (Lancia Delta Integrale) a 3'10".

GRUPPO N

Classe 1150. 1. Pedretti-Ronchetti in 54'14"; 2. Mascarin-Zendra a 42"; 3. De Giovanetti-Ferrario a 2'06"; 4. Monti-Bello a 5'44"; 5. Aleotti-Bianchi a 6'12"; 6. Menchini-Corti a 10'28" (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Formoli-Belfiore in 50'35"; 2. Tebalini-Ceruti a 19"; 3. Rainoldi-Novati 33"; 4. Ossuzio-Ossuzio a 40"; 5. Casati-Scotellaro a 57"; 6. Napoli-Sartorio a 2'43"; 7. Colmegna-Bianchi a 3'29"; 8. Bernasconi-Artaria a 3'41"; 9. Invernizzi-Massei a 4'02"; 10. Allanello-Belliero a 4'08"; 11. Comi-Ginzaglio (Opel Corsa) a 4'59"; 12. Maesani-Ronchetti (Opel Corsa) a 5'38"; 13. Casiraghi-Bottezzi a 5'50"; 14. Baseraga-Mazzolotti (Citroën Ax) a 6'11"; 15. Ghilardi-Ciceti a 7'14" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Roncoroni-Auguadro (Opel Corsa Gsi) in 50'13"; 2. Giacomelli-Berardelli (Peugeot 205 Gsi) a 42"; 3. Riccardi-Greco (Opel Corsa Gsi) a 59"; 4. Porro-Contini (Opel Corsa Gsi) a 1'23"; 5. Bolzoni-Cavagnoli (Opel Corsa Gsi) a 2'23"; 6. Greppol-Buzzella (Peugeot 205 Gsi) a 3'39"; 7. Mazzucchelli-Staluto (Ford Fiesta Xr2) a 4'13"; 8. Scotti-Sansone (Opel Corsa Gsi) a 4'25"; 9. Bettini-Sartore (Opel Corsa Gsi) a 5'17"; 10. Tucci-Carrara (Peugeot 205 Gsi) a 8'29"; 11. Remondini-Gritti (Peugeot 205 Gsi) a 11'31"; 12. Tavecchio-Tremari (Peugeot 205 Gsi) a 20'33".

Classe 2000. 1. Bregolato-Pallidino (Opel Kadett

Gsi 16V) in 49'53"; 2. Grugnola-Eusebio (Peugeot 205 Gti) a 41"; 3. Maspes-Rusconi (Peugeot 205 Gti) a 57"; 4. Gaggioli-Gaggioli (Peugeot 205 Gti) a 1'38"; 5. Barzaghi-Heffi (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'45"; 6. Cancarini-Pelli (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'14"; 7. Ortell-Bassani (Peugeot 309) a 2'28"; 8. Simoncini-Pigozio (Peugeot 205 Gti) a 2'30"; 9. Nunzio-Vitali (Opel Kadett Gsi) a 2'37"; 10. Bolton-Ravalloni (Opel Kadett Gsi) a 3'02"; 11. Montini-Gualta (Peugeot 205 Gti) a 3'08"; 12. Varisco-Mattarelli (Peugeot 205 Gti) a 3'32"; 13. Prada-Mandelli (Opel Kadett Gsi) a 4'26"; 14. Secchi-Sarvito (Opel Kadett Gsi) a 4'42"; 15. Domenicali-Fedeli (Opel Kadett Gsi) a 4'57"; 16. Vezzoli-Lazzari (Fiat Ritmo 130) a 5'40"; 17. Martinelli-Martinelli (Opel Kadett Gsi) a 6'23"; 18. Semeraro-Leone (Fiat Ritmo 130) a 6'54"; 19. Winheim-Piras (Peugeot 309 Gsi) a 6'59".

Classe 2500: 1. Plebani-Scarpellini in 48'30"; 2. Lucini-Gini a 12"; 3. Bizzozzero-Covizi a 30"; 4. Cairoli-Riva a 51"; 5. Mezzera-Giaroli a 51"; 6. Pittano-Laise a 1'10"; 7. Citrini-Borghini a 1'33"; 8. Cicci-Mongiu a 1'58"; 9. Asnaghi-Pedemonti a 1'59"; 10. Paron-Rusconi a 2'10"; 11. Gandola-Gandola a 2'37"; 12. Paroli-Paroli a 3'34"; 13. Ferri-Cornali a 3'13"; 14. Roncoroni-Introzzi a 3'26"; 15. Invernizzi-Bonati a 3'47"; 16. Cerboni-Mosca a 4'28"; 17. Aspetti-Bonfanti a 4'57"; 18. Bonfanti-Fusi a 5'09"; 19. Cantù-Pandolfi (Fiat Uno Turbo) a 7'52"; 20. Ballabio-Rossi a 9'49"; 21. Pesenti-Centi a 10'30" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Agostini-Franchi in 45'52"; 2. De Paoli-Pons (Lancia Delta Integrale) a 58"; 3. Doridi-Pellicioni a 2'27"; 4. Cattaneo-Sprocati (Lancia Delta Integrale) a 2'30"; 5. Colombo-Butti (Lancia Delta Integrale) a 2'57"; 6. Savini-Girotti (Lancia Delta Integrale) a 3'27"; 7. Canonico-Gaggioli a 3'30"; 8. Valori-Granucci (Lancia Delta Integrale) a 3'35"; 9. Picinali-Savoldelli (Lancia Delta Integrale) a 3'40"; 10. Paolini-De Luis a 4'00"; 11. Colombo-Molteni (Lancia Delta Integrale) a 4'29"; 12. Frigerio-Sempini (Lancia Delta Integrale) a 4'57"; 13. Fumagalli-All Seminar (Lancia Delta Integrale) a 5'54"; 14. Teruzzi-Invernizzi a 6'24"; 15. Rocca-Tomagni a 7'19"; 16. Szpsz-Bregoli Furgo (Lancia Delta Integrale) a 10'22"; 17. Ghezzi-Agrati a 10'41"; 18. Rosa-Rosa (Lancia Delta Integrale) a 10'56"; 19. Baciocchi-Grosso (Lancia Delta Integrale) a 13'31" (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Rainetti-Cameroni i 53'15"; 2. Milani-Cremagnani a 26"; 3. Magoni-Roti a 1'17"; 4. Stano-Poro a 1'55"; 5. Todisco-Bramani a 1'56"; 6. Cefal-Valsecchi a 2'54"; 7. Fumagalli-La Valle a 3'15"; 8. Frigerio-Fragomeno a 3'21"; 9. Brambilla-Brambilla a 4'29"; 10. Zoccola-Caldarone a 6'34"; 11. Stocchetti-Maronzoni a 6'46"; 12. Cossi-Botticelli a 7'06"; 13. Rota-Porta a 9'15" (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Zadra-Bellucci (Peugeot 205 Rallye) in 51'44"; 2. Magnani-Tomaggi (Opel Corsa Gsi) a 25"; 3. Giovanoli-Moia (Fiat Uno 70 Sx) a 53"; 4. Nava-Andreoli (Peugeot 205 Rallye) a 1'39"; 5. Gozzi-Cristini (Opel Corsa Gti) a 3'15"; 6. Quadroni-Botta (Opel Corsa S) a 3'27".

Classe 1600. 1. Orio-Arigo (Ford Escort Xr3i) in 52'38"; 2. Sartoris-Veglio (Peugeot 205 Gti) a 1'35"; 3. Vanini-Caliò (Peugeot 205 Gti) a 1'49"; 4. De Juli-De Juli (Peugeot 205 Gti) a 2'00".

Classe 2000. 1. Biasuzzi-Grossi (Opel Kadett Gsi) in 48'48"; 2. Palmisano-Milani (Fiat Ritmo 130) a 3'12"; 3. Aldè-Baraggia (Opel Kadett Gsi) a 3'50"; 4. Rusconi-Pigazzini (Fiat Ritmo 130) a 4'23"; 5. Mauri-Mazza (Opel Manta Gte) a 4'31"; 6. Spataro-Stocco (Peugeot 309 Gti) a 5'10"; 7. Carullo-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) a 5'16"; 8. Del Greco-Vanoli (Opel Kadett Gsi) a 5'23"; 9. Corti-Pretini (Opel Manta Gte) a 6'21"; 10. Andrioli-Mollinari (Opel Manta Gte) a 23'18".

Classe 2500. 1. Ambrosoli-Maglia in 45'05"; 2. Guggiar-Bartolich a 1'39"; 3. Ambrosoli-Zamburini a 2'07"; 4. Toriora-Gandola a 2'48"; 5. Rebai-De Angelis a 5'08"; 6. Granzella-Rudisi a 7'59"; 7. Centenari-Brambilla a 8'08"; 8. Mazzuccato-Righetti (Renault 5 Gt Turbo) a 13'02" (tutti gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500. 1. Galli-Corbellini (Lancia Delta Integrale) in 44'31"; 2. Re-Frigerio (Lancia Delta Integrale) a 36"; 3. Vecchi-Salemo (Lancia Delta Integrale) a 2'20"; 4. Ferrari-Baldini (Lancia Delta 4Wd) a 3'01"; 5. Fontana-Frigerio (Lancia Delta 16V) a 3'10"; 6. Comitti-Comitti (Lancia Delta 4Wd) a 4'19"; 7. Consonni-Folcio (Lancia Delta Integrale) a 4'38"; 8. Seveso-Pellizzari (Lancia Delta Integrale) a 6'27".

IL FATTACCIO

POMODORI IN FACCIA

COMO — Moderata soddisfazione per Carlo Galli al termine di una gara che per lui è stata tutta in discesa. «*Tutto bene — dice il pilota comasco — Anche se ho sentito la mancanza di un clima un po' più competitivo. Non ho avuto alcun tipo di problema e ho potuto quindi gestirmi la gara come meglio volevo. Tutto è filato liscio, tranne che per un episodio poco edificante di cui sono stato vittima sulla prova speciale di Sormano. Uno spettatore scriteriato ha lanciato al nostro passaggio un pomodoro colpendo in pieno il parabrezza. Al momento dell'impatto ho preso un grosso spavento, ma per fortuna sono riuscito a mantenere il sangue freddo riuscendo così ad uscirne senza danni. Certo, mi sarebbe piaciuto fermarmi per vedere in faccia questo signore e dirgli quattro paroline.*» □

In alto a sinistra (Photo4), Galli si è imposto nella gara di casa senza grossi problemi. Alle sue spalle Ambrosoli, a fianco (Photo4), che ha conquistato la piazza d'onore sull'ultima prova speciale, battendo il suo diretto avversario Re



RALLYSPRINT DALLA BAGARRE EMERGE DE BERNARDI

UNA PIETRA TUTTA D'AMBRA

BAGNOLO PIEMONTE — Partito con i favori del pronostico, pur di fronte ad una «concorrenza» piuttosto nutrita, Mario D'Ambra, perfettamente assecondato dalla efficiente Opel Kadett Gsi 16 V, non ha faticato più di tanto per imporsi in questo 2. rally della Pietra di Bagnolo. Il pilota della Meteco è sempre stato perfettamente padrone della situazione ed ha chiaramente dimostrato la sua superiorità aggiudicandosi tutte e cinque le speciali disputate (la sesta ed ultima prova in programma è stata annullata per un malore ad una cronometrista). Con D'Ambra tanto determinato alla testa della classifica, agli avversari non rimaneva che giocarsi le posizioni di rincalzo, dando vita ad una lotta piuttosto accesa e ricca di sorpassi. A spuntarla alla fine, dimostrando una buona assuefazione alla guida della velocissima Opel Kadett 16 V preparata da Pica è stato De Bernardi. Il pilota torinese, autore di una prova regolare e sempre sicura, dopo una stagione costellata di ritiri per guai tecnici, ha finalmente tagliato il traguardo in una posizione (la 2.) consona alle sue possibilità. Meno incisiva di quanto ci si potesse aspettare è stata la gara di Vuillemin, qui vincitore nella passata edizione. L'Aostano, attardato nelle prime fasi di gara da alcuni problemi di motore, non è mai apparso sufficientemente determinato per ri-



mediare al ritardo accumulato. Al 4. posto assoluto piacevole exploit per la piccola Peugeot 205 rallye di Migliara.

Massimo Delle Piane

RALLYSPRINT

Bagnolo Piemontese (Cn), 7 ottobre 1990

2. rally della Pietra gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. D'Ambra-Salvatore (Opel Kadett Gsi 16V) in 14'24"; 2. De Bernardi-Tortone (Opel Kadett Gsi 16V) a 21"; 3. Vuillemin-Armand (Lancia Delta 16V) a 24"; 4. Migliara-Viel (Peugeot 205 Rallye) a 31"; 5. Rean-Marchetto (Lancia Delta Integrale) a 32"; 6. Boccalatte-Gioielli (Mazda 323 4Wd) a 37"; 7. Rivoir-Bruno Franco (Renault 5 Gt Turbo) a 38"; 8. Rostagno-Rivoira (Renault 5 Gt Turbo) a 39"; 9. Cavallero-Brazzoli (Opel Kadett Gsi) a 42"; 10. Picotto-Fomero (Opel Kadett Gsi 16V) a 45".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Long-Ribet in 16'44"; 2. Bruno-Nebbia a 01"; 3. Amerio-Pizzato a 2"; 4. Pregnolato-Zanon a 5"; 5. Bertolotto-Sartoris a 16"; 6. Re-Re a 29"; 7. Ballari-Bertolotti a 33"; 8. Pagotto-Sartor a 35"; 9. Favagioni-Baravalle a 58"; 10. Cantino-Mion a 1'12"; 11. Griotti-Baima a 1'14"; 12. Morgani-Bellini a 16'31" (tutti su A12).

Classe 1400: 1. Chiappero-Villois in 15'20"; 2. Stefa-

nin-Diverzio a 11"; 3. Buccarella-Alberti a 30"; 4. Manina-d'Alberto a 37"; 5. Fardenzi-Furini a 48"; 6. Bottoni-Marinari a 49"; 7. Riva-Barra a 51"; 8. Leley-Decurfi a 55"; 9. Musso-Pessione a 1'01"; 10. Sito-Baretta a 1'24"; 11. Martini-Vallome a 1'29"; 12. Rodani-Cortuso a 1'32"; 13. Dianfi-Ruo Roch a 1'57"; 14. Balsamo-Buri a 2'51"; 15. Capello-Manzone a 2'57" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Zanchetta-Corfese (Opel Corsa Gsi) in 15'55"; 2. Rivardo-Casazza (Peugeot 205 Gti) a 20".

Classe 2000: 1. Zanin-Pellegrino in 15'26 2. Oliva-Magliano (Peugeot 309 Gti 16V) a 5"; 3. Zampa-Sottimano a 20"; 4. Vittone-Bodrero a 37"; 5. Revelli-Demarchi a 50"; 6. Tuninetti-Collo (Peugeot 309 Gti) a 55"; 7. Chiappero-Berger (Fiat Ritmo 130) a 55"; 8. Bianchi-Merlat a 1'16"; 9. Comaglia-Fruttero (VW Golf Gti) a 1'19" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Vuillemin-Armand (Lancia Delta 16V) in 14'48"; 2. Rean-Marchetto (Lancia Delta Integrale) a 8"; 3. Boccalatte-Gioielli (Mazda 323 4Wd) a 13"; 4. Alberti-Menel (Renault 5 Gt Turbo) a 39"; 5. Gioana-Mancini (Renault 5 Gt Turbo) a 57"; 6. Sandri-Boffa (Lancia Delta 16V) a 1'28"; 7. Bongiovanni-Cheinasso (Lancia Delta 4Wd) a 3'11".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Vergnano-Garrone in 15'37"; 2. Bertone-Pascale a 19"; 3. Leali-Genisio a 22"; 4. Gargiulo-Fraschia a 26"; 5. Minischetti-Canarelli a 26"; 6. Ballarini-Chiapusso a 30"; 7. Pons-Post a 38"; 8. Alessandrini-Spinoglio a 41"; 9. Ultra-Stracci a 50"; 10. Tassone-Conte a 53"; 11. Tibet-Giordano a 1'02"; 12. Munari-Bigando a 1'25"; 13. Mattio-Paire a 1'31"; 14. Dalmaso-Dalmaso a 1'44"; 15. Capeto-Falchero a 1'50"; (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Migliara-Viel in 14'55"; 2. Bodrero-Banchio a 43"; 3. Boaglio-Boaglio (Fiat Uno 70) a 52"; 4. Polliotto-Nizia a 59"; 5. Paire-Paire (Fiat Uno SX) a 1'01"; 6. Iaccarino-Capolongo a 1'01"; 7. Angeli-Morra (Fiat Uno 70) a 1'02"; 8. Fresia-Ferrero a 1'03"; 9. Signorelli-Ragusano a 1'07"; 10. Giuva a 1'10"; 11. Miretto-Estienne a 1'25"; 12. Cali-Danna a 1'31" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Depretis-Campisi (Peugeot 205 Gti) in 15'33"; 2. Cirio-Gaiezza (Alfa 33) s.t.; 3. Maurino-Ferrero a 2"; 4. Picotto-Dianti a 3"; 5. Fulco-Balbis a 26"; 6. Moretto-Forma (Peugeot 205 Gti) a 59" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. D'Ambra-Salvatore (Kadett Gsi 16V) in 14'24"; 2. De Bernardi-Tortone (Kadett Gsi 16V) a 21"; 3. Cavallero-Brazzoli a 42"; 4. Picotto-Fomero (Kadett Gsi 16V) a 45"; 5. Giordano-Bonardo a 48"; 6. Bosio-Messa (Peugeot 205 Gti) a 53"; 7. Nandini-Nandini a 58"; 8. Sparacia-Mame (Kadett Gsi 16V) a 1'02"; 9. Morello-Miretti (Peugeot 205 Gti) a 1'10"; 10. Orso-Bruno (Fiat Ritmo 130) a 1'19"; 11. Tassone-Campagna (Fiat Ritmo 130) a 1'21"; 12. Franchino-Agnese a 1'52"; 13. Giordano-Sobrero (Opel Manta Gsi) a 1'52"; 14. Nigra-Aseglio a 1'59"; 15. Galliano-Bellis a 2'01" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

Classe 2500: 1. Rivoir-Bruno Franco (Renault 5 Gt Turbo) in 15'02"; 2. Rostagno-Rivoira (Renault 5 Gt Turbo) a 1"; 3. Iervasi-Marcolin a 21"; 4. Thiebati-Thiebati (Renault 5 Gt Turbo) a 32"; 5. Scalfani-Flauto (Renault Gt Turbo) a 51"; 6. Ferrero-Tourm a 52"; 7. Barone-Baldissero a 59"; 8. Benenati-Chiabrando a 1'16"; 9. Clerici-Pietra a 1'20"; 10. Bissoli-Depretis (Renault 5 Gt Turbo) a 1'39"; 11. Giordano-Bergese (Bmw M3) a 2'16" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

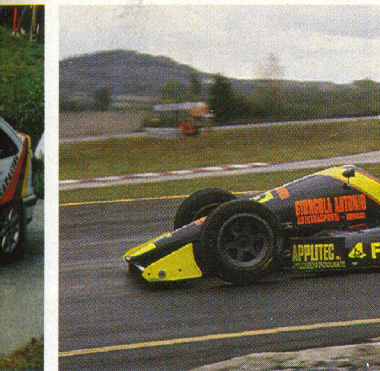


A Bagnolo D'Ambra, in alto (Magnano) c'era andato solo per il Trofeo Opel e alla fine si è imposto. Alle sue spalle De Bernardi in alto al centro, e terzo, in alto a sinistra (Photo4), Vuillemin. De Tommaso, in alto a destra, ha trionfato a Magione. Sopra (Photo4), un gruppo che comprende: Luscardi, Canni, Ferrari e De Luca

IL VINCITORE

NON ME L'ASPETTAVO

BAGNOLO PIEMONTESE — Mario D'Ambra non è nuovo a prestazioni vittoriose, soprattutto alla guida della Opel Kadett Gsi 16 V: «La vittoria è giunta veramente inaspettata, sono venuto qui a Bagnolo solo per raccogliere punti preziosi per il trofeo Opel, figuriamoci che le ricognizioni del percorso le ho effettuate solamente nella giornata di sabato. Davvero eccellenti questi rallysprint, permettono a tutti di gareggiare con poca spesa e sono piuttosto impegnativi, quasi quasi ci provo gusto e ne disputo altri». Meno avvezzo alle posizioni di vertice, De Bernardi è molto felice della sua seconda posizione assoluta: «Ho avuto una stagione molto travagliata, costellata di ritiri. Questa prestazione mi ripaga delle delusioni subite e mi dà entusiasmo in vista del prossimo impegno al Città di Torino in cui disporrò di una Toyota Celica 4Wd. Condivido i giudizi di D'Ambra su questi rally, con l'unico dubbio sul divieto di utilizzo di gomme slick, un fatto che secondo me aumenta la pericolosità». Vuillemin invece sperava nel maltempo: «Con la mia Delta avrei certamente tratto vantaggio dal fondo viscido, invece ci si è messo anche un manicotto del turbo nella 1. prova e la gara mi è sfuggita di mano».



F. 2000 SOLO LA PIAZZA D'ONORE PER DE LUCA A MAGIONE

ANCORA DE TOMMASO DOPO UN ANNO DI DIGIUNO

MAGIONE — Vladimiro De Tommaso è tornato a vincere una gara di Formula 2000 a poco più di un anno dall'ultimo successo, ottenuto a Varano nella scorsa stagione; per il brindisino si è trattato del giusto coronamento di una stagione che lo ha visto spesso tra i protagonisti, ma troppo presto escluso dalla lotta per il titolo. A Magione De Tommaso è stato perfetto; ha siglato il miglior tempo nelle prove, e in gara ha resistito bene

agli attacchi di Luigi De Luca, che lo ha incalzato per quasi quaranta giri. In questo confronto serrato è stato determinante la maggiore esperienza del brindisino, assistito anche da un propulsore (il Volkswagen) che su questa pista ha un rendimento leggermente superiore all'Alfa Romeo. Tra i protagonisti della gara è stato anche Luca Canni Ferrari, terzo al traguardo dopo aver «sgomitato» con alcuni avversari tra cui Riccitelli, che a fine gara ha addirittura presentato reclamo, e il sorprendente Lusuardi addirittura secondo nelle prime tornate. Ma veniamo alla gara: De Tommaso scatta bene dalla «pole», mentre parte molto bene anche Lusuardi dalla terza fila e molto male Canni Ferrari che si ritrova in un gruppo di avversari e, per non perdere posizioni chiude Riccitelli che lo stava affiancando. Al termine del primo giro è in testa De Tommaso davanti a Lusuardi, Canni Ferrari, De Luca, Nepi e Giorgio; non ci sono più Armando Conti, fermo ancora prima del giro di ricognizione,

Giannini che rompe un radiatore e Annoni che viene toccato dopo la curva del Traliccio, il quale si gira e urta il guard-rail. Al terzo giro Canni Ferrari tenta di attaccare Lusuardi alla «Marlboro» i due si toccano e Lusuardi si gira, mentre De Luca ne approfitta per portarsi in seconda piazza. Da quel momento De Tommaso, De Luca e Canni Ferrari staccano decisamente gli avversari con il romano che si mantiene nella scia del brindisino. All'ottavo giro al «Traliccio» si toccano Nepi e Rangoni con quest'ultimo che decolla e si ferma fuori pista; gara finita per entrambi. In pista sono rimasti solo 11 piloti, mentre De Luca continua a pressare il capofila e Canni Ferrari li controlla entrambi; quarto è Giorgio, a sua volta incalzato da Riccitelli che però al 40. giro va in testacoda e perde contatto. Intanto Canni Ferrari, dopo aver tentato un attacco di De Luca, si ritrova distanziato dai primi due; negli ultimi giri De Luca tenta il tutto per tutto, ma De Tommaso non commette errori e riesce a vincere, mentre Lusuardi dopo una buona rimonta riesce a concludere al secondo posto.

Innocenzo Bonelli

LO SCONFITTO

L'ATTENDEVO AL VARCO

MAGIONE — Al via di quest'ultima prova del Trofeo non è presente Michele Minutolo, che ha preferito affittare la sua vettura ad un giovane proveniente dalla F. Panda. La mente del casertano è ormai rivolta a Vallenga, dove prenderà parte alla gara conclusiva del tricolore di Formula Tre. Sul podio, De Tommaso appare molto provato fisicamente ma comunque raggianti «Dedico questa vittoria a Cesare Carabelli — dice — mi auguro che possa tornare a correre al più presto; la dedico anche a tutta la squadra, che ha lavorato moltissimo per tutta la stagione. Non ho avuto nessun problema, macchina e motore erano perfetti, ho tenuto un passo regolare». Luigi De Luca è stato l'unico in grado di impensierire il vincitore: «Nei primi giri ho provato ad attaccarlo, poi ho visto che avevamo praticamente lo stesso passo; ho preferito non rischiare, aspettando un eventuale errore di De Tommaso».

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 7 ottobre 1990

11. prova del trofeo Fisa di F. 2000

Le classifiche

Absoluta: 1. De Tommaso (Dallara 389-VW Spies) a 35'52"335 alla media di 118,671 kmh; 2. De Luca (Dallara 389-Alfa Romeo) a 0'562; 3. Canni Ferrari (Reynard 893-Alfa Romeo) a 6'746; 4. Giorgio (Dallara 389-Alfa Romeo) a 21'587; 5. Riccitelli (Dallara 389-Alfa Romeo) a 25'193; 6. Lusuardi (Dallara 389-Alfa Romeo) a 27'857; 7. Caidani (Dallara 389-VW Spies) a 28'159; 8. Gasparini (Dallara 389-Alfa Romeo) a 33'867; 9. Galli (Dallara 389-Alfa Romeo) a 35'162; 10. Mediani (Dallara 389-Alfa Romeo) a 1 giro; 11. Spoladore (Dallara 389-Alfa Romeo) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** De Luca (Dallara 389-Alfa Romeo) in 49"292 alla media di 120,506 kmh.

Classifica finale del trofeo: Minutolo p. 69; Canni Ferrari 41; De Luca 36; De Tommaso 24; Riccitelli 22; Galli 13; Giorgio 12; Rangoni 11; Annoni 8; Amadori 6; Paganoni 5; Montanari, Meloni, Rigolini, Spoladore 4; Caidani 3; Conca 2; Gianini, Belloni, Lusuardi 1.

CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO



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

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

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

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

F. PANDA FINALE «GIALLO» CON ALBERTI SQUALIFICATO

TRA I RECLAMI PITTALUGA RINGRAZIA

MAGIONE — Il Trofeo Nazionale di F. Panda, che si sarebbe dovuto assegnare sull'Autodromo di Magione, è «sub giudice» e così l'ultima prova della stagione non è servita a designare il vincitore. La lotta per il titolo era ristretta tra Alberti e Corsini, rispettivamente primo e quarto al traguardo della corsa magionese. Ma contro il pilota di Biella, vincitore in pista dell'ultima gara dell'anno e conseguentemente del Trofeo Nazionale, è stato accolto il reclamo presentato da Corsini. Alberti infatti avrebbe montato cerchi non regolamentari, per la precisione da 5 e 1/2 con gomme da bagnato. Il condizionale è d'obbligo dal mo-

mento che il reclamo è stato accolto, con l'esclusione dalla classifica del vincitore, ma c'è ancora in piedi l'appello proposto immediatamente dal biellese. Attualmente il Trofeo Nazionale sarebbe così passato nelle mani di Corsini che, risalito dal quarto al terzo posto grazie all'esclusione di Alberti, lo avrebbe superato di 1 punto in classifica generale. Ma andiamo per ordine. Sotto la pioggia si schierano in 17, con Sabbatini in pole, Alberti al suo fianco e Corsini con il terzo tempo. Si annuncia una gara dura sul tortuoso tracciato umbro, reso viscido dall'acqua, che impegnerà i piloti per 34 lunghi minuti. Parte bene

Sabbatini, ma rimane subito atardato, mentre Corsini si gira alla prima tornata alla curva dei box. Al primo passaggio transita in testa Alberti, seguito da Dubbini e Pittaluga. Il leader però va subito dopo in testacoda, esattamente nello stesso punto che aveva messo in difficoltà il suo rivale per il titolo. Passa così a condurre Pittaluga nei confronti di Dubbini, mentre Corsini è quinto. Alberti con la sua Ellenne inizia la rimonta che lo porta nuovamente al vertice all'ottavo giro. La situazione di testa, dopo le prime tornate ricche di colpi di scena, si stabilizza, con Alberti che prende lentamente il largo, sempre seguito da Pittaluga e Dubbini. I tre saliranno nell'ordine sul podio, mentre Corsini, con evidenti problemi di assetto sul bagnato, non riuscirà ad andare oltre la quarta posizione, staccato di quasi 29". Dopo la doccia con lo champagne, ne arriva una molto più fredda sulle spalle di Alberti. Corsini sorge reclamo, i commissari tecnici dichiarano i cerchi non conformi (tutti gli altri montavano cerchi da 5) ed il biellese viene messo fuori classifica.

Enrico Rosi Cappellani

IL VINCITORE

ASSETTO INSUFFICIENTE

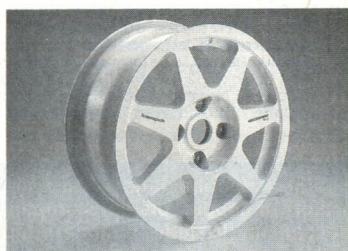
MAGIONE — L'accoglimento del reclamo sporto da Corsini nei confronti del vincitore ha sconvolto il dopocorsa nell'ambiente di F. Panda. La notizia dell'esclusione del biellese dalla classifica è stata ufficializzata alle 8 di sera. Impossibile cogliere impressioni dal più diretto interessato a quell'ora, anche perché il clima era comprensibilmente teso. Ci limitiamo a riportare le impressioni rilasciate dai protagonisti della gara magionese subito dopo l'arrivo, quando la fase agonistica aveva ancora il netto sopravvento su quella tecnico-regolamentare. Enrico Alberti: «Sono partito abbastanza bene, poi si è subito girato Sabbatini ed ho preso la testa. Dopo il primo giro sono però andato anch'io in testacoda prima dei box. Ho iniziato così una bella rimonta, agevolato dalla mia macchina che era perfetta sul bagnato. Tornato al comando, ho solo controllato la gara. Corsini non mi ha mai impensierito». Elio Pittaluga è giunto secondo: «Nulla da fare con Alberti, non avevo un buon assetto». Corsini ha il morale sotto i tacchi: «Il quarto posto non mi serve per il titolo. La macchina sull'acqua era inguidabile. Determinante si è rivelata la rottura del cambio nella corsa di Varano».

Magione (Pg) 7 ottobre 1990

Trofeo nazionale di F. Panda

La classifica: 1. Pittaluga (Ermolli Fadini) 31 giri in 34'07"245; 2. Dubbini (Crs) a 24,047; 3. Corsini (Corsini) a 28"827; 4. Borghetti (Spilke) a 35"021; 5. Maestri (Ellenne) a 41"638; 6. Pampado (Crs) a 41"907; 7. Sabbadini (Ellenne) a 1'02"477; 8. Sartori (Adm) a 1'06"302; 9. Colaci (Ermolli Fadini) a 1 giro; 10. Pescatori (Adm) a 2 giri; 11. Sabbatini (Ermolli Fadini) a 4 giri; 12. Molteni (Ellenne) a 14 giri; 13. Frosolini (Ermolli Fadini) a 16 giri.

□ Giro più veloce: Alberti in 1'04"401 alla media di 92,234 kmh



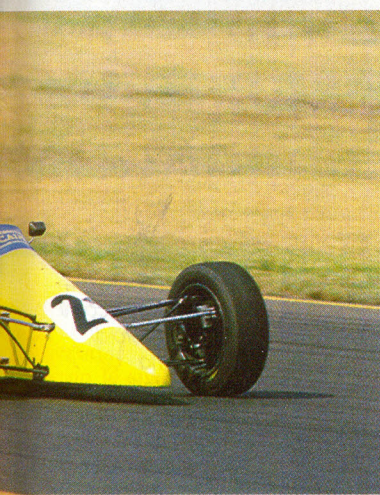
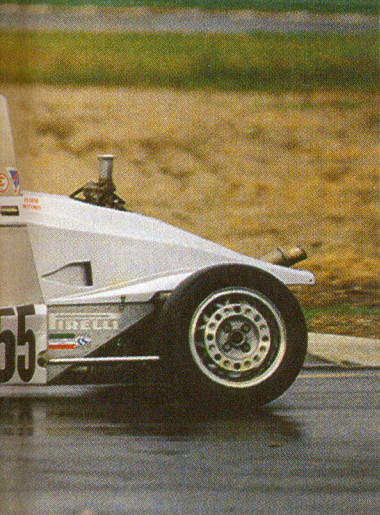
Ruote in lega di magnesio super leggere adatte a qualsiasi tipo di utilizzo nei rally e in pista. Disponibili per tutti i tipi di vetture e gruppi. Spedizione in tutto il mondo.

ALTA TECNOLOGIA PER LE TUE PRESTAZIONI VINCENTI

Distribuzione in esclusiva per l'Italia:

GRECO GOMME Racing s.r.l.

20099 Sesto S. Giovanni - Via F.lli di Dio 229 - Magazzino: Via Oberdan 13
Tel. (02) 24.85.076/24.28.093 - Fax (02) 24.85.076



COPPA R5 DIETRO IL CAMPIONE UN LANCIATISSIMO GIACOMELLO

GAGLIARDINI IMPONE IL SUO SETTIMO SIGILLO

VALLELUNGA — Ormai vincitore in anticipo della Coppa 1990, Mauro Gagliardini non si è concesso distrazioni siglando il suo settimo successo stagionale. Il 23enne fabrianese ha così voluto riaffermare la sua superiorità in una stagione davvero trionfale non solo per lui, ma anche per l'Autoracing che gli ha dato un mezzo ben preparato ed affidabile e per Marcello Carlini titolare della squadra Auto Mc di Firenze. Gagliardini ha dominato sull'asciutto e poi, dopo l'interruzione per la pioggia, al nuovo via, ha ripreso il comando delle ostilità con identica sicurezza. Nel giro di ricognizione Boccia è già costretto alla resa per la rottura di un paraolio del cambio ed al via, con la consueta tempestività, Gagliardini prende il comando mentre nelle concitate fasi del primo giro scompaiono Caruso, Dini, Rosi e Zerbini. Presenzini all'uscita del curvone non riesce ad evitare proprio Dini e Rosi che si sono toccati e ci rimette una fiancata, ma riesce a continuare iniziando un bell'inseguimento. Dietro il battistrada seguono Marrocchi, Giacomello, Fruzzetti, Cesarini e Muccio: il più combattivo è senz'altro Muccio, il siciliano infatti al 4. giro è terzo dopo aver superato Giacomello alla curva dei Cimini ed al giro successivo supera anche Marrocchi con una bella staccata all'ingresso della curva Roma. Intanto si ritira Fruzzetti per la rottura del serbatoio della benzina: nel corso del settimo giro però la pioggia costringe il direttore di gara ad

esporre la bandiera rossa per consentire il montaggio dei pneumatici rain. Al nuovo via è ancora Gagliardini ad imporre la legge del più forte, mentre Muccio sul bagnato sembra in leggera difficoltà. Presenzini, partito dai box, insegue furiosamente. Nel gruppetto di testa dà spettacolo Giacomini; il ligure con delle traiettorie strane, ma estremamente redditizie all'11. giro è secondo. Presenzini nella sua rincorsa prende qualche rischio ed a due giri dalla fine rischia di essere sbattuto fuori da Muccio. Il toscano non molla e sotto la bandiera a scacchi è terzo dietro al positivo Giacomello. La classifica per somma di tempi vede prima Muccio terzo, ma poi la terza piazza è proprio di Presenzini davanti a Giacomini ed al deluso Muccio. Dietro Cesarini è sesto davanti a Tomassetti, Panceri, Cassi e Marrocchi.

Maurizio Masini

VELOCITA' IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 7 ottobre 1990

9. prova Coppa Italia Renault 5

La classifica: 1. Gagliardini 18 giri in 31'00"461 alla media di 112,152 kmh; 2. Giacomello a 0"594; 3. Presenzini a 15"710; 4. Giacomini a 20"698; 5. Muccio a 21"824; 6. Cesarini a 25"387; 7. Tomassetti a 36"862; 8. Panceri a 42"430; 9. Cassi a 46"430; 10. Marrocchi a 56"534; 11. Imperiali a 1'25"158; 12. Mercadante a 1'33"236; 13. Rosi a 1'52"041; 14. Pellegrino a 2'19"774; 15. Fardelli a 2'26"679; 16. Leonori a 2'27"719; 17. Santulli a 1 giro; 18. Chiaromonte a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Presenzini in 1'33"182 alla media di 124,401 kmh.

Campionato: 1. Gagliardini punti 123; 2. Giacomello 66; 3. Presenzini 51; 4. Fruzzetti 48; 5. Boccia e Cesarini 41; 7. Marrocchi 40; 8. Muccio 28; 9. Dini 25; 10. Spampatti 24.

9. prova Coppa Michelin

La classifica: 1. Presenzini 16 giri in 25'52"730 alla media di 119,448 kmh; 2. Della Porta a 0"354; 3. Rosi a 0"977; 4. Cassi a 18"913; 5. Tomassetti a 19"844; 6. Zerbini a 46"627; 7. Rosi a 50"696; 8. Fioridelli a 52"375; 9. Pellegrino a 52"592; 10. Santulli a 1'06"465; 11. Rivera a 1'10"018; 12. Chiaromonte a 1'17"582; 13. Leonori a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Della Porta in 1'33"659 alla media di 123,768 kmh.

Campionato: 1. Presenzini punti 72; 2. Caruso 54; 3. Rosi 45; 4. Della Porta 35; 5. Roselli 28; 6. Cassi 23; 7. Del Fante 22; 8. Giori 15; 9. Panceri 14; 10. Manenti 10.

LA GIOIA

PODIO A SORPRESA

VALLELUNGA — Ancora un successo per Mauro Gagliardini («È la settima volta che salgo sul podio ed è sempre molto bello: dopo l'arresto per la pioggia ho cercato al nuovo via di non perdere la concentrazione e di non rischiare troppo. Ringrazio i ragazzi dell'Autoracing e Marcello Carlini per questo nuovo successo»). Per Giacomello un bel passo avanti verso il secondo posto finale: «È stata una gara strana con le due partenze e la somma dei tempi non mi sono reso conto di essere secondo e quando mi hanno chiamato sul podio la gioia è stata doppia. Sotto la pioggia non ho forzato e forse proprio per questo sono stato premiato». Presenzini non sale sul podio, in un primo tempo infatti è premiato come terzo Muccio, poi il siciliano deve restituire la coppa al toscano. «Sotto la pioggia mi sono divertito, ho rimontato. Peccato la gara è finita troppo presto». Doppia delusione Romeo Muccio prima terzo e poi quarto. «La pioggia mi ha danneggiato, la vettura era inguidabile troppo nervosa. Sull'asciutto ero più veloce di Gagliardini».

In alto Pittaluga primo in F. Panda, mentre Corsini, al centro (Action), è primo nel trofeo. Nella R5 Gagliardini a lato, ha vinto; Giacomello, sopra a sinistra (Oliver), è secondo; Presenzini a destra (Photo4), ha vinto nel trofeo Michelin



F. FORD IL LIVORNESE GIOLI È L'ETERNO SECONDO

SMECCA SOLITARIO CUCE LA SESTA STELLA

MAGIONE — Giacomo Smecca, uno dei tre piloti designati da Henry Morrogh a rappresentare i colori italiani con Antonio Gioli e Giovanni Gulinelli al Festival Ford di fine ottobre, ha vinto l'ottava prova dello Challenge di F. Ford. Il romano, partito al palo, ha condotto in testa dal primo all'ultimo dei 15 giri in programma, ottenendo il sesto successo stagionale su otto prove sinora disputatesi. Suo grande rivale, come d'abitudine, Gioli, salito ancora una volta sul secondo gradino del podio. Il livornese, che ha fatto registrare il miglior giro in gara in 55"355 (è la sesta volta che accade) ha tentato in tutti i modi di sopravanzare Smecca. Ma l'esperienza del pilota capitolino, agevolato dalla tortuosità del tracciato, non gli ha consentito l'impresa. In terza posizione Enrico Debenedetti, che ha dovuto tirare i remi in barca, vittima di problemi di accensione. Ancora sfortuna per Giovanni Gulinelli, urtato da Marco Galli alla curva in fondo al rettilineo mentre i due lottavano per le posizioni di testa. Era l'ottavo giro: Galli restava nella sabbia, mentre il padovano riprendeva la corsa, ma non andava oltre la sesta piazza. Guido Nannini, fratello maggiore di Alessandro, dopo una lunga lotta con Bolacchi, ha bissato il quarto posto conseguito nella precedente prova dello Challenge. Smecca al termine era particolarmente rilassato: «È stata una corsa senza problemi ed ho guidato in scioltezza. Sapevo che Gioli, prima o poi, mi avrebbe attaccato, ma sono riuscito a conterlo senza particolari problemi». Gioli non è riuscito ad agganciare il vincitore: «C'è stata grande battaglia tra me e Giacomo, molto divertente. A metà corsa ho affiancato Smecca in esterno alla curva Marlboro, ma lui aveva la traiettoria migliore e non c'è stato nulla da fare». Lo Challenge di F. Ford farà ancora tappa a Magione il 21 ottobre. Poi i primi tre della classifica voleranno in viaggio premio in Inghilterra: destinazione Brands Hatch. (e. r. c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 7 ottobre 1990

8. prova dello Challenge di F. Ford

La classifica: 1. Smecca, 15 giri in 14'09"482 alla media di 104,924; 2. Gioli a 0"348; 3. Debenedetti a 14460; 4. Nannini a 13'482; 5. Miatton a 17'509; 6. Gulinelli a 17'790; 7. Bolacchi a 22'453; 8. Bolognesi a 35'021; 9. Usai a 1 giro; 10. Meloni P. a 1 giro; 11. Galli a 8 giri (tutti su Van Diemen R189).

□ Giro più veloce: Gioli in 55"355 alla media di 107,307 kmh.



Beppe Schenetti, a fianco (Action), con il secondo posto di Magione ha conquistato il Challenge per mezzo punto su Bruno Rebai, sopra (Attualfoto), vincitore della gara. In F. Ford Smecca, sopra a sinistra (Action), ha centrato il sesto successo personale, mentre Gioli, in alto (Attualfoto), è secondo

CHALLENGE PORSCHE A MAGIONE SCHENETTI FA SUO IL TITOLO REBAI SI CONSOLA VINCENDO

MAGIONE - L'ultima gara della stagione l'ha vinta Bruno Rebai, ma lo Challenge Nazionale Vettura Porsche 1990 è andato a Beppe Schenetti, secondo sotto alla bandiera a scacchi della pista di Magione. Il titolo è stato assegnato al fotofinish, con l'emiliano che ha sopravanzato al termine il rivale di Sondrio di solo mezzo punto in classifica generale: 133,8 a 133,3. Schenetti, per assicurarsi l'ambito Challenge, aveva l'imperativo categorico di giungere quanto meno immediatamente alle spalle di Rebai. E così è stato, anche se le ultime tornate si sono rivelate un autentico calvario per il pilota di Sassuolo, con evidenti problemi ai freni ed incalzato da vicino da un ottimo Spatafora. Se il siciliano gli avesse infatti soffiato il terzo posto, il titolo delle Porsche sarebbe andato a Bruno Rebai. La

gara, sulla distanza di 37 giri, vede al via 15 concorrenti. Schenetti, che scatta dalla pole, è autore di una partenza disastrosa, a tal punto che sarà addirittura nono al primo passaggio. Prende il comando della gara Bruno Rebai, che non lo lascerà sino al termine. Schenetti, a testa bassa, si mette ad inseguire, riuscendo a scavalcare uno dopo l'altro un gran numero di avversari. Il pilota emiliano, con problemi al comando del freno, risale sino alla seconda posizione, dietro il diretto rivale, e si accontenta del piazzamento. Dovrà però fare i conti con Spatafora, che sul traguardo finirà staccato di poco più di 1 secondo. Schenetti è al settimo cielo: «Dopo una partenza "tragica", ero secondo e facevo la corsa su Rebai. Ho perso purtroppo quasi completamente l'uso dei freni e la rimonta

di Spatafora mi ha fatto veramente paura. Per fortuna ce l'ho fatta. Ringrazio il mio team e l'organizzazione». Meno felice Bruno Rebai: «Mi hanno detto che anche Prost ha perso un titolo per mezzo punto. Mi dovrò anche io consolare in qualche modo!».

(e.r.c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 7 ottobre 1990

8. prova dello Challenge Porsche

La classifica: 1. Rebai B. (Porsche 930), 37 giri in 35'53"058 alla media di 102,058 kmh; 2. Schenetti (Porsche 930) a 23"911; 3. Spatafora (Porsche 911) a 25"138; 4. Orsini (Porsche 930) a 54"686; 5. Dazzan (Porsche 911 Rsr) a 1 giro; 6. Storti (Porsche 911 Rsr) a 2 giri; 7. Filonzi (Porsche 911 S) a 3 giri; 8. Ronfini (Porsche Carrera Turbo Look) a 3 giri; 9. Rocchetti (Porsche 911 Sc) a 4 giri; 10. Plona (Porsche 911 Carrera) a 5 giri; 11. Brindani (Porsche 911 S) a 7 giri; 12. Martinoli (Porsche 911 Sc/Rs) a 16 giri; 13. Di Veroli (Porsche 911) a 19 giri; Ritirati: Rebai C. (Porsche 930); D'Agostino (Porsche 930 Gts).

□ Giro più veloce: Rebai B. in 57'090 alla media di 104,046 kmh.

CHALLENGE LEVANTE PEZZOLLA IN CRISI

PER LONGO DISCO VERDE

BINETTO — Il napoletano, Giuseppe Celentano, con la sua «topolino» A112 Gruppo N ha consolidato la sua posizione con 41 punti in vetta alla classifica del 2. Challenge del Levante vincendo la classe nella 4. prova svoltasi all'autodromo pugliese. Al calabrese Matteo Longo, invece, è andata la vittoria assoluta, dopo aver superato al 3. giro il fasanese Oronzo Pezzolla autore della pole-position e del giro più veloce in gara, afflitto da problemi di sovrasterzo. Anche Giuseppe Stanco, già vincitore in altre occasioni, ma con un motore ormai «stanco» ha dovuto cedere il passo, finendo quarto alle spalle di un regolare Morelli. Sempre spettacolare Tommaso Giorgio con la sua Lucchini, 6. assoluto, ma con acquisizione di metà punteggio ai fini del campionato per mancata formazione della classe. Ciò nonostante, Giorgio, conserva la seconda posizione alle spalle di Celentano. Buona la gara di Trione partito in quarta fila. Già dopo tre giri si è attestato alle spalle del vincitore del 6. raggruppamento Carlo Gisonte, ed hanno concluso nell'ordine con quattro secondi di distacco. Mentre Walter Batacchi e Francesco Laganà hanno dato forfait in prova; il primo per ribaltamento della vettura rimanendo fortunatamente illeso; il secondo per rottura del motore. Andrea Castellano si è aggiudicato, invece, la vittoria del 4. raggruppamento, dove Franzese dalle retrovie è riuscito a guadagnare la 2. piazza, superando Ruggieri, Mangiacasale e Dipierdomenico; con quest'ultimo che ha conservato la 3. posizione sino all'arrivo. Più movimentato il 3. raggruppamento con il Gruppo N classi 1150 e 1300. Giovanni Lepore vincendolo ha restituito a Capezzeria, giungogli alle spalle la sconfitta della prova precedente; Giovanni Trodella è giunto terzo, mentre Calace, Giuliano e Gallo rispettivamente nono, decimo e tredicesimo in classifica sono stati deferiti al giudice sportivo, per la troppa «foga» avuta tra loro al parco chiuso durante un chiarimento «verbale» per alcune reciproche «toccatine». Nella gara delle special car 700, 1000, 1150 e 1300 si è imposto il fasanese Giovanni Palmisano a bordo della sua veterana Fiat 128 con De Carolis giungogli a ridosso e Vito Ignomeriello alle loro spalle. Silvestro Savoia è partito in testa al 1° raggruppamento cioè nel

gruppo N classi 1600-2000 e gruppo A classi 1100-1150 e 1300 ed ha così concluso con la sua Peugeot 205 Gti, con Vaccaro giunto alle sue spalle su una Ritmo 130 gruppo N.

Bruno Ottomano

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 7 ottobre 1990

4. prova dello Challenge del Levante

Le classifiche

Assoluta: 1 Longo (Dallara 388) 15 giri in 12'43"510 alla media di 111,534 kmh; 2. Pezzolla (Ralt Rt 3) a 10"3; 3. Morelli (Ralt Rt 3) a 10"5; 4. Stanco (Ralt Rt 3) a 15"19; 5. De Lucia (Fiat Abarth) a 30"12; 6. Giorgio (Lucchini) a 54"; 7. Castellano (Vw Scirocco Gti) a 1'49"04; 8. Bisonte (Renault 5 Gt Turbo) a 2'27"57; 9. Trione (Renault 5 Gt Turbo) a 2'22"07; 10. Stella (Renault 5 Gt Turbo) a 2'24"52.

GRUPPO N

Primo raggruppamento (classi 1150 e 1300): 1. Lepore (Peugeot 205) 15 giri in 15'17"408 alla media di 92,524 kmh; 2. Capezzeria (Peugeot 205) a 3"205; 3. Trodella (Peugeot 205 Rallye) a 32"205; 4. Dolce (Peugeot 205) a 40"023; 5. Celentano a 1 giro; 6. Sinisi a 1 giro; 7. D'Amanda a 1 giro; 8. Tullino a 1 giro; 9. Calace a 1 giro; 10. Giuliano a 1 giro; 11. Chimenza a 1 giro; 12. Santarsiero a 4 Giri; 13. Gallo a 5 Giri; 14. Ruggiero a 5 Giri; 15. Aciemo a 12 giri (tutti gli altri su A 112).

□ **giro più veloce:** Lepore in 1'00"267 alla media di 94,200 kmh

Secondo raggruppamento (classe 2500): 1. Gisonte 15 giri in 15'01"083 alla media di 94,501 kmh; 2. Trione a 4"04; 3. Stella a 6"54; 4. Sampietro a 7"63; 5. Parisi a 10"26; 6. Gelac a 11"34; 7. Siled a 16"93; 8. Mecca a 36,25; 9. Pranno a 2 Giri; 10. Angelini a 2 Giri; 11. Auremma a 6 giri (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

□ **giro più veloce:** Gisonte in 58"990 alla media di 96,240 kmh.

Terzo raggruppamento (classi 1600 e 2000) e

GRUPPO A (classi 1000; 1150 e 1300): 1. Savoia (Peugeot 205) 15 giri in 15'31"742 alla media di 91,396 kmh; 2. Vaccaro (Fiat Ritmo 130) a 4"581; 3. Langela (Peugeot 205) a 9"929; 4. Bianco (Peugeot 205) a 15"583; 5. Lepora (Fiat Ritmo 130) a 29"172; 6. Montanaro (Toyota Corolla) a 31"146; 7. Vitello (A 112 Abarth) a 33"033; 8. Tortorici (Opel Kadett Gsi) a 40"035; 9. Belvi (Alfasprint) a 36"040; 10. Loprete (Mg Metro) a 1 giro; 11. Schiavone (Fiat Uno) a 2 Giri.

□ **giro più veloce:** Savoia in 1'00"431 alla media di 93,945 kmh

GRUPPO SPECIALE

Quarto raggruppamento (classi 700; 1000; 1150 e 1300): 1. Palmisano (Fiat 128) 15 giri in 14'40'463 alla media di 96,719 kmh; 2. De Carolis (Fiat Ritmo) a 2"525; 3. Ignomeriello (Fiat X 1/9) a 3"376; 4. Cirella (Fiat 126) a 1 giro; 5. Esposito (Fiat 126) a 1 giro; 6. Baratta (Fiat 126) a 1 giro; 7. Nardone (A 112) a 1 giro; 8. Fiore (Fiat 126) a 1 giro; 9. Cavallucci (Fiat Uno 45) a 1 giro; 10. Ciaccia (Opel Kadett) a 2 giri; 11. Uguori (Fiat 126) a 2 giri; 12. Santamato (Fiat X1/9) a 6 Giri; 13. Cotugno (Simca Rally 2) a 6 Giri; 14. Martuscelli (Simca Rally 2) a 9 giri.

□ **giro più veloce:** Santamato in 57"114 alla media di 99,401 kmh.

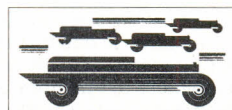
Quinto raggruppamento (classi 1400; 1600; 2000 e 2500): 1. Castellano (Vw Scirocco Gti) 15 giri in 14'32"551 alla media di 97,596 kmh; 2. Franzese (Fiat Ritmo 130) a 43"638; 3. Dipierdomenico (Vw Golf Gti) a 44"652; 4. Mangiacasale (Vw Golf Gti) a 56"715; 5. Di Bari (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 6. Alfano (Bmw 323) a 1 giro; 7. Guarini (Renault 5 Gt Turbo) a 11 Giri; 8. Ruggieri (Fiat Ritmo) a 12 Giri; 9. Zampetti team (Vw Golf Gti) a 14 Giri.

□ **giro più veloce:** Castellano 57"274 alla media di 99,123 kmh

MONOPOSTO

Sesto raggruppamento: 1. Longo (Dallara 385) 15 giri in 12'43"510 alla media di 111,534 kmh; 2. Pezzolla (Ralt Rt 3) a 10"39; 3. Morelli (Ralt Rt 3) a 10"55; 4. Stanco (Ralt Rt 3) a 15"19; 5. De Lucia F. (Fiat Abarth) a 50"12; 6. Giorgi (Lucchini) a 54"41; 7. Di Marco (Lucchini) a 1 giro; 8. Barnisi (F. Alfa Boxer) a 1 giro; 9. Caprati (Tatuug) a 1 giro; 10. De Lucia G. (Sanlandrea) a 2 Giri; 11. Gargano (Sanlandrea) a 2 giri.

4^a edizione
VICENZA AUTO
27 OTTOBRE
4 NOVEMBRE '90



scuderia palladio



ENTE
FIERA
DI VICENZA

- La mostra antologica: 50 anni di Ferrari
- Le grandi scuderie di ieri e di oggi
- Le auto storiche e lo sport
- Le vetture che hanno fatto lo sport
- Orologi e gioielli
- Prima mostra dell'auto giocattolo
- Teatro tenda
- A tu per tu coi protagonisti dell'automobilismo
- Circuito sportivo "Memorial Ferrari" i piloti più bravi si sfidano
- L'America a Vicenza il mito americano dagli anni 30 ai giorni nostri
- Automania: di tutto un po'
- Editoria: tutto quello che si è pubblicato sull'auto

SLALOM A GELA SARACCO DA SPETTACOLO CON CESARI STESSA MUSICA

GELA — Anche con il titolo già assegnato ad Augusto Cesari, la 6. Gela-Butera, undicesima prova del Campionato Italiano Slalom disputatasi in provincia di Caltanissetta ed organizzata dall'Easnan, non ha certo mancato di dare emozioni all'appassionato pubblico presente alla gara. 13 piloti della Supergara e due della Grifone, unitamente ai migliori piloti siciliani, sono stati infatti un buon richiamo. In particolare la potente Lancia Delta S4 di Cesari, il quale non ha avuto difficoltà a sopravvivere all'agguerrito lotto di avversari, risultando il più veloce in entrambe le manche. Il pilota della Grifone nella seconda salita ha anzi concesso qualche evoluzione spettacolare al pubblico, sicuro di avere già la vittoria in tasca, la ottava nella serie. Tutti gli altri hanno quindi lottato per la piazza d'onore in gara. E la piazza d'onore è andata a Lorenzo Saracco, un «affionado» di questa gara, ma finalmente gratificato da un buon piazzamento. Il torinese ha preceduto il concittadino e compagno di squadra Gianpasquale De Micheli, anch'egli su Fiat X 1/9, mentre Melluzzo e Fazzino, piloti di casa si sono dovuti accontentare delle posizioni retrostanti, rispettivamente il quarto e quinto posto, dopo aver abbattuto dei birilli nella prima manche. Seguono i positivi Virgilio e La Mantia. Nel Gruppo N ha avuto la meglio Maurizio Cipolla davanti a La Rocca (entrambi su Renault 5 Gt Turbo), mentre nell'A ha prevalso Serpa davanti a Salino, ambedue su Peugeot 205 Rallye.

Pietro Libro

SLALOM

Gela (Cl), 7 ottobre 1990

6. Gela-Butera

gara valida per il Campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 164,22; 2. Saracco (Fiat X 1/9) 169,94; 3. De Micheli (Fiat X 1/9) 174,39; 4. Melluzzo (Fiat X 1/9) 171,94; 5. Fazzino (Fiat X 1/9) 174,09; 6. Virgilio (Fiat X 1/9) 176,16; 7. La Mantia (Fiat X 1/9) 178,06; 8. Marengo (Fiat X 1/9) 178,78; 9. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 178,97; 10. Tortorolo (Alpine A 110).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Lombardo 200,83; 2. Compagnino 203,25; 3. Licitra 204,31; 4. Guffilia 212,08; 5. Bianca 221,29; 6. Pallio 228,08. (Tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Feo (Peugeot 205 Rallye) 219,05; 2. Rometta (Peugeot 205 Rallye) 223,22.

Classe 1600: 1. Graditi (Alfa Romeo) 213,11.

Classe 2000: 1. D'Avio (Fiat Ritmo 130) 211,40.

Classe oltre 2000: 1. Cipolla 192,54; 2. La Rocca 193,58; 3. De Andres 194,97; 4. Termine 198,41; 5. Virzi (Bmw M3) 198,55; 6. Casanova 208,55. (Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Guaggeniti 192,42; 2. Anzalone

194,20; 3. Guarino 196,97; 4. Ienna 197,26; 5. Perz 197,50; 6. Gerbino 197,80; 7. Mazzaese 199,77; 8. Milazzo 200,34; 9. «Moresma» 209,29. (Tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Serpa 187,85; 2. Salino 190,45; 3. Corsella 194,84; 4. Lo Faso 204,35; 5. Fioramo 206,76; 6. Di Caro 214,87; 7. Bruno (Ar Alfasud) 216,43. (Tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Filippi (Peugeot 205 Gti) 193,68.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Faro 190,95; 2. Alcamo 191,72; 3. Di Salvo 195,19; 4. Pusante 197,63; 5. Campobello 202,94; 6. Reina 215,70. (Tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Gentile (Fiat Panda 45) 192,02; 2. Cardella (Fiat 127) 196,93; 3. Mangiaracina (A 112) 197,03; 4. Cassibba (A 112) 198,20; 5. Izzi (Fiat Panda 45) 204,79; 6. Quararone (Fiat 127) 210,90; 7. Pappalardo (Fiat Panda 45) 222,26.

Classe 1150: 1. Alastra (A 112) 189,39; 2. Lazzarino (Fiat 127) 193,27; 3. Mangano (Fiat 127) 199,90.

Classe 1300: 1. Paffumi (Fiat X 1/9) 186,79; 2. Basile (Fiat X 1/9) 187,03; 3. Grimaldi (Fiat 128) 188,59; 4. Giancari (Simca R.2) 191,09; 5. Clemente (Fiat X 1/9) 193,08; 6. Vaccaro (Fiat X 1/9) 194,15; 7. Migliore (Fiat X 1/9) 195,64; 8. Andreoli (Dallara X 1/9) 209,64; 9. Irato (Fiat X 1/9) 210,43; 10. L'Astro (Fiat X 1/9) 238,58.

Classe 1600: 1. De Micheli (Abarth X 1/9) 171,39; 2. Marengo (Abarth X 1/9) 178,78; 3. Tortorolo (Alpine A 110) 180,27; 4. Paladino (Fiat X 1/9) 181,99; 5. Patete (Abarth X 1/9) 182,22; 6. Fiore (Fiat X 1/9) 185,20; 7. Amore (Fiat X 1/9) 186,70; 8. Ciraci (Fiat X 1/9) 187,36; 9. «Crolli» (Alfasud) 198,54; 10. Commaudo (Fiat X 1/9) 205,32; 11. Casibba (Alpine A110) 225,25.

Classe 2000: 1. Fazzino (Abarth X 1/9) 174,09; 2. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 178,97; 3. Italiano (Lancia Beta Montecarlo) 217,76; 4. Gaslanu (Ford Escort) 257,12.

Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 164,22; 2. Di Naitali (Porsche 911 Sc) 194,28; 3. Troja (Opel Kadett Gte) 195,48; 4. Alabiso (Renault 5 Gt Turbo) 211,94.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Sandroni (Gmg Sport) 184,81; 2. Galia (Fiat 126) 188,91; 3. Giacalone (Fiat 500) 191,84; 4. Lo Bosco (Fiat 500) 203,05; 5. Colantonio (Fiat 600) 252,09.

Classe 1600: 1. Virgilio (Fiat X 1/9) 126,16; 2. La Sala (Fiat X 1/9) 189,21; 3. La Palla (Fiat 126) 207,01.

Classe 2000: 1. Saracco (Abarth Prototipo) 169,91; 2. Melluzzo (Abarth Prototipo) 171,94; 3. La Mantia (Fiat X 1/9) 178,06; 4. Truscello (Fiat X 1/9) 183,26; 5. Castiglione (Fiat 600) 184,43; 6. Mozzone (Gmg) 189,48; 7. Ambrogio (Protospada) 193,28.

SOTTO LA PIOGGIA

DRAGHETTI SI INFIAMMA

ZOCCA — Draghetti ha saputo sfruttare al massimo una situazione che gli è stata favorevole per aggiudicarsi questa 4. edizione dello Slalom della Castagna; che per il secondo anno consecutivo ha vissuto in simbiosi con delle condizioni meteo avverse, con una pioggia battente che ha consigliato da prima prudenza, poi l'annullamento della manche. A decisione acquisita la pioggia è cessata e le condizioni sono anche migliorate. In effetti senza nulla togliere al vincitore, il vero protagonista è stato il modenese



Cesari, sopra, è andato a vincere anche a Gela. Alle sue spalle comunque non è mancata la lotta con Saracco, in alto a destra, secondo e De Micheli, a fianco (Gallà), terzo. Palomba, a destra (Festa), si è aggiudicato lo slalom di Ercolano



Baracchi che ha picchiato violentemente contro una montagna all'uscita dell'ultima serie di birilli riducendo la sua A112 ad un relitto inerte, fermo in traiettoria. Nessun danno per il pilota ma la gara è stata sospesa e sono occorsi almeno 30 minuti per ripristinare delle accettabili condizioni d'asfalto. Quando sono arrivate le prime gocce di pioggia chi era già al traguardo si è fregato le mani in modo beffardo visto il crescendo delle precipitazioni che ben presto hanno reso ardua la guida delle vetture più potenti dotate come quasi tutti d'altronde di pneumatici slick. Draghetti e Di Marco che lo ha seguito al secondo posto hanno saputo destreggiarsi al meglio e sono riusciti a superare Spaggiari e Torelli partiti con i numeri 2 e 3 avvantaggiati dall'aver effettuato la salita coll'asfalto asciutto. Qualcuno ha azzardato nel forzare il ritmo ma quando ha visto che anche in rettilineo la vettura aveva lo stesso andamento sinuoso richiesto per il passaggio nelle porte, come Palumbo con una Fiat 500 con motore 2000, è tornato a più miti consigli. Ne sa qualcosa Gardi andato per prati già nei primi metri del percorso ed il giovane Pantaleoni salvato da una fossa che ha evitato alla sua Renault 5 Turbo d'assaggiare la durezza della montagna.

Alessandro Stefanini

SLALOM

Zocca (Mo) - 7 ottobre 1990

4. slalom della Castagna

gara nazionale.

Le classifiche

Absoluta: 1. Draghetti (Peugeot 205 Rallye) 169,70; 2. Di Marco (Peugeot 205) 173,00; 3. Spaggiari (A112) 177,10; 4. Torelli (A112) 178,80; 5. Prandini (A112) 182,58; 6. Gava (Lancia Delta Integrale) 182,70; 7. Zironi (A112) 183,00; 8. Imbrogno (Peugeot 205) 183,00; 9. Fontanesi (A112) 183,10; 10. Morelli (Vw Golf Gti) 183,30.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Spaggiari 177,10; 2. Torelli 178,80; 3. Zironi 183,00; 4. Fontanesi 183,10; 5. Ossiani 187,00; 6. Albertini 194,10; 7. Sala 204,20; 8. Borellini 235,10 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Di Marco (Peugeot 205 Rallye) 173,00; 2. Babina (Citroën Ax) 194,40; 3. Zanfrini (A.R. Alfasud) 195,90; 4. Mambelli (A.R. Alfasud) 198,80; 5. Ruggieri (Peugeot 205 Rallye) 202,30; 6. Sala (Peugeot 205 Rallye) 211,80.

Classe oltre 2000: 1. Draghetti (Peugeot 205 Rallye) 169,70; 2. Gava (Lancia Delta Integrale) 182,70; 3. Imbrogno (Peugeot 205 Rallye) 183,00; 4. Morelli (Vw Golf Gti) 183,30; 5. Gozzi (Lancia Delta Awa) 197,50.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Prandini (A112) 182,50; 2. Rossi (A112) 183,60; 3. Ibatini (Opel Corsa) 187,90; 4. Bergamini (Opel Corsa) 192,30; 5. Zanotti (Citroën Ax) 193,60.

Classe oltre 1600: 1. Alessandrini (Peugeot 205 Gti) 196,30; 2. Ferretti (Renault 5 Gt Turbo) 207,30; 3. De Amici (Alfa Romeo 6 Gv) 209,50; 4. Sala (Opel Mantia) 211,30.

GRUPPO SPECIALE

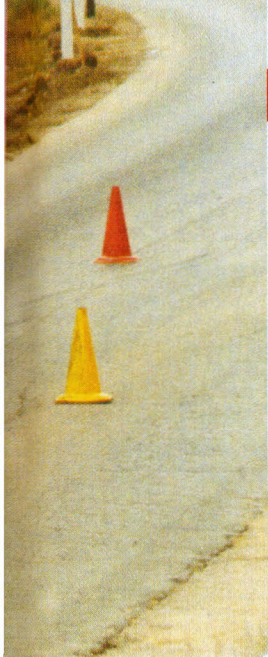
Classe 1300: 1. Posenato (Fiat 127) 192,60; 2. Zenti (Fiat 127 Sport) 194,90; 3. Giannellini (Innocenti De Tomaso) 215,00; 4. Veschio (A112) 216,70; 5. Bellini (Fiat X 1/9) 217,40; 6. Bedoni (Simca Rally 2) 225,80.

Classe 1600: 1. Bernarconi (Talbot Sunbeam) 185,60; 2. Cifeliello (Fiat X 1/9) 211,60; 3. Fogliata (Fiat X 1/9) 234,30.

Classe oltre 2000: 1. Bargagli (Capri Rs) 205,70; 2. Pantaleoni (Renault 5 Turbo) 213,10; 3. Fabbri (Ford Escort Rs) 217,60; 4. Leone (Opel Kadett Gte) 217,60; 5. Lugli (Renault 5 Turbo) 219,60; 6. Dezza (Ford Escort Rs) 221,70.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Palumbo (Fiat 500/2000) 219,90; 2. Ferrari (Fiat X 1/9) 227,40; 3. Bertini (Fiat X 1/9) 255,10.



A RICCÒ DEL GOLFO BATTOLLA SI CONFERMA

RICCÒ DEL GOLFO — Ancora uno spezzino vincitore assoluto sul traguardo di Ponzò, nella terza edizione dello slalom di Riccò del Golfo. Ad Alberto Sassi, impostosi lo scorso anno, è succeduto Davide Battolla che a tale successo ci teneva tantissimo. Gianni Chiesa (ottimo secondo) ha reso l'impresa particolarmente sofferta impegnando al massimo Battolla. Tanto che alla fine solo 33 centesimi dividevano i due migliori. Se per Battolla il risultato era una conferma, per Chiesa, giovane rampante, significava qualcosa di più. Ribadire che l'essere stato protagonista stagionale con una vettura di serie sia in campionato italiano sia in Coppa di zona era tutt'altro che occasionale. A confermare la giornata di vena dei locali vanno poi citati Sassi, quarto, Fresco, Garbini, Bernabò e Moggia, tutti nell'alta classifica. Che non ci fossero i big dello slalom non significa che i comprimari abbiano avuto via libera. Semmai a smentire la possibile illazione maligna può essere l'inspiegabile presenza di Erbert Rossi che, iscritto e verifi-

cato, era pronosticatissimo per il primo posto che tra l'altro gli manca nella collezione dei suoi risultati di prestigio. Non aveva preso il via per la prima manche, lasciando intendere però che avrebbe disputato la seconda. Invece niente. Unica spiegazione, visto come era la situazione, il fatto che abbia voluto lasciar vincere il compagno, essendo anche Battolla della Sport e Motori e la sua X 1/9 preparata dallo stesso Erbert.

Cesare Rosso

SLALOM

Riccò del Golfo (SP) 7 ottobre 1990

3. Trofeo Riccò del Golfo

Le classifiche

Assoluta: 1. Battolla (Fiat X 1/9) 165,28; 2. Chiesa (Renault 5 Gt turbo) 165,61; 3. Lavia (Fiat X 1/9-2000) 168,32; 4. Sassi (Golf Gti) 168,38; 5. Fresco (A 112) 170,73; 6. Garbini (A 112) 171,34; 7. De Lorenzi (Chrysler) 172,25; 8. Bernabò (Peugeot 205 Gti) 172,58; 9. Moggia (Fiat Uno Turbo) 172,97; 10. Maugerì (A 112) 173,74.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Martinetti 182,78; 2. Boggiano 188,03; 3. Peirano 190,80 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Giannaroli (Peugeot 205 Rallye) 175,73.

Classe 1600: 1. Pollio (Ford Fiesta Xr 2) 175,47; 2. Arata (Fiat Uno 70) 220,38.

Classe oltre 2000: 1. Chiesa 165,61; 2. Bonedda 183,28; 3. Broccardo 187,20 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Fresco 170,73; 2. Garbini 171,34; 3. Maugerì 173,74; 4. Venturini 174,09; 5. Vianello 186,87 (tutti su A 112).

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Bernabò (Peugeot 205 Gti) 178,58; 2. Mellillo (Peugeot 309 Gti) 186,13.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Zunino (A 112) 175,74; 2. Raccagnì (Fiat 850/1000) 177,55; 3. Ferrari (Fiat 127) 181,85; 4. D. Giarracca (A 112) 188,89.

Classe 1150: 1. Moggia (Fiat Uno turbo) 172,97; 2. Testa (Fiat 127) 175,89; 3. Bernardello (A 122) 183,06; 4. Calzolari (Fiat 127 Sport) 188,81; 5. Scariiglia 188,84 (Fiat 127 S).

Classe 1300: 1. Battolla 165,28; 2. De Lorenzi (Chrysler) 172,29; 3. S. Giarracca 174,63; 4. Angellillo 178,65 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Alorni (Talbot Tl) 177,88; 2. Cosentino (Simca R2) 179,88; 3. Carabelli (Golf Gti) 196,60.

Classe 2000: 1. Sassi (Vw Golf Gti) 168,38; 2. Curnino (Ford Escort) 175,81.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. De Martini (Fiat 600/1000) 173,92; 2. Borini (Fiat 600/1000) 179,32; 3. Malvasio 189,99 (126/1000).

Classe 2000: 1. Lavia (Fiat X 1/9 2000) 168,32; 2. Desideri (Desideri 2000) 175,51; 3. Glagu (Beta Montecarlo) 179,70; 4. Mordenti (Fiat X 1/9 2000) 185,65.

A ERCOLANO PALOMBA SUL VESUVIO

ERCOLANO — Vittoria casalinga del torrese Crescenzo Palomba su Fiat 600/1000 autopreparata, nella settima edizione dello slalom di Ercolano «Targa Vesuvio», gara organizzata dalla Motorsport Caserta Corse in collaborazione con il Circolo Culturale Vesuvio. Il già insidioso percorso che sale lungo il vulcano alle porte di Napoli si è trasformato, a causa dell'imperverante maltempo, in una grande prova di abilità per i sessanta piloti impegnati in gara. Con una seconda manche al limite dell'equilibrismo Palomba ha conquistato la vittoria in una gara che, pur condizionata

dall'assenza di molti dei «big» delle gare tra i birilli, ha esaltato le doti di guida di un pilota sempre ai vertici da molte stagioni. La gara vesuviana ha anche concluso la Coppa Csaì 5. zona, che ha visto i titoli assegnati ad Antonio Zaccaro (Gruppo N), Borrelli (Gruppo A), Antonio Carenza (Gruppo Speciale) ed allo stesso Palomba tra i Prototipi. Ma la vera sorpresa della giornata è venuta dalla seconda piazza conquistata dal giovane torrese Antonio Forino, mai piazzatosi sinora nelle zone di vertice della classifica. Forino, al volante di una A112 Gruppo Speciale, curata proprio da Palomba, ha guidato da manuale nella seconda manche, chiudendo a 5"21 dall'altro portacolori del Rombo Team Napoli. Terzo, ad un soffio da Forino, il napoletano Gaetano Bruno su Fiat 850 coupé turbo che ha preceduto il lucerino Luigi De Amicis (Fiat 850/2000) e l'ercolanese Domenico Taurino (Fiat 126/700). Al sesto posto e vincitore del Gruppo N, il sorrentino Cataldo Esposito su Peugeot 205 Gti, detentore del miglior tempo al termine della prima manche.

Rosario Moselli

SLALOM

Ercolano (Na), 7 ottobre 1990

7. - Targa Vesuvio

gara valida per la Coppa Csaì 5 zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Palomba (Fiat 600/1000) 196,09; 2. Forino (A 112) 201,30; 3. Bruno (Fiat 850 coupé turbo) 201,46; 4. De Amicis (Fiat 850/2000) 202,48; 5. Taurino (Fiat 126/700) 204,21; 6. Esposito C. (Peugeot 205 Gti) 206,14; 7. Spina G. (A 112) 206,20; 8. Marzo (Fiat Xl/9 2000) 208,51; 9. Ferraro M. (R5 Gt turbo) 209,49; 10. Pandolfi (R5 Gt turbo) 209,67.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Calce G. 225,41; 2. Sbaratta 231,69; 3. Fuschno 232,85 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Novello 219,40; 2. Pepe 219,99 (entrambi su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Esposito C. (Alfasud Sprint) 223,33; 2. Casillo (Peugeot 205 Gti) 224,45.

Classe 2000: 1. Esposito C. (Peugeot 205 Gti) 206,14; 2. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 212,12; 3. Carnevale (Peugeot 309 Gti) 220,02; 4. Russo (Fiat Ritmo 130) 228,35; 5. Calce C. (Fiat Ritmo 130) 241,77.

Classe oltre 2000: 1. Ferraro M. 209,49; 2. Pandolfi 209,67. Entrambi su R5 Gt turbo.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Notte 218,62; 2. Scarfato 225,78; 3. Gorgone 226,58; 4. Cavaliere 228,54; 5. Austello 232,69 (tutti su A 112).

Classe 1600: 1. Ferraro A. (Peugeot 205 Gti) 214,97; 2. Cutolo (Opel Corsa St) 238,73; 3. Vargas (Peugeot 205 Rallye) 241,66.

Classe oltre 1600: 1. Pagano (R5 Gt turbo) 213,29; 2. Langella (Peugeot 205 Gti) 214,26; 3. Addati (Alfetta Gt) 232,30; 4. De Angelis (Fiat Ritmo 130) 238,45.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Taurino 204,21; 2. Formisano 646,35 (entrambi su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Spina C. (A 112) 211,69; 2. Liguoro (A 112) 216,64; 3. Maiorino (Fiat 500) 225,78.

Classe 1150: 1. Forino 201,30; 2. Spina G. 206,20; 3. Martiniello (Fiat 127) 209,72; 4. Annunziata (Fiat 127) 223,50; 5. Rinaldi 224,70 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Iacampo 218,91; 2. Scognamiglio 235,51 (entrambi su Fiat Xl/9).

Classe 1600: 1. Gammella (Fiat Xl/9) 226,03.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palomba 196,09; 2. Esposito F. 224,57; 3. Ignarato (Fiat 500) 229,54 (tutti gli altri su Fiat 600).

GRUPPO SPECIALE

Classe 1600: 1. Bruno (Fiat 850 coupé turbo) 201,46; 2. Longobardi (Simca R2) 213,58; 3. Di Mauro (Fiat 600) 220,81.

Classe 2000: 1. De Amicis (Fiat 850) 202,48; 2. Damasco (Fiat 600) 220,99; 3. De Cristoforo (Fiat 600 turbo) 269,50.

SLALOM AD AVEZZANO VELLEI È L'INSEGUITORE

IL MISSILE ARDUINI COLPISCE IL FUCINO

AVEZZANO — Una pioggia caduta ad intermittenza durante tutto l'arco della manifestazione, ha infastidito non poco lo svolgimento del 1. Trofeo Città di Avezzano, lo slalom che da un lembo estremo della Piana del Fucino, ha portato i 41 piloti partenti, a scalare le pendici del monte Salvino. Come detto solo 41 i partenti, pochi, soprattutto a fronte delle oltre 70 iscrizioni ricevute dagli organizzatori; con il tempo, che fin dalla vigilia prometteva al peggio. Imputato principale di questa massiccia defezione. Tra i «superstiti», Lionello Arduini, non ha avuto difficoltà ad imporsi. Il pilota pontino, è risultato il più veloce in entrambe le manche, con la migliore prestazione offerta proprio nella seconda salita, con un asfalto leggermente più asciutto della precedente. In seconda posizione troviamo il marchigiano Vellei, sfortunato nella prima manche, quanto veloce nella seconda, dove è risultato di pochissimo più lento del vincitore. Apprezzabile anche il piazzamento di Pierluigi Piccioni, terzo sul traguardo e primo di Gruppo N, con una Renault Gt 5 Turbo che pochi alla vigilia della gara avrebbero visto così avanti nella classifica finale. Una guida molto spettacolare non ha reso invece più del quarto posto al terzaman Di Giuseppe, al quale è scappata la terza piazza per soli quattro decimi. Scalando infine la classifica, bisogna giungere fino alla 17. posizione per trovare il vincitore del Gruppo A, Massimo Mancinelli, su una Fiat Ritmo.

Alessandro Biagi

SLALOM

Avezzano (Aq), 7 ottobre 1990.

1. trofeo «Città di Avezzano»
gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Arduini (Porsche 914) 143.33; 2. Vellei (Fiat 126) 144.49; 3. Piccioni (Renault 5 Gi Turbo) 145.19; 4. Di Giuseppe (Lancia Beta Mc) 145.59; 5. Campanile (Fiat 600) 149.27; 6. Cerbo (Fiat X 1/9) 151.14; 7. Taccconelli (Fiat 126) 151.56; 8. Tarquini (Porsche 914) 151.64; 9. Calabrese (Abarth 1000) 152.61; 10. Palmatini (Renault 5 Alpine) 153.09.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Serilli 163.71; 2. Pinoti 165.32; 3. Plunzi 168.65; 4. Taccconella 170.47; 5. Fidanza 171.94 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Maggiori (Peugeot 205 Rallye) 154.94; 2. Contestabile (Peugeot 205 Rallye) 162.51; 3. Salvatore (Fiat Ritmo) 166.19.

Classe 2000: 1. Rocca (Fiat Ritmo) 169.33; 2. D'Amato (Peugeot 205 Gti) 173.03.

Classe oltre 2000: 1. Piccioni (Renault 5 Gi Turbo) 145.19; 2. Gerardi (Lancia Delta 4Wd) 154.24; 3. Formica (Ford Escort Turbo) 168.01; 4. Casciola (Ford Sierra) 169.37.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Arduini U. (A 112) 179.96.

Classe 1300: 1. Palmucci (Peugeot 205 Rallye) 164.92; 2. Di Vito (Mg Metro) 191.23.

Classe 1600: 1. Mancinelli (Fiat Ritmo) 161.79; 2. Giovannelli (Alfetta Gtv) 162.22.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Taccconelli (Fiat 126) 151.56; 2. Dian (Fiat 126) 154.36; 3. Camaloni (Fiat 500) 169.85.

Classe 1000: 1. Calabrese (Abarth 1000) 152.61.

Classe 1300: 1. Cerbo (Fiat X 1/9) 151.14; 2. Prosperri (Simca R2) 165.30; 3. Bielanski (Alpine A 110) 165.52.

Classe 1600: 1. Palmatini (Renault 5 Alpine) 153.09; 2. Ciancalone (Alfa Sprint) 153.71; 3. Damiani 158.27; 4. D'Astolfo (Citroën Visa) 165.86; 5. Balloni 171.65; 6. Mannucci 179.94 (tutti gli altri su Talbot Tl).

Classe 2000: 1. Di Giuseppe 145.59; 2. Sardellitti 159.27 (entrambi su Lancia Beta MC).

Classe oltre 2000: 1. Arduini (Porsche 914) 143.33; 2. Tarquini (Porsche 911) 151.64.

PROTOTIPI

Classe 600: 1. Vellei 144.49; 2. Campanile (Fiat 600) 149.27; 3. Piccioni 168.34 (tutti gli altri su Fiat 126).

Lionello Arduini, a fianco, non ha avuto problemi per vincere ad Avezzano. Vellei, sopra (Biagi), è giunto secondo penalizzato dalla prima manche



VELOCITA' SU TERRA **POCHI IN GARA PER IL MALTEMPO**

CINGOLANI RE DEL FANGO

BARILE — Sul nuovo crossodromo di Barile si è praticamente conclusa l'intera stagione dell'automobilismo lucano ricco di luci e di notevoli gratificazioni per le diverse realtà presenti fra cui l'Associazione «Barile Cross», che, insieme all'Automobile Club di Potenza, ha creato gli stimoli giusti per far crescere anche questo particolare settore. L'ultima gara nazionale di Velocità su terra ha avuto un buon successo, pur condizionata dalle diverse assenze dovute al cattivo tempo che non ha consentito ad alcuni piloti del Nord di raggiungere la Basilicata. L'elenco dei verificati si è quindi ridotto a solo 20 piloti sui 40 iscritti. Vincitore è risultato, alla fine Bruno Cingolani, che ha ottenuto il miglior tempo (8'23"10) sui tredici giri disputati per complessivi 9 km e 425 mt. Cingolani con la vittoria di Barile si è aggiudicato anche il trofeo «Alfa Sud», disputato su 8 gare tre delle quali si sono svolte

sull'impianto di Barile. Per inciso, Cingolani solo al penultimo giro è riuscito ad imporsi su Maurizio Contardi e Ferdinando Cimarelli, protagonista di una gara di eccezione, che ha trascinato all'entusiasmo il numeroso pubblico presente. Per Contardi la gara si è però conclusa al decimo giro, consentendo, così, al potentino Antonio Troiano di inserirsi al terzo posto dopo Cimarelli. Piccolo «trionfo», dunque per Cingolani, che ha lasciato un po' tutti in surplus, confermandosi pilota di ottime qualità nella Velocità su terra. Si diceva di Troiano, la cui prova conferma che anche fra i piloti lucani si fa largo la passione per questo settore dell'automobilismo. Ed in questo contesto si può dire positiva la prova di Vito e Angelo Guglielmi. Paoloni ha ottenuto un tempo certamente superiore alle previsioni (9'04"91), forse giustificato dalla mancanza di avversari in grado di impensierirlo. Soltanto Gianni

Rinaldi, su Fiat X 1/9, è riuscito ad impensierirlo giungendo secondo a 19". Nella 4. Divisione, invece, il successo è arrivato a Rino Bacilieri, su Fiat X 1/9, con il tempo di 9'06"05.

Pino Gentile

VELOCITÀ SU TERRA

Barile (Pz) - 7 ottobre 1990

2. trofeo Vulture
gara nazionale

Le classifiche
Absoluta: 1. Cingolani (Alfa Sud 1200) in 8'23"10; 2. Cimarelli (Alfa Sud 1200) in 8'27"30; 3. Troiano (Alfa Sud 1200) in 8'32"11; 4. Raparo (Alfa Romeo) in 8'38"34; 5. Binoni Morenbo in 8'51"20; 6. Pandolfi Primo (Alfa Sud) in 8'52"30; 7. Contardi Maurizio a 10 giri.

PRIMA DIVISIONE

1. Guglielmi Angelo (Bmw) in 9'17"46.

SECONDA DIVISIONE

1. Paoloni (Delta Lancia) in 9'04"91; 2. Rinaldi (Fiat X 1/9) in 8'23"57; 3. Sarinelli (Fiat X 1/9) in 9'36"44.

QUARTA DIVISIONE

Classe 1000: 1. Bacilieri (Fiat X 1/9) in 9'06"05; 2. Del Bonifro (Fiat 850) in 9'10"47; 3. Ffno (Fiat 500) in 9'44"79; 4. Corollo (Fiat X 1/9) senza tempo (nove giri).

Classe 1800: 1. Biragni (Fiat 500) senza tempo (12 giri).

NOTIZIARIO CSAI

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

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

TEAM PALIKÉ: Sentenza n. 21 - Sciacca Monte Kronio 10/6/90 Ammenda di L. 1.000.000 per mancato rispetto vigente regolamentazione.

VELLA PASQUALE: Sentenza n. 22 - Trofeo Città di Potenza, 1990 - Coppa Belmonte città di Avola 1990 - Mesi quattro di sospensione licenze e ammenda di L. 2.000.000 per comportamento scorretto e frode sportiva.

GENTILE SEBASTIANO: Sentenza n. 23 - Coppa Belmonte Città di Avola 1990 - Mesi tre di sospensione e ammenda di L. 1.000.000 per comportamento scorretto.

FALCO PAOLO: Sentenza n. 24 - Cesana Sestriere 1990 - Ammenda di L. 500.000 per inosservanza delle segnalazioni.

AGUZZONI RODOLFO: Decreto n. 23 - Verzegnis Sella Chianzutan 1990 - Prosciolto perché il fatto non riguarda l'A.S.N.

DE VALLIER NICOLA e SANDINI GIANMARI: Decreto n. 24 - Verzegnis/Sella Chianzutan 90 - Mese uno di sospensione licenze e ammenda di un milione (1.000.000) cad.: percorso contrario a quello di marcia.

BALLONE ANTONIO e LOI OLOFERNE: Decreto n. 25 - Coppa città di Cuglieri 1990 - Mese uno di sospensione licenze e ammenda di lire 500.000 cad. per aver compiuto il percorso in senso contrario a quello di marcia.

DIEGO MILOTTA e GUARINO MICHELE: Decreto n. 26 - Coppa Belmonte Città di Avola - Ammonizione con diffida per vettura sotto-

peso.

CATANIA CORSE: Decreto n. 27 - Coppa Belmonte Città di Avola - Ammenda di L. 2.000.000 - responsabile in solido con i propri conduttori (Messana, Contarino).

CONTARINO GIOVANNI: Decreto n. 27 - Mesi quattro di sospensione licenza per vettura sottopeso.

MESSANA FRANCO: Decreto n. 27 - Mesi due di sospensione per vettura sottopeso.

PEREZ MAURIZIO: Decreto n. 28 - Coppa Belmonte Città di Avola - Vettura sottopeso: mesi tre di sospensione e ammenda di L. 1.000.000.

Nota bene: Decorrenza sospensione/licenze: dal 1° ottobre c.a.

SETTORE FUORISTRADA

Variazioni classifiche

Di seguito alla Sua nota del 31/7/90 SE/1p (che si allega per comodità) La informo che la S/C Fuoristrada tenutasi il 1. agosto 1990 ha stabilito di:

a) reinserire nelle classi di appartenenza tutti i piloti spostati nel Gruppo Veicoli Speciali per mancanza delle fiche fuoristrada nonostante la CSAI ne avesse autorizzato la regolare ammissione;

b) omologare le due gare. Si propone pertanto di pubblicare sul Not. CSAI/Autosprint quanto segue:

«Si rende noto che le classifiche della gara di Coppe CSAI Trial svoltesi in data 22/7/90 a ponte Savena/Monzuno (BO) sono state modificate dalla CSAI reinserendo i piloti, spostati nel Gruppo Prototipi, nelle classi di appartenenza:

PROTOTIPI: 1. Benassi (78) pen. 405; 2. Casadei (16) 675; 3. Palavisini (1) 1215; 4. Mangini (6) 1425; 5. Capitani (12) 1505.

CLASSE A-C-D

Invariate.

CLASSE B

1. Bazzani (7) pen. 1735; 2. Nocciolini (4) 1855; 3. Fagioli (27) 2200.

Analogamente sono state modificate le classifiche della gara di Campionato Italiano e Coppe CSAI Fuoristrada svoltesi a Ziano Piacentino (PC) in data 28 e 29 luglio 1990 (subordinata in ogni caso all'esito del ricorso in appello in corso):

CLASSIFICA ASSOLUTA

Invariata.

CLASSI N/1-N/2-N/3-A/3-B/2

Invariate.

ABBIGLIAMENTO IGNIFUGO

NS. 8 - PAR. 8.6 - TUTE OMOLOGATE SECONDO LA NORMA FIA 1986

PER L'ABBIGLIAMENTO A PROVA DI FIAMMA E CALORE AD USO DEI PILOTI IN COMPETIZIONI

45) TUTA MODELLO «COMFORT» (marca OMP) senza obbligo di sottotuta

Descrizione

Tuta in due strati. La tuta COMFORT presenta un collo alto dietro, la cintura sul davanti, due tasche applicate e due maniglie; tutti questi accessori sono confezionati in tessuto di nomex III dello stesso colore della tuta. Le cuciture sono realizzate in filo di nomex e di Kevlar. La cerniera è in ottone a denti grossi con nastro in nomex III, le chiusure del colletto e della cintura sono in velcro di nomex. Le caviglie e i polsini sono realizzati in maglina di nomex III bianco.

Composizione

— strato esterno in maglina di nomex III 180/190 gr/mq
— strato interno in maglina di nomex III 150/160 gr/mq

Colorazioni della tuta

Bianco - rosso - blu

N. di omologazione FIA

04. 138. CSAI. 1990.

N.S.8 - PAR. 8.7 - INDUMENTI APPROVATI SECONDO LA NORMA FIA 1986 PER L'ABBIGLIAMENTO A PROVA DI FIAMMA E CALORE AD USO DEI PILOTI IN COMPETIZIONI

Aggiungere:

69) Calzature a stivaletto modello «STYLMARTIN» (marca Stilma srl) Certificato di Conformità CSAI n. 69

— tomaia esterna in pelle nei colori bianco/serigrafato in più tinte (verde, blu, rosso, nero), con doppio strato perimetrale pelle antiusura e di rinforzo;

— tomaia interna in tessuto a maglia Interlock peso 185 gr/mq (95% Nomex e 5% Kevlar);

— suola bicolore in mescola a densità differenziata con prosecuzione sul tallone (oppure monocolore con rialzo posteriore avvolgente per contenimento tallone), resistente agli idrocarburi infiammabili ed antiscivolo;

— chiusura con stringhe infiammabili e due patellette in pelle velcrata;

— cuciture realizzate con materiale non fusibile.

NOTA: scritta per etichetta = «C.C. - C.S.A.I. n. 69»

CLASSE A/1

1. Paglieri (3) 5.18.30; 2. Villa (26) 7.02.10; 3. Jacucci (128) 7.03.60; 4. Macchi (59) 7.49.90; 5. Bindi (127) 7.52.70; 6. Rovelli (107)

9.03.00; 7. Visconti (108) 11.13.70; 8. Ficini (110) 11.16.60.

CLASSE A/2

1. Mordini (24) 7.05.30; 2. Capelli (55) 7.14.30; 3. Ciampolini

(9) 7.19.50; 4. Brindani (27) 7.41.10; 5. Forti (84) 8.24.70; 6. Bovisetto (131) 8.45.70; 7. Cetica (53) 14.00.70.

CLASSE B/1

1. Lenzi (1) 3.29.10; 2. Lo Grasso (31) 6.46.10; 3. Augello (124) 7.18.20; 4. Bertuzzi (32) 7.30.70; 5. Biagi (112) 8.12.80; 6. Caponi (111) 8.18.00.

CERTIFICATI DI ORIGINE

Contrariamente a quanto in precedenza segnalato, la Csaì ha comunicato che le verifiche per il rilascio dei certificati di origine presso l'autodromo di Varano si svolgeranno soltanto nelle giornate dell'8 e 9 ottobre prossime. Presso l'autodromo di Monza sarà invece possibile sottoporre a verifica le vetture di F. Monza, F. Panda e F. Fire per il rilascio dei certificati di origine nelle giornate del 13 e 14 novembre.

GRUPPO GIUDICI DI GARA

All'attenzione dei direttori di gara e dei commissari sportivi delegati

Si ricorda che in caso di provvedimento di esclusione dalla classifica è necessario precisare la posizione che l'interessato occupava nella graduatoria. Gli incartamenti di chiusura, quindi, dovranno necessariamente contenere le classifiche precedenti alle esclusioni stesse, qualora fossero state ristampate corrette. Quanto sopra al fine di predisporre, in caso di appelli, una documentazione completa per il Tribunale Nazionale.

Allison, a lato (Sipa), si è imposto nella gara Nascar di Charlotte. Nell'altra pagina: Hakkinen, in alto (Orsi), ha vinto anche l'ultima gara del campionato inglese di F.3 a Silverstone; sotto Schancke vincitore nell'euroallycross a Buxtehude (Laumanns)



NASCAR BATTUTA D'ARRESTO PER MARTIN E EARNHARDT

ZAMPATA VINCENTE DI ALLISON NEL FINALE

CHARLOTTE — Davey Allison e Bill Elliott, pur non essendo in lizza per la conquista della Winston Cup Nascar edizione '90, si sono dati battaglia a Charlotte come se si stessero contendendo il campionato. Al contrario i primi due della classifica generale hanno corso come dei comprimari. Elliott ha tolto il primo posto a Brett Bodine, partito dalla pole position, dopo undici giri. Una volta preso il comando della gara Elliott è rimasto in testa per 243 dei 334 giri in programma. I problemi per il battistrada sono però iniziati al 258. giro, quando si è fermato per la sostituzione di un pneumatico. Ulteriori guai alle gomme hanno obbligato Elliott ad altre soste ai box, con il risultato che alla fine è arrivato quindicesimo. Allison, sempre mantenutosi nelle prime posizioni, ha visto a undici giri il momento ideale per sferrare il suo attacco: portatosi in testa vi è rimasto fino al termine. Alle spalle del vincitore, Morgan Shepherd ha lanciato ripetuti attacchi, sempre contenuti da Allison. Martin, il leader del campionato, non è andato oltre il quattordicesimo posto, penalizzato da un motore che aveva un cilindro che non ne voleva sapere di funzionare. Anche il diretto rivale di Martin in campionato, Earnhardt, non ha avuto miglior fortuna. Al 101. giro la Chevrolet Lumina di Earnhardt è stata centrata ai box da Irvan a sua volta tamponato da Kulwicki. Come se tutto questo non bastasse, al 115. giro Earnhardt ha urtato un muretto, danneggiando anche la ruota posteriore sinistra, il tutto si è concluso con un modesto venticinquesimo posto sul traguardo. Ora il leader del campionato, Martin, ha portato il suo margine su Earnhardt a quarantanove punti, contro i sedici che aveva prima, quando mancano ancora tre corse alla fine. Nel dopogara Martin ha detto: «Sia il mio team che quello del mio diretto rivale della serie Nascar hanno disputato quest'anno una grande stagione. I problemi che ci hanno afflitto sono cose che nelle corse possono accadere. La battaglia per la conquista di questo titolo sarà comunque durissima fino alla fine». A questa corsa disputata sull'ovale di Charlotte lungo un miglio e mezzo hanno assistito ben 158.000 spettatori.

NASCAR

Charlotte, 7 ottobre 1990

26. gara del campionato

La classifica. 1. Allison (Ford Thunderbird) 334 giri alla media di 221,036 kmh; 2. Shepherd (Ford Thunderbird) a 3'4; 3. Waltrip (Pontiac grand Prix); 4. Kyle Petty (Pontiac Grand Prix); 5. Kulwicki (Ford Thunderbird); 6. Rudd (Chevrolet Lumina); 7. Cope (Chevrolet Lumina); 8. Brett Bodine (Buick Regal); 9. Darrell Waltrip (Chevrolet Lumina); 10. Jarrett (Ford Thunderbird) a 1 giro.

La classifica di campionato. 1. Martin 3990; 2. Earnhardt 3941; 3. Elliott 3541; 4. Geoff Bodine 3535; 5. Wallace 3412.

SCHIERAMENTO NASCAR

Brett Bodine (Buick Regal) 280,585	Harry Gant (Oldsmobile Cutlass) 279,249
Ernie Irvan (Chevrolet Lumina) 278,196	Ken Schrader (Chevrolet Lumina) 278,123
Davey Allison (Ford Thunderbird) 277,999	Mark Martin (Ford Thunderbird) 277,768
Geoff Bodine (Ford Thunderbird) 277,750	Dick Trickle (Pontiac Gran Prix) 276,662
Bill Elliott (Ford Thunderbird) 276,495	Hut Stricklin (Buick Regal) 276,451
Dale Jarrett (Ford Thunderbird) 276,188	Rusty Wallace (Pontiac Gran Prix) 275,697
Derrile Cope (Chevrolet Lumina) 275,394	Rick Wilson (Oldsmobile Cutlass) 275,330
Dale Earnhardt (Chevrolet Lumina) 275,068	Ricky Rudd (Chevrolet Lumina) 275,042
Jack Pennington (Oldsmobile Cutlass) 274,981	Richard Petty (Pontiac Gran Prix) 274,825
Terry Labonte (Oldsmobile Cutlass) 274,789	Kyle Petty (Pontiac Gran Prix) 274,738
Sterling Marlin (Oldsmobile Cutlass) 274,200	Larry Pearson (Chevrolet Lumina) 274,054
Mickey Gibbs (Ford Thunderbird) 273,338	Jimmy Hensley (Oldsmobile Cutlass) 273,338
Darrell Waltrip (Chevrolet Lumina) 273,303	Buddy Baker (Ford Thunderbird) 273,029
Rick Mast (Chevrolet Lumina) 273,003	Bobby Hamilton (Pontiac Grand Prix) 272,875
Phil Parsons (Oldsmobile Cutlass) 272,106	Jimmy Horton (Pontiac Gran Prix) 272,036
Chad Little (Ford Thunderbird) 271,731	Chuck Bown (Chevrolet Lumina) 271,560
Morgan Shepherd (Ford Thunderbird) 271,484	Jimmy Spencer (Pontiac Grand Prix) 271,394
Jimmy Means (Pontiac Grand Prix) 271,306	Michael Waltrip (Pontiac Gran Prix) 271,222
Eddie Bierschwale (Oldsmobile Cutlass) 270,994	Bobby Hillin (Buick Regal) 270,739
Dave Marcis (Chevrolet Lumina) 269,673	Mark Stahl (Ford Thunderbird) 267,095
Alan Kulwicki (Ford Thunderbird)	

AUDI PROTAGONISTA NEL SUPERTURISMO ANCHE A NOGARO

NOGARO — Benché scattato dalla seconda fila della griglia di partenza, con il terzo tempo in prova, Marc Sourd, ha davvero fatto una bella gara, vincendo magistralmente con la sua Audi 80 Quattro la prima manche della dodicesima prova del Superturismo francese. L'autore della pole position, Fabien Giroix, è riuscito con la sua Bmw M3 a tenere il passo del vincitore, arrivando al traguardo con un distacco di tre secondi. Nella seconda manche Sourd è stato costretto al ritiro, prima di uscire di scena il pilota dell'Audi è riuscito a segnare il giro più veloce. La seconda frazione di gara è stata comunque caratterizzata dal duello tra le Bmw M3 di Ferté (team Horizon) e di Giroix (team Garege du Bac) conclusosi con il successo di Ferté, impostosi per soli 73 centesimi di secondo. Nella classifica cumulativa, con i due secondi posti ottenuti in entrambe le manche, Giroix è risultato primo, conquistando così il suo primo successo stagionale nel Superturismo francese.

TURISMO

Nogaro, 7 ottobre 1990

12. gara del campionato francese

Le classifiche

1. manche: 1. Sourd (Audi 80 Quattro) 19 giri in 30'30"35 alla media di 135,876 kmh; 2. Giroix (Bmw M3) a 3'38; 3. Ferté (Bmw M3) a 23'35; 4. Malcher (Bmw M3) a 29'21; 5. Lapeyre (Audi 80 Quattro) a 31'36.

□ **Giro più veloce:** Giroix 1'35"36 alla media di 137,020 kmh.

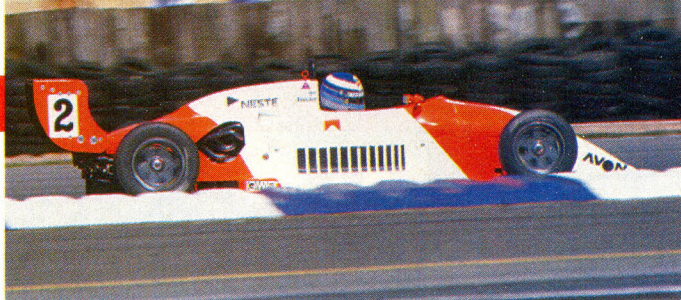
2. manche: 1. Ferté (Bmw M3) 19 giri in 31'07"62 alla media di 133,165; 2. Giroix (Bmw M3) a 0"73; 3. Malcher (Bmw M3) a 5"13; 4. Lapeyre (Audi 80 Quattro) a 8"88; 5. Guillery (Bmw M3) a 15"54.

□ **Giro più veloce:** Sourd 1'35"65 alla media 136,848 kmh.

Classifica cumulativa: 1. Giroix (Bmw M3) 1.01'42"; 2. Ferté (Bmw M3) 1.02'01"; 3. Malcher (Bmw M3) 1.02'12"; 4. Lapeyre (Audi 80 Quattro) 1.02'18"; 5. Guillery (Bmw M3) 1.02'29"; 6. Bourdon-Snobek (Mercedes 190E 2.5) 1.02'42"; 7. Basso (Bmw M3) 1.03'04"; 8. Marners-Belletoise (Mercedes 190E 2.5) 1.03'09"; 9. Deslic-Salcam (Bmw M3) 1.03'26"; 10. Bas-salier (Bmw M3) 1.04'06".

LINDHOLM RE DEI RALLY IN FINLANDIA

TAMPERE — Sebastian Lindholm si è laureato campione finlandese di rally malgrado il ritiro in questa ottava prova. Il margine che il pilota della Lancia Delta Integrale aveva accumulato era tale da permettergli questa battuta d'arresto. Finché il cambio ha retto, Lindholm è stato in testa a questo Five Stars Rally, poi alla sesta speciale la sua Lancia lo ha lasciato a piedi. Sundström a quel punto è andato subito in testa. Mentre dal secondo posto incalzava Buri, che per vincere il campionato aveva bisogno di portare la sua Audi al primo posto, visto il suo ritardo



in classifica. Il quarto classificato Saarenpää, infine ha chiuso con lo stesso punteggio di Lindholm, ma il titolo è andato a quest'ultimo per il maggior numero di vittorie.

RALLY

Tampere, 6-7 ottobre 1990

8. gara del campionato finlandese

La classifica: 1. Sundström-Repo (Mazda 323 4wd Turbo) 1.37'54"; 2. Buri-Stenroos (Audi 200 Quattro) 1.39'16"; 3. Vierimaa-Honkanen (Lancia Delta Integrale 16V) 1.39'46"; 4. Saarenpää-Männistö (Audi 90 Quattro) 1.42'13"; 5. Laijala-Sairanen (Audi 200 Quattro) 1.42'13"; 6. Kytolehto-Jokinen (Opel Kadett Gsi) 1.42'15"; 7. Takko-Vehkakoski (Volkswagen Golf G60) 1.43'36"; 8. Mäkelä-Fehmann (Toyota Celica G14) 1.43'41". 1. di Gruppo N.

A SILVERSTONE ROUSE IN GR. A GRAVETT BATTE

SILVERSTONE — Robb Gravett, vincitore del campionato britannico 1990 Turismo, ha ottenuto la nona vittoria stagionale in occasione dell'ultima prova della serie, contrastato duramente da Andy Rouse, giunto secondo a meno di 2". Nove Ford Sierra Rs 500 hanno monopolizzato la prima fila della griglia di partenza: è stata questa l'ultima uscita delle potenti berline prima del cambio di regolamento previsto per il '91. Gravett aveva ottenuto solo il terzo tempo, con Harvey in pole position (1'10"37) seguito da Rouse, Gravett, Newman e Bristow; il primo pilota della classe B (Cleland su Vauxhall) era 10. davanti a cinque Bmw M3. Gravett è partito benissimo prendendo il comando davanti a Rouse, e Smith. Alla fine del primo giro, Rouse ha scavalcato il rivale assumendo la leadership, mentre Allam è stato brevemente in testa alla classe B, con Cleland che lo ha scavalcato al 2. giro quando il suo compagno di squadra Oestreich si è ritirato per cedimento della trasmissione. Più tardi Sytner si è inserito al secondo posto della classe B, assumendone il comando al 16. giro e perdendolo poi nel finale. Si è così imposta in classe B la Vauxhall davanti a cinque Bmw. Al 19. giro, Gravett aveva raggiunto Rouse. A tre giri dalla fine Rouse non poteva più difendere la sua prima posizione e Gravett, con le gomme in condizioni migliori, si è aggiudicato l'ultima corsa della stagione.

TURISMO

Silverstone, 7 ottobre 1990

13. gara del campionato britannico

La classifica: 1. Gravett (Ford Sierra Rs500) 25 giri in 29'53"76 alla media di 154,08 kmh; 2. Rouse (Ford Sierra Rs500) a 1'69"; 3. Goode (Ford Sierra Rs500) a 2'32"; 4. Newman (Ford Sierra Rs500) a 2'67"; 5. Smith (Ford Sierra Rs500) a 52'09"; 6. Bristow (Ford Sierra Rs500) a 54'47"; 7. Cleland (Vauxhall) a 1 giro, 1. di classe B; 8. Sytner (Bmw M3) a 1 giro; 9. Allam (Bmw M3) a 1 giro; 10. Forrest (Bmw M3) a 1 giro. 157,49 kmh.

La classifica di campionato: 1. Gravett punti 215; 2. Sytner 178; 3. Rouse 177; 4. Harvey e Cleland 128; 6. Allam 124; 7. Walker 96; 8. Bristow 88; 9. Hall 82; 10. Goode 72.

OTTIMO SECONDO POSTO DI FITTIPALDI JR

ANCORA HAKKINEN NELLA F.3 BRITANNICA

SILVERSTONE — Con una prestazione da consumato campione, il finlandese Mika Hakkinen ha vinto anche l'ultima prova del campionato britannico di F. 3. Il pilota del West Surrey Racing non ha comunque avuto vita facile: nella fase iniziale è stato costretto a inseguire il connazionale Salo, mentre nel finale ha dovuto guardarsi dall'arrembante Fittipaldi. Hakkinen, fresco vincitore del titolo britannico di F. 3, anche a Silverstone ha ottenuto la pole position, però il vantaggio su Adams è stato di appena un centesimo di secondo. Al via Hakkinen scattava prontamente in testa seguito da Salo, Fittipaldi, Robertson e Stewart, dietro ai quali transitavano le due Reynard: quella ufficiale, 903B evoluzione, condotta da Elliott, e l'altra di Gene.

procedeva un po' a zig zag per mantenere la prima posizione. Al secondo passaggio Salo però riusciva a superare il connazionale in testa alla corsa. Mentre nelle posizioni retrostanti Jason Elliott, con una Reynard finalmente ad un ottimo livello, poteva dimostrare il suo talento, mantenendosi sempre in zona punti. Al decimo giro Hakkinen tornava nuovamente al comando della corsa. Fittipaldi alle spalle dei due finlandesi non si lasciava distanziare. Nei primi dieci giri anche Robertson si è mantenuto a stretto contatto con Hakkinen, Salo e Fittipaldi. Verso metà gara Salo ha iniziato a lamentare problemi di autoaccensione, tanto che al quindicesimo giro è stato costretto a fermarsi. A quel punto Fittipaldi ha avuto via libera verso il secondo posto, ponendosi anche all'inseguimento di Hakkinen. Pur essendosi avvicinato notevolmente al battistrada, Fittipaldi non è mai stato in condizione di attaccarlo.

SCHIERAMENTO F. 3 BRITANNICA

Mika Hakkinen (Ralt R134-Mugen) 1'06"43	Philippe Adams (Ralt R133-Vw Spiess) 1'06"44
Mika Salo (Ralt R134-Mugen) 1'06"77	Christian Fittipaldi (Ralt R134-Mugen) 1'06"90
Steve Robertson (Ralt R133-Vw Spiess) 1'06"96	Paul Stewart (Ralt R134-Mugen) 1'07"05
Jason Elliott (Reynard 903B-Mugen) 1'07"11	Jordi Gene (Reynard 903-Vw Spiess) 1'07"17
Julian Westwood (Ralt R134-Mugen) 1'07"20	Minoru Tanaka (Ralt R134-Mugen) 1'07"21
Peter Kox (Ralt R133-Vw Spiess) 1'07"22	Jonathan McGill (Ralt R134-Mugen) 1'07"24
Antonio Simoes (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'07"30	Gary Ayles (Ralt R134-Mugen) 1'07"33
Derek Higgins (Ralt R134-Mugen) 1'07"43	Hideki Noda (Ralt R134-Mugen) 1'07"50
Itephen Hepworth (Ralt R133-Vw Spiess) 1'08"06	Hilton Cowie (Reynard 903-Opel) 1'08"68
Dominic Cappell (Ralt R133-Toyota Tom's) 1'09"06	Robert Mears (Ralt R133-Toyota Tom's) 1'09"22
Sandy Brody (Reynard 873-Vw Judd) 1'09"34	Pekka Herva (Reynard 893-Vw Spiess) 1'09"41
Peter Sneller (Reynard 883-Vw Judd) 1'09"59	Steve Bradley (Ralt R132-Toyota Tom's) 1'10"06
Dana Brewer (Ralt R133-Vw Spiess) 1'10"33	Juan Serda (Ralt R132-Vw Spiess) 1'11"11
Steve Deeks (Reynard 883-Vw Spiess) 1'11"12	Alan Tulloch (Reynard 883-Alfa Romeo) 1'11"56

FORMULA 3

Silverstone, 7 ottobre 1990

16. gara del campionato britannico

La classifica: 1. Hakkinen (Ralt R134-Mugen) 25 giri in 28'05"52 alla media di 163,52 kmh; 2. Fittipaldi (Ralt R134-Mugen) a 0"46; 3. Robertson (Ralt R133-Vw Spiess); 4. Kox (Ralt R133-Vw Spiess) a 6"44; 5. Elliott (Reynard 903B-Mugen) a 13"04; 6. McGill (Ralt R133-Mugen) a 18"68; 7. Higgins (Ralt R134-Mugen) a 19"39; 8. Tanaka (Ralt R134-Mugen) a 21"44; 9. Gene (Reynard 903-Vw Spiess) a 21"91; 10. Westwood (Ralt R134-Mugen) a 25"46; 11. Adams (Ralt R133-Vw Spiess) a 25"63; 12. Ayles (Ralt R134-Mugen) a 34"94; 13. Stewart (Ralt R134-Mugen) a 57"29; 14. Sneller (Reynard 883-Vw Judd) a 1'08"00; 15. Brody (Reynard 873-Vw Judd) a 1 giro; 16. Bradley (Ralt R132-Toyota Tom's) a 1 giro; 17. Deeks (Reynard 883-Vw Spiess) a 1 giro; 18. Serda (Ralt R132-Vw Spiess) a 1 giro; 19. Brewer (Ralt R133-Vw Spiess) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Robertson 1'06"57 alla media di 166,05 kmh.

La classifica di campionato: 1. Hakkinen punti 126; 2. Salo 99; 3. Robertson 49; 4. Fittipaldi 36; 5. Kox 28; 6. Adams 25; 7. Stewart 21; 8. McGill 13; 9. Higgins 12; 10. Tanaka e Warwick 10; 12. Noda 8; 13. Elliott 4; 14. Gene e Westwood 1.

ASSENTE ALAMÄKI SCHANCHE DOMINA L'EURORALLYCROSS

BUXTEHUDE — Liberato dalla solita pressione dell'avversario di sempre Matti Alamäki, Martin Schanche si è aggiudicato la nona prova del campionato europeo di Rallycross sull'Estering di Buxtehude in Germania. Alamäki ha saltato questa gara perché la sua Peugeot 205 Turbo 16 E2 era rimasta danneggiata in un incidente durante un rally sprint in Finlandia. Pertanto appena riparata la sua fida 205 Turbo 16 ritornerà nell'euro-Rallycross. Schanche si è in pratica trovato senza avversari, infatti, il norvegese ha segnato il miglior tempo sia nella prima che nella seconda corsa di qualificazione, assicurandosi così la pole position per la finale «A», che ha poi vinto senza alcun problema. Il secondo posto è andato all'altro norvegese Thor Holm, anche lui su Ford Rs 200 E2. Poco fortunato è invece stato il britannico Will Gollop, costretto al ritiro a un giro dalla fine, quando con la sua Mg Metro 6R4 biturbo era secondo. In prima divisione i piloti delle Sierra Cosworth sono stati penalizzati dal fondo bagnato, che ha permesso loro di sfruttare la potenza dei mezzi. La vittoria è andata a Bengt Ekström, alla guida di Bmw M3.



RALLYCROSS

Buxtehude, 7 ottobre 1990

9. gara del campionato europeo

Le classifiche

1. divisione:

1. Ekström (Bmw M3); 2. Opland (Ford Sierra Rs 500 Cosworth); 3. Jöranil (Opel Kadett Gsi 16V) Hansen (Ford Sierra Rs 500 Cosworth); 5. Hunsbedt (Bmw M3); 6. Skogstad (Ford Sierra Rs 500 Cosworth).

2. divisione:

1. Schanche (Ford Rs 200 E2); 2. Holm (Ford Rs 500 E2); 3. Balneset (Ford Escort Xr3 4x4); 4. Rantanen (Ford Rs 200 E2); 5. Gollop (Mg Metro 6R4 biturbo); 6. Schie (Peugeot 205 Turbo 16 E2).

Le classifiche di campionato

1. divisione:

1. Hansen punti 117; 2. Skogstad 113; 3. Ekström 114; 4. Jöranil 97; 5. Opland 90.

2. divisione:

1. Alamäki punti 132; 2. Schanche 116; 3. Gollop 95; 4. Schie 90; 5. Breiteneder 84.

IL 4 NOVEMBRE SI CHIUDE L'INDUSTRIE

È STATA confermata per il prossimo 4 novembre la chiusura del Torneo delle Industrie; sono stati gli stessi organizzatori a comunicarlo dopo il recente annullamento di una delle gare. Questi gli appuntamenti inseriti in calendario per le prossime settimane:

21 OTTOBRE

- Pista Verde
Caselle d'Altivole (Treviso)
60, 100, 125
- Pista di Lavello (Potenza)
60, 100, 125
- Pista d'Oro
Bagni di Tivoli (Roma)
Trofeo Nazionale Amatori - Coppa Csaj 60
- Autodromo di Magione (Perugia)
7. prova della Superkappa
- Pista Romea
Pomposa (Ferrara)
Amatori Uisp
- Circuito di Ripa (Ancona)
60, 100, 125, Amatori

28 OTTOBRE

- Pista Azzurra
Jesolo (Venezia)
60, 100, 125
- Pista Val Vibrata
S. Egidio alla Vibrata (Teramo)
60, 100, 125
- Pista S. Pancrazio
Fraore (Parma)
Torneo delle Industrie (3. prova)
60 100, 125, Amatori
- Pista di Atina (Frosinone)
60, 100, 125
- Pista Kobra
Pignola (Potenza)
60, 100, 125
- Pista Mainenti
Ramacca (Catania)
60, 100, 125
- Pista Ottava (Sassari)
60, 100, 125, Amatori
- Pista di Catanzaro
60, 100, 125

4 NOVEMBRE

- Pista Azzurra
Jesolo (Venezia)
60, 100, 125
- Pista Salentina
Ugento (Lecce)
60, 100, 125
- Pista Adriatico
Montesilvano (Pescara)
60, 100, 125
- Pista S. Pancrazio
Fraore (Parma)
60, 100, 125
Trofeo delle Industrie (4. prova)
60, 100, 125, Amatori
- Pista 2000
Ampugnano (Siena)
60, 100, 125, Amatori 125
- Circuito di Campobello
Campobello di Licata (Agrigento)
60, 100, 125
- Pista Nuvolari
Curtatone (Mantova)
Amatori



SUCCESSO DEL SICILIANO AD ATINA DAVANTI A ROSSETTI E FERRETTI MAIRA SI AGGIUDICA I GIOCHI

ATINA — È stata una gara emozionantissima quella offerta dai finalisti dei Giochi della Gioventù, disputatasi sul moderno impianto di Atina vicino a Frosinone. A farla da padroni sono stati i piloti del centro-sud Italia, grazie soprattutto all'affermazione di Giovanni Maira giunto da Caltagirone in Sicilia a sbaragliare il campo nella finale unica riservata ai piloti della 60 Minikart. Il campioncino isolano non ha avuto, però, vita facile soprattutto nelle ultime tornate della finale quando il romano Rossetti le ha provate veramente tutte per passarlo e lanciarsi verso la conquista del prestigioso alloro. Sfortunato quanto bravo protagonista di questa finale dei Giochi della Gioventù è stato il marchigiano Mirco Marini. Il pilota di Ascoli Piceno, dopo essersi imposto nelle due batterie di qualificazione alle quali aveva preso parte, è partito in seconda fila nella finale con il quarto tempo. Sono bastati pochi giri a Marini per avere la meglio su Maira e Rossetti; questo terzetto non ha comunque avuto lunga vita dal momento che, intorno alla metà gara, il leader Marini veniva tamponato da Rossetti. Al pilota marchigiano, giratosi in

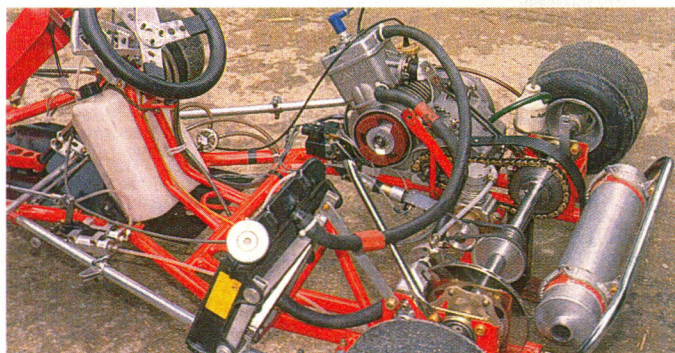
piena curva, non restava che ripartire in ultima posizione e concludere la gara tra gli applausi dei presenti e qualche lacrima che il suo casco non riusciva a nascondere. La gloria della vittoria toccava così a Maira che era nel frattempo riuscito a superare Rossetti difendendosi poi molto bene dai suoi attacchi. Ottima la terza posizione dell'altro marchigiano Ferretti che, partito dalla tredicesima posizione, si rendeva protagonista di una entusiasmante rimonta fino ad agguantare l'ultimo gradino ancora «disponibile» del podio.

GIOCHI DELLA GIOVENTÙ

Atina (Frosinone), 6 ottobre 1990

Finale dei giochi della Gioventù (60 Minikart)

La classifica: 1. Maira (AllKart) 7'41"4; 2. Rossetti (Dap) 7'41"7; 3. Ferretti (AllKart) 7'42"3; 4. Padovani (Tony) 7'42"6; 5. Del Col (Tony) 7'43"0; 6. Orsi (Dap) 7'43"2; 7. Toccacelo (Tony) 7'43"5; 8. Costamagna (Dap) 7'43"9; 9. Pichler (Kali) 7'44"3; 10. Pellegri (Dap) 7'44"6; 11. Bienintesi (Kali) 7'45"3; 12. Plergentili (Cmp) 7'46"9; 13. Panigada (Dap) 7'48"5; 14. Fantoni (Dap) 7'50"6; 15. Marini (AllKart) 7'55"4; 16. Zuccarello (Dap) s.t.



È IN VENDITA IL CAMBIO «FERRARI»

DOPO un lungo periodo di prove, destinato principalmente allo sviluppo di tutti i componenti meccanici, è stato finalmente posto in vendita il cambio elettropneumatico (nella Photo4) ideato da Fausto Cesarini. Il sistema, lo ricordiamo, consente di cambiare marcia agendo su una coppia di pulsanti senza mai staccare le mani dal volante; i movimenti dell'alberino del cambio vengono effettuati da una coppia di microcilindri idraulici azionati da elettrovalvole. L'aria compressa utilizzata per il movimento viene prodotta da un microcompressore che lavora sull'asse posteriore. Cesarini può vendere il kit di montaggio completo di tutti i componenti (valvole, compressore, tubi, interruttori, ecc.) oppure può effettuare il montaggio direttamente nella sua officina di Civitacastellana (Viterbo). Al momento sono già disponibili ancora quattro kit di montaggio che potranno essere spediti in tutta Italia. Per maggiori informazioni Fausto Cesarini, Via Sassacci 13, 01033 Civitacastellana (Vt), telefono 0761/540384.

VEGA: CAMBIANO I PREZZI DELLE GOMME

A PARTIRE dallo scorso 8 ottobre i prezzi di vendita di tutte le coperture della Vega hanno subito un lieve aumento. Questa variazione, che comunque è solo in alcuni casi supera di poco il 4%, è stata dettata dagli accresciuti costi di produzione; tanto per fare un esempio pratico le coperture della Cadetti costeranno, Iva inclusa per ogni treno, lire 135.850 contro le 132.090 precedenti. Le Rh Nazionale passano a lire 186.354 contro le 178.976 riferite al listino in vigore dal gennaio 1990. Per quanto riguarda la Rh Internazionale sono ora disponibili a lire 207.536, quasi 8.000 lire in più nei confronti del vecchio prezzo. Anche le coperture per la pioggia hanno subito qualche lieve ritocco al prezzo di vendita: le Rain sono passate da 189.210 a lire 196.588, con un incremento in percentuale pari a circa 3,9 mentre le nuove e velocissime Wet Wk, finora disponibili a lire 199.444, vengono ora messe in vendita al prezzo di lire 207.774.

ECCO I VINCITORI IN LOMBARDIA DEL REGIONALE

LA DELEGAZIONE karting della Lombardia ha diffuso le classifiche finali relative al campionato regionale '90. Nella 60 Minikart ha vinto il titolo Russomando davanti a Pellegrini e Contiero mentre nella 100 Italia si è imposto Forè che ha preceduto Gandolfi e Casazza. Per quanto riguarda le due categorie della 100 (Nazionale e Internazionale) successo pieno dei piloti bresciani con Garbelli davanti a Mazzali e Zatta nella Nazionale, e Maccarana su Lattuada e Brogginì nella Internazionale. Nella classe 125 Nazionale l'alloro regionale è andato a Martinelli che ha preceduto Piacentini e Sciola che hanno terminato con lo stesso punteggio. Infine, nella 125 Internazionale successo di Galadini davanti a due rappresentanti della nutrita compagine bresciana: Nazzari e Filipini.

TORNEO A MAGIONE CON UN MONTEPREMI DI 12 MILIONI

CON UNA dotazione di ben 12 milioni di premi finali, anche quest'anno l'autodromo di Magione ospiterà nel mese di novembre il tradizionale Torneo Invernale Karting. La pista umbra, con un asfalto completamente rinnovato, accoglierà la terza edizione del trofeo nei giorni 11, 18 e 25 novembre. Le categorie ammesse in gara saranno la 60 Minikart, la 100 Italia; la 100 Nazionale, e le due 125 (Nazionale e Internazionale). Per la 60 non verrà assegnato alcun premio finale ma soltanto premi d'onore per ogni singola gara mentre per le altre categorie verrà stilata una classifica che terrà conto dei due migliori risultati conseguiti nelle tre gare in programma. I kartisti che vorranno prendere parte al trofeo potranno provare il tracciato nei giorni precedenti alla gara secondo un programma in via di definizione. Per ulteriori informazioni si potrà contattare direttamente la segreteria dell'autodromo al numero 075/840303 (Fax 075/841357).

■ **CATANZARO RACING.** La 3. Coppa Città di Catanzaro verrà disputata il prossimo 28 ottobre sul circuito cittadino di Catanzaro Lido. Lo ha comunicato la Catanzaro Racing, organizzatrice della manifestazione, che aveva iscritto in un primo tempo nel calendario nazionale per il 30 settembre. Le iscrizioni si chiuderanno tassativamente alle ore 9 del 28 ottobre; chi fosse interessato alla gara potrà telefonare direttamente alla sede del sodalizio allo 0961/743452 oppure scrivere al seguente indirizzo: Catanzaro Racing, C.so Mazzini 178, 88100 Catanzaro.

■ **I PER K.** Il centro di vendita per il karting «Iper K», situato presso la Pista South Garda di Lonato (Brescia), comincerà in questi giorni a distribuire anche il materiale della Dap. Saranno così disponibili anche i nuovi telai e i motori che hanno fatto la loro comparsa al mondiale di Jesolo. Per informazioni si potrà telefonare allo 030/9913095.



A PARMA NESSUN CONFRONTO TECNO-TONY PER FALCHI

ALESSIO Falchi (nella foto) non ha mai effettuato a Parma o in altri circuiti alcun tipo di prove comparative tra i telai della Tecno, con i quali ha corso fino ad ora con ottimi risultati, e quelli della Tony Kart. Ciò smentisce completamente quanto era apparso nella notizia pubblicata sullo scorso numero di Autosprint in questa stessa rubrica secondo cui il pilota umbro avrebbe deciso, al termine di una fantasiosa serie di confronti, di utilizzare i telai della Casa di Prevalle. A Parma, Falchi ha effettivamente corso con un telaio Tony che era di proprietà di William Santini, titolare della Comer, provando anche un altro telaio Tony (privo di verniciatura) prestato da un meccanico della stessa Casa bresciana. Il pilota perugino, inoltre, non era più in possesso di telai Tecno che erano stati riconsegnati da suo padre direttamente al titolare della società di Strambino in occasione del mondiale di Jesolo. La Tony, inoltre, ha tenuto a precisare che nessun contatto è mai stato avviato per portare via Falchi alla Tecno o alla Comer con la quale, tra l'altro, il giovane umbro è legato da contratto fino alla fine del 1990.

TIVOLI: DOMENICA IL TROFEO AMATORI

DOMENICA prossima, sulla Pista d'Oro di Bagni di Tivoli nei pressi di Roma, si assegnerà il Trofeo delle Nazioni Fik riservato alle classi amatoriali e la Coppa Csaì della 60 Minikart. Oltre ai giovani campioncini della categoria più piccola, quindi, scenderanno in pista anche i numerosissimi piloti aderenti alle tre categorie amatoriali (100 e 125 a valvola o lamelle); al momento di andare in stampa la Federazione Italiana Karting non era in grado di comunicarci l'elenco degli iscritti che dovrebbero comunque essere numerosi. A questo proposito è bene ricordare che gli organizzatori potrebbero effettuare qualche modifica sul programma della manifestazione inizialmente concordate anche se ogni variazione verrà tempestivamente comunicata ai partecipanti.

125 NAZIONALE: TRICOLORE '91 IL 13 OTTOBRE

SI CORRERÀ il prossimo 22 settembre il campionato italiano della 125 Nazionale nella foto Battaglia, Di Gianvito campione in carica mentre il campionato tricolore a squadre si correrà il 13 ottobre e, sette giorni dopo, sarà la volta del Trofeo Amatori. Sono queste le ultime decisioni della Federazione Italiana Karting in merito al calendario del campionato nazionale per la prossima stagione. A differenza di quanto avevamo anticipato per il campionato tricolore della 100 Nazionale e Internazionale e della 125 Internazionale, nulla è ancora stato deciso in merito agli impianti che dovranno ospitare queste manifestazioni. Il trofeo della 100 Italia verrà assegnato l'8 settembre in concomitanza con la Coppa Csaì della 60.



LE GARE

KARTODROMO S. PANCRAZIO

Faore (Pr), 30 settembre 1990

Torneo delle Industrie

Classe 100 Italia: 1. Balocco (AllKart-Comer); 2. Gandolfi (Org-Comer); 3. Casazza (Dap-Dap); 4. Barindelli (Birel-Comer); 5. Settimo (Birel-Comer).

Classe 100 Nazionale: 1. Belicchi (Tony-Rotax); 2. Falchi (Tony-Comer); 3. Siriani (Crg-Rotax); 4. Veleno (AllKart-Parilla); 5. Ruberti (Tony-Parilla).

Classe 100 Internazionale: 1. Fischella (Pcr-Pcr); 2. Cacciaglia (Birel-Rotax); 3. Garbelli (Tony-Rotax); 4. Amaduzzi (Tony-Rotax); 5. Coccoli (Tony-Rotax).

Classe 100 Amatori: 1. Mangiacavalli (Tecno-Pcr); 2. Manselli (Birel-Pcc); 3. Lichelli (Dap-Dap); 4. Donadei (Tecno-Pcr); 5. Gazzanipa (Tecno-Pcr).

KARTODROMO S. PANCRAZIO

Faore (Pr), 7 ottobre 1990

Torneo delle Industrie

Classe 60 Minikart: 1. Zambonelli (Kali); 2. Russomando (Kali); 3. Pantano (Kali); 4. Alessandro (Dap); 5. Pichler (Kali).

Classe 125 Nazionale: 1. Savani (AllKart-Tm); 2. Gagliardini (Tony-Tm); 3. Francescon (Kali-Pavesi); 4. Quadrelli (Mac-Tm); 5. Cardullo (Dap-Pavesi).

Classe 125 Internazionale: 1. Nazzari (Kali-Tm); 2. Montagnani (Tony-Power); 3. Mazzola (Birel-Balen); 4. Bertoni (Tony-Pavesi); 5. Paggiacci (Kali-Kali).

Classe 100 Amatori: 1. Montani (Birel-Pcr); 2. Manselli (Birel-Pcr); 3. Mangiacavalli (Tecno-Pcr); 4. Capellazzi (Birel-Parilla); 5. Galassi (Pcr-Pcr).

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Vaccari (Kali-Pavesi); 2. Baruzzi (Kali-Tm); 3. Cimatti (Tony-Tm); 4. Russo (Kali-Mac); 5. Sacchini (Dap-Pavesi). (Questa categoria non partecipa al torneo).

KARTODROMO 2000

Ampugnano (Siena), 7 ottobre 1990

Torneo di Siena (3. prova)

Classe 60 Minikart: 1. Orsi (Dap); 2. Pepi (AllKart); 3. Marra (AllKart); 4. Rossetti (Dap); 5. Mariotti (AllKart).

Classe 100 Italia: 1. Castellari (AllKart-Comer); 2. Scilla (AllKart-Comer); 3. Serafini (Tony-Comer); 4. Mosca Finata (Tony-Comer); 5. Santoni (AllKart-Comer).

Classe 100 Nazionale: 1. Scilla (Atomik-AllKart); 2. Masini (AllKart-Parilla); 3. Candiracci (Tony-Comer); 4. Braccini (Crg-Comer); 5. Liuba (Birel-Rotax).

Classe 125 Nazionale: 1. Ensoli (Tony-Tm); 2. Ensoli M. (Clambo-Mc); 3. Volpini (Clambo-Mac); 4. Iandolo (AllKart-Tm); 5. Rosati (Kali-Tm).

Classe 125 Internazionale: 1. Tempesti (Tony-Pavesi); 2. Bartolini (Kali-Mz); 3. Pennuti (Kali-Pavesi); 4. Paradisi (AllKart-Pavesi); 5. Mezzetti (AllKart-Pavesi).

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Panchi (Kali-Tm); 2. Lippi (Tony-Tm); 3. Martino (Tony-Tm); 4. Di Maria (Kali-Tm); 5. Gesi (Kali-Tm).

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Fattori (Tony-Pavesi); 2. Michellini (Tony-Tm); 3. Baldocchi (AllKart-Pavesi); 4. Giustini (AllKart-Pavesi); 5. Conti (AllKart-Pavesi).

VELOCITA'

21 OTTOBRE

Gran Premio Giappone F. 1
Campionato mondiale Formula 1
Smsc Suzuka Circuit
Tel. 0081/593/783405

Vallelunga
Camp. italiano F. 3
Camp. Italiano Prototipi Formula Alfa Boxer Formula 2000
Vallelunga Aci Sport
Tel. 06/9041109

Laguna Seca
Camp. Formula Indy
Mini Indy
Cart
Tel. 001/313/3348500

Stock car a Rockingham
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

Autodromo di Guaporé
Camp. Sudamericano
Formula 3

Magione
Challenge Saico
Challenge F. Ford
Amub Magione
Tel. 075/840303



SERVIZIO QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE CON LA SIP

CHIAMATE IL **1637**

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

OPPURE **(051) 997.997** SE DI ALTRO DISTRETTO

Monza
Campionato italiano autostoriche
Trofei Csaì
Sias Monza
Tel. 039/24821

RALLY

14-19 OTTOBRE

Rally Sanremo
Campionato mondiale piloti e marche
Campionato italiano coefficiente 6
Sanremo Rally
Tel. 0184/84518-65661

20-21 OTTOBRE

Rally di Val Sangone
Rallysprint
Pro Giaveno
999 Minuti Storico
Regolarità
Autostoriche
Ac Novara
Tel. 0321/30321

21 OTTOBRE

Rally Mantova Corse
Coppa Italia 3. zona
coefficiente 3
Mantova Corse
Tel. 0376/466286

ALTRE SPECIALITÀ

20 OTTOBRE

Slalom Day International
Valle Intelvi Corse
Tel. 031/831068

21 OTTOBRE

Val D'Anapo-Sortino
Coppa Csaì Montagna
Autostoriche
Ac Siracusa
Tel. 0931/66658

Teulada-Domus De Maria
Coppa Csaì montagna
Ac Cagliari
Tel. 070/492881

Salita Città di Amatrice
Coppa Csaì 2. zona
Ac Rieti
Tel. 0476/43339

Salita Trofeo Walter Zampieri
Comitato organizzatore
Auronzo di Cadore
Tel. 0435/9501

Slalom Valle Intelvi
Valle Intelvi Corse
Tel. 031/831068

Slalom Città S. Leucio del Sannio
Motor Park Parrella
Tel. 0824/42873

Slalom Città di Partanna
Coppa Csaì 6. zona
Sporting Club Partanna
Tel. 0924/49651

Velocità su terra a Vittorio Veneto
Associazione sportiva
Autocross alle Cave
Tel. 0438/500137

Velocità su terra a Reggio Emilia
Campionato italiano
Autoconsult
Tel. 0376/710359

Velocità su terra a Celleole
Partenope Sport
Tel. 081/650782

COME DIVENTARE PILOTI

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

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

SCUOLA DI PILOTAGGIO DI SIEGFRIED STOHR
Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/ 615159 - 770207
(velocità e guida sicura)

SCUOLA DI PILOTI MILANO
Autodromo di Monza
Tel. 0331/59.23.95
(velocità e rally)

SCUOLA PILOTI FUORISTRADA
Federazione italiana Fuoristrada
Via Capranica, 4 - 20131 Milano
Tel. 02/ 23.00.18
(fuoristrada)

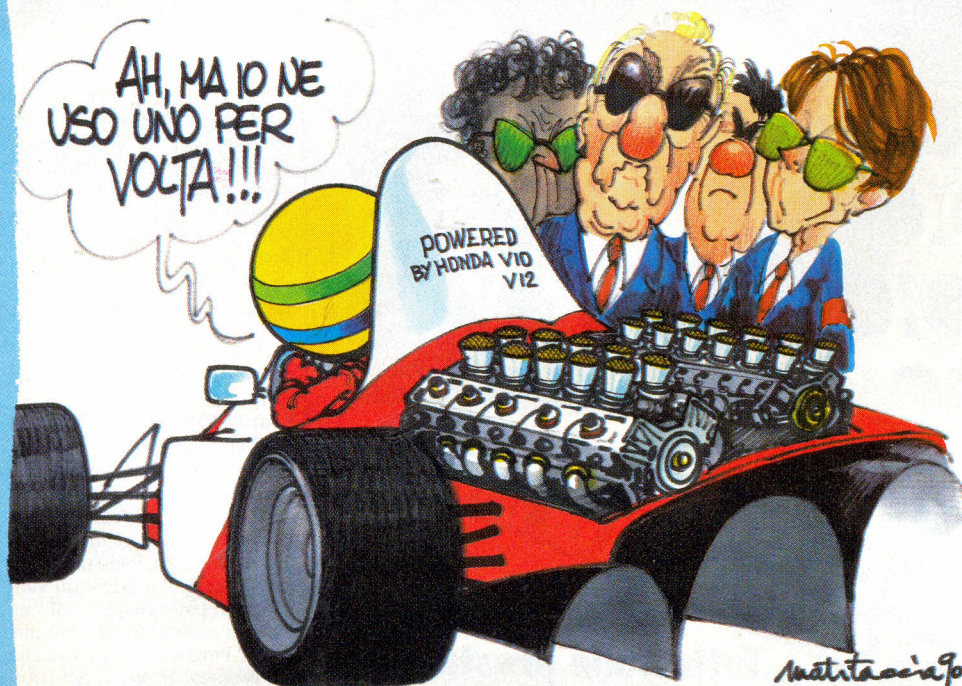
SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO U. HENDRICKS
Strada Cantonale del
S. Goltardo km 14 Nord di
Bellinzona
OSOGNA (Svizzera)
Tel. 0041/92/ 66.18.78
Tutti i giorni
lezioni su appuntamento

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

GABRIELE GORINI SPEED TRAINING
Autodromo di Imola
Sede Legale: Via Sillaro, 31
7100 FORLÌ
tel. 0543/700188-50523
(corsi di pilotaggio
con vetture Porsche)

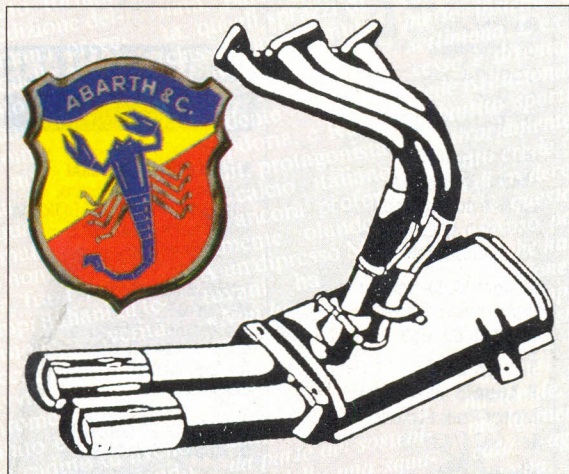
VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL
Piazza Mazzini, 18
36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

TOP DRIVING SCHOOL
c/o Autodromo del Levante
Sannicandro Kl. 3.900
BINETTO (Bari)
Tel. 080/9921148
(guida sportiva e guida sicura)



LO SAPEVATE CHE...

di **Elvio Deganello**



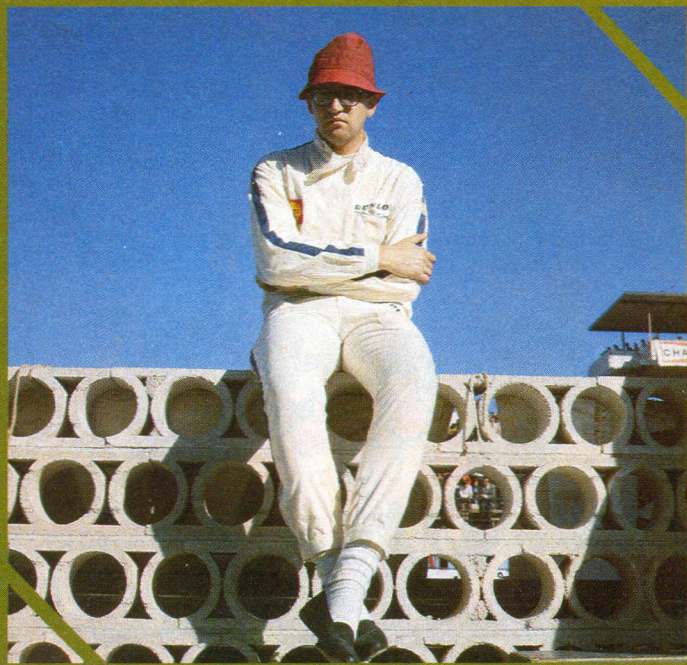
...L'idea della famosa marmitta Abarth nacque dal silenziatore di una pistola americana? Questo successe allorché l'ingegner Giovanni Savonuzzi, che come Carlo Abarth lavorava alla Citalia, dovette progettare una marmitta leggerissima per la monoposto 1100. Savonuzzi si ricordò del silenziatore della pistola americana che aveva in guerra e che, da qualche parte, teneva in casa. Trovata, la portò in officina e la fece sezionare. Non vi era nulla di sorprendente: due tubi concentrici, il silenziamento era affidato a fori radiali praticati sul diametro interno del primo tubo, fra il tubo interno e quello esterno di maggior diametro c'era del materiale fonoassorbente, tutto qui. La soluzione permetteva di attenuare il rumore senza costituire ostacolo per la fuoriuscita dei gas e si rivelava ideale dal punto di vista della semplicità costruttiva e soprattutto del peso. L'ingegner Savonuzzi fece costruire una marmitta secondo questo principio, ma poi si allontanò dalla Citalia la quale, a sua volta, poco tempo dopo liquidò il suo materiale da corsa a Carlo Abarth. Fra i ricambi e prototipi incompiuti, Abarth trovò un collettore e una marmitta inutilizzati: il suo straordinario intuito meccanico e il suo talento commerciale seppero in fretta trasformare questi «ferri vecchi» in un autentico successo con cui iniziò la fortuna della Carlo Abarth & C. famosa per le sue marmitte non meno che per le vetture da corsa.

...L'idea della famosa marmitta Abarth nacque dal silenziatore di una pistola americana? Questo successe allorché l'ingegner Giovanni Savonuzzi, che come Carlo Abarth lavorava alla Citalia, dovette progettare una marmitta leggerissima per la monoposto 1100. Savonuzzi si ricordò del silenziatore della pistola americana che aveva in guerra e che, da qualche parte, teneva in casa. Trovata, la portò in officina e la fece sezionare. Non vi era nulla di sorprendente: due tubi concentrici, il silenziamento era affidato a fori radiali praticati sul diametro interno del primo tubo, fra il tubo interno e quello esterno di maggior diametro c'era del materiale fonoassorbente, tutto qui. La soluzione permetteva di attenuare il rumore senza costituire ostacolo per la fuoriuscita dei gas e si rivelava ideale dal punto di vista della semplicità costruttiva e soprattutto del peso. L'ingegner Savonuzzi fece costruire una marmitta secondo questo principio, ma poi si allontanò dalla Citalia la quale, a sua volta, poco tempo dopo liquidò il suo materiale da corsa a Carlo Abarth. Fra i ricambi e prototipi incompiuti, Abarth trovò un collettore e una marmitta inutilizzati: il suo straordinario intuito meccanico e il suo talento commerciale seppero in fretta trasformare questi «ferri vecchi» in un autentico successo con cui iniziò la fortuna della Carlo Abarth & C. famosa per le sue marmitte non meno che per le vetture da corsa.

COME ERAVAMO

La quiete prima della tempesta...

ANDREA DE ADAMICH
1968



NEL PROSSIMO NUMERO

**SUPERTEST DA CORSA
BMW M3 CONTRO DELTA INT.**

Tutto sulle prestazioni e le preparazioni di due Gr.N regine nel Civt

HANNO DETTO

«Corro per me stesso e per la Renault, non per la Francia, perché la Francia non ha mai corso per me».

Alain Prost - Autosprint n. 6/82

«Quando sei nell'abitacolo di una vettura di F.1 pensi solo a vincere e più il circuito si addice alle qualità che possiedi e più spingi. La vittoria è la droga dei campioni di F.1».

Niki Lauda - Autosprint n. 38/79

«Ferrari mi voleva in squadra già prima dell'incidente del Nurburgring, ma Lauda ha messo il suo veto... Ne sono sicuro perché me lo ha detto una persona che lo sa benissimo e che è in stretto contatto con Ferrari. Ripeto: d'altra parte lui fa bene a fare così, si è trovato in vetta facilmente grazie alla vettura di cui dispone... e ora è meglio non avere certi compagni...».

Ronnie Peterson - Autosprint n. 38/76

«Io non ho detto che smetto di correre, certamente dopo quasi 100 Gp non andrei in un team senza avvenire, piuttosto smetto con la F.1, ma continuerei con altre forme di automobilismo che possono essere l'Endurance o le gare americane».

Riccardo Patrese - Autosprint n. 41/83

«Siamo tutti pazzi a correre in queste condizioni. Dov'è la Fisa? E i piloti dove sono? Rischiamo troppo. Qui vogliono ammazzarci tutti per poi produrre libri, manifesti e videocassette».

Michele Alboreto - Autosprint n. 28/84

«Oggi Mansell non può essere paragonato a Piquet, a Prost o a Rosberg, solo perché ha vinto di meno, ma per quanto riguarda il talento non è certamente inferiore».

Frank Williams - Autosprint n. 12/86

«C'è un pilota che, nonostante la sua sfortuna cronica, mi ha entusiasmato, si tratta di Stefano Modena. Credo che sia bravissimo. Poi vedo molto bene Nannini, il quale ha il vantaggio di poter disporre di una vettura molto buona e competitiva. Però sono convinto che sia Modena il pilota del futuro».

Ken Tyrrell - Autosprint n. 24/88