

UN RALLY IN CINA? SÌ, ECCO
QUANDO E COME pag.36

AUTO SPRINT

148
PAGINE!

SETTIMANALE **37**
Anno XXX - 11-17 settembre 1990
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.000

ESCLUSIVO

**ALESI
SPIEGA
PERCHE'
NON ANDRA' MAI
ALLA WILLIAMS**



DA CONSERVARE

**I MAGNIFICI
ANNI '60**



SALITE

**IL TERZO FASCICOLO
SUI MAGNIFICI ANNI '60**

Foto Angelo Orsi



**FERRARI VELOCE COME
LA McLAREN MA
E' SENNA...**

LA MARCIA IN PIÙ

**POLE
VITTORIA
GIRO PIU' VELOCE
NEL GP D'ITALIA A MONZA**

PARLA ALEX FIORIO MI SPIACE MA NON AVEVO ALTRA SCELTA

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE

ROBERTO GUGLIELMI

CAPISERVIZIO

**ROBERTO BOCCAFOLGI
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

ARCHIVIO:

MIRCO LAZZARI

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

24 ALEX FIORIO. Dal «gran rifiuto» per un programma ridotto con la Lancia alla firma con la Ford per otto gare del mondiale rally '91: Alex Fiorio spiega perché ha scelto un'altra strada per diventare l'erede di Bionso



44 FORMULA 1. Lo aspetti per un anno, si conclude in poco più di un'ora. Il Gp d'Italia '90 era particolarmente atteso: una vittoria di Senna avrebbe quasi spento le speranze Ferrari; un acuto di Prost avrebbe rilanciato la sua volata iridata. E l'asso nella manica di Alain era un Mansell rimotivato, disposto a fargli da scudiero. Ecco come è andata



30 FORMULA 3. Piloti con tre anni di esperienza le stanno «prendendo» da dei quasi esordienti: la generazione rampante della Formula 3 sta sowerterendo, quest'anno, tutte le regole della categoria. E si nota che...

100 FORD ESCORT. Nuova nello stile, sempre più latino e affascinante. Ma nuova anche nella tecnica e negli allestimenti. La storia della Ford Escort regina del mercato continua: con una vettura per gli Anni '90



5 Occhio Sprint

8 Lettere

13 Cosa succede in...

16 Tutte Modelli

18 F.3000 o F.1 serie B?

74 Tutte velocità

79 Domenica Sprint

80 Tutte Rally

82 Mondiale rally in volata

88 Il «punto» sul Rallygame

93 Notiziario Cscsi

94 Tutte Prodotto

96 Test: Audi Coupé S2

104 L'altra domenica

120 Tutte Estero

124 Tutte Kart

126 Compravendita

129 Calendario

130 È successo nel...



CHI ACCELERERA



9 **MAX ANGELELLI** — A Misano era secondo ma si è girato. A Monza tutto ok: al comando, ha negato la scia a Savoldi che l'inseguiva e ha vinto di precisione. In una stagione in cui tutti buttano via punti, Massimiliano Angelelli sa andare forte ma sa anche amministrare. E infatti è in testa al campionato...



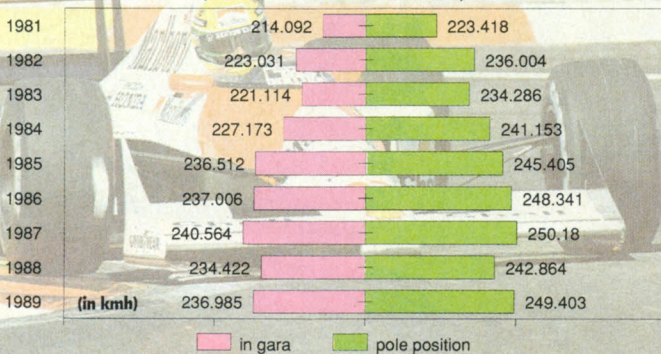
8 **SPICE** — In Formula 1 tutti vorrebbero il motore Lamborghini, ma per il '91 avranno solo due team. E cosa ti combina la Spice? Si assicura un V12 modenese per il Gr.C, accoppiandolo a un telaio che ha fatto vedere le sue qualità e che per il futuro promette grandi cose. 8 per l'intraprendenza.



8 **KEKE ROSBERG** — Keke fa sul serio: aveva detto che la chiamata della Peugeot per il Gr.C gli avrebbe ridato lo smalto di un tempo, i fatti gli danno ragione. Nei test con la 905 al Paul Ricard è sempre stato più veloce dell'altro tester Jabouille. E sostiene di essere al 60 per cento. Voto 8: la classe non è acqua.

MEDIE SUL GIRO A MONZA

(dal 1981 al 1989)



DIAMO I NUMERI

40 Sono le edizioni del Gp d'Italia disputate sul circuito di Monza. È il record della F.1: segue il tracciato di Montecarlo con 37 Gp di Monaco ospitati.

242,615 In kmh, la media più alta ottenuta dal vincitore di un Gp valido per il mondiale: Peter Gethin (Brm) a Monza 1971.

12 È il numero di Gp disputati a più di 220 kmh di media sul circuito di Monza. È il record per la F.1. Seguono l'Osterreichring (7 gare a più di 220 kmh) e Silverstone (6).

4,32 In miliardi di lire (calcolando il dollaro Usa a 1200 lire) l'indennità di liquidazione ricevuta da John Frasco in seguito al licenziamento dalla carica di presidente della Cart.



LA MIGLIORE DELLA SETTIMANA

LA BUONA FEDE DI FRANK

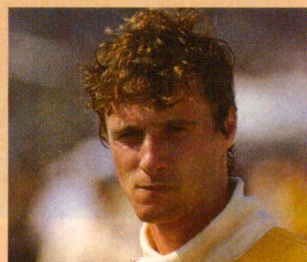
«Io ho agito in buona fede, puntando tutto per il futuro su questa operazione di mercato. Alesi sarebbe l'uomo giusto per noi, ma lo vuole anche la Ferrari. E quelli non sono stupidi...».

(Frank Williams sul Corriere dello Sport del 6/9)

CHI FRENA



5 **JAGUAR** — Mercedes imprendibili in Gr. C: tanto è vero che la Jaguar non ce l'ha fatta nemmeno con i... trucchi. A Donington le Xjr 11 sono state squalificate per avere consumato un litro più del dovuto. Va bene che era la gara di casa, ma avrebbero comunque finito al 3. e 8. posto. 5 di incoraggiamento.



4 **EDDIE IRVINE** — Birmingham: Irvine precede Barbazza che lo punta a tutte le staccate. Risultato: pensa di anticipare clamorosamente una frenata, causando l'inevitabile tamponamento dell'italiano che decolla e si ferma in bilico sul ciglio di una scarpata, con il casco spezzato... 4 per la sportività.



4 **VANCOUVER** — Un commissario ferito gravissimamente da una vettura uscita di strada, tanto che gli si effettua una tracheotomia mentre giace sull'asfalto. Tutto mentre la corsa continua, aggirando il punto «critico». È successo a Vancouver per la F. Indy. E del resto, «The show must go on». Complimenti: 4.

CONFUSIONE NELLA GRIGLIA DELLE PORSCHÉ

IN RIFERIMENTO all'articolo apparso su Autosprint in data 7 agosto in merito alla gara del Club Sport Italia di Misano, terrei a precisare alcuni punti. Senza nulla voler togliere alla bravura di Schenetti, in testa alla serie fino alla gara in questione (anche se io gareggio con un motore aspirato, mentre Schenetti ha un turbo più potente) mi trovo in seconda posizione a 0,5 punti dal leader quando mancano tre gare al termine. Tornando alla gara di Misano volevo sottolineare il danneggiamento che ho subito: al momento di schierarsi al via mi sono visto mettere in settima posizione anziché in quarta posizione (seconda fila) e a nulla sono valse le mie proteste («o è così o può uscire dalla griglia» mi è stato detto). Se fossi partito nella mia posizione non avrei dovuto rimontare ancora fino al secondo posto, perdendo molto tempo nei sorpassi e quando al 14. giro ho rotto la terza marcia non ho potuto mantenere la posizione in gara e nel campionato. Non sono quello che corre per vincere a tutti i costi. Ormai le grandi soddisfazioni me le sono tolte in gioventù, ma ci tengo alla precisione: corro per divertirmi e se poi arriva qualcosa, tanto meglio. Alle mie contestazioni a Misano mi hanno risposto prima facendomi vedere il foglio riepilogativo dei tempi della seconda sessione di prove eppoi ammettendo di essersi sbagliati, ma che avrei dovuto segnalargli il problema entro un'ora prima della gara. Ma come potevamo intervenire se in bacheca erano esposti solo i tempi della seconda sessione e mai uno schieramento di partenza. Può succedere, e non sarebbe la prima volta, che quando si corre in concomitanza con la Formula 3 siamo considerati dei tappabuchi e quindi nessuno si preoccupa di noi. Se ci sono da sopprimere, spostare orari di prove e gare chi ne subisce le conseguenze siamo sempre e solo noi (a Misano ci hanno accorciato i turni di prove e non avevamo neppure il warm up). Stiamo partecipando anche noi a un campionato e penso di poter esprimere anche a nome degli altri piloti del Club il rammarico di non essere trattati tutti alla stessa maniera.

Bruno Rebai - Sondrio

È INEVITABILE che chi gareggia nelle corse di contorno debba subire tutte le variazioni di programma non previste nell'avvenimento maggiore. Nel caso specifico della gara di Misano, abbinata alla Formula 3, c'era in ballo la stessa prova del tricolore della terza serie a causa dell'asfalto che in alcuni punti aveva ceduto e non garantiva la sicurezza ai piloti. Ovvio, quindi, che gli orari abbiano subito variazioni. Fin qui non ci si deve scandalizzare (ci sembra eccessivo parlare di warm-up in gare club...), mentre è allarmante quanto è avvenuto con la formazione della griglia. D'accordo che errare è umano, ma confondere i tempi della seconda sessione di prove con il riepilogo ci sembra veramente troppo. Anche per chi corre solo per il gusto di divertirsi.



DIDIER NON È STATO DENIGRATO

NON RIESCO a capire come abbiate potuto pubblicare una cosa così offensiva nei riguardi di un uomo che in nome della velocità ha dato la vita. Se ancora non lo avete capito mi riferisco a Didier Pironi. Nell'inserto curato da Cesare De Agostini si è accuratamente evitato di citarlo, come se si trattasse di un demone da esorcizzare, colui il quale, seppure indirettamente, ha causato la morte di Villeneuve perché è evidente che quelle ripetute omissioni stanno a significare proprio questo. Ancor'oggi non si vuole perdonare a Pironi quella magnifica vittoria a Imola, per questo si cerca di sminuirlo scrivendo che l'altro pensava si trattasse di uno show. Tutto questo è vergognoso, il dover osannare, esaltare, magnificare a tutti i costi un uomo cercando di denigrare un altro. È ingiusto soprattutto perché l'altro è uno che per la velocità è morto due volte: la prima ad Hockenheim, la seconda nelle acque al largo dell'isola di Wight. Volevo ricordare a De Agostini che a luglio nel '79 sul circuito di Digione a staccarsi dalla normale normalità di tutti i piloti furono in due: le staccate al limite Villeneuve non le faceva con la sua ombra...

Mario Parco — Taranto

NON comprendiamo il tono della sua lettera: Cesare De Agostini nel dipingere il ritratto di Gilles Villeneuve, uno dei cinque grandi protagonisti di «Quei piloti di cuore», lo speciale che abbiamo inserito nel numero 33-34, non ha affatto denigrato Didier Pironi. Quanto riportato fedelmente da De Agostini è storia: Didier, come era soprannominato da Ferrari il pilota francese, vinse il Gp di San Marino per il semplice motivo che non rispettò il cartello esposto ai box che imponeva il mantenimento delle posizioni. Villeneuve era davanti e avrebbe dovuto imporsi. Didier, invece, gli ha tirato un brutto scherzo che poi ha incrinato i rapporti tra i due. Gilles non si ritenne sufficientemente tutelato nemmeno dalla squadra e per questo andò in Belgio nervoso. Lo spinoso argomento, anzi, è stato trattato con tatto e discrezione. Lei stesso, fra l'altro, parla di Pironi che è

morto due volte, attribuendo parte dell'incidente di Gilles a Didier. E veniamo al duello di Digione fra Villeneuve e Arnoux: Renè viene citato come artefice di quella serie di emozioni insieme al canadese. Se è vero però che Villeneuve le staccate al limite, in quell'epico duello, non le fece con la sua ombra, è perlomeno altrettanto vero il contrario. Cioè che Arnoux le staccate al limite non le fece, a sua volta, con la propria ombra. Semplicemente lei non ha considerato che in quel testo si parlava di un pilota che non c'è più. Bisogna essere un po' meno tifosi...

REVSON UN POVERO RICCO

CARO Autosprint sono un ragazzo di 17 anni grande appassionato di automobilismo. Scrivo perché vorrei dei ragguagli sulla carriera di Peter Revson, un pilota che ha corso sia in F. 1 che in America.

Raffaele Moratti - Genova

ERA venerdì 22 marzo e correva l'anno 1974. Nel pomeriggio, sul circuito sudamericano di Kyalami, le prove libere delle F. 1 all'improvviso si interrompono. Un tremendo schianto e poi il fuoco. Alla curva «barbecue» la Uop-Shadow di Peter Revson era uscita di strada, pare a causa di una rottura nella sospensione anteriore sinistra. Per il pilota non ci fu niente da fare, durante il suo trasporto in ospedale cessò di vivere. Così, le cronache di quegli anni, ricordano la scomparsa del pilota americano. «Pete», come era amichevolmente chiamato da amici e colleghi, inseguiva il sogno del fratello maggiore Douglas anche lui tragicamente scomparso qualche anno prima. Nato il 27 febbraio del 1939 a New York, Peter Revson avrebbe potuto benissimo fare il miliardario «impenitente». Era infatti nipote di Charles Revson, fondatore della nota casa di prodotti cosmetici «Revlon». Ma la sua vita fu invece votata alle corse

SPORT PROTOTIPI SENZA BARCHETTE

VI SCRIVO per chiedervi se potete rispondere ad alcuni quesiti a cui vorrei trovare una risposta: le famose «barchette» torneranno a correre nel mondiale Sport Prototipi con il nome di C3? La Ferrari F40 lmsa perché non partecipa alla serie iridata nella categoria Gt C? E, infine, rinascerà come voi avete anticipato un campionato riservato alla Gran Turismo?

Luigi Rossetti - Follonica (Grosseto)

STANDO alla regolamentazione del campionato mondiale Sport Prototipi che entrerà in vigore l'anno prossimo non è previsto l'inserimento anche delle barchette, vale a dire le biposto corsa aperte. Le norme, infatti, prevedono che gareggino solo le Sport chiuse: a tal proposito è stata approvata la decisione che permette di realizzare i vetri nei materiali che si preferiscono onde consentire lo studio di forme diverse. Le C3 come le chiama lei, quindi, potrebbero trovare spazio solo nelle corse in salita. E veniamo alla Ferrari F40 Le Mans: questa vettura non corre in Europa per il semplice motivo che sarebbe stata l'unica ad animare la classe Gt C. La Porsche, per evitare il confronto diretto con le rosse, aveva posto un veto ai suoi clienti



di presentarsi in pista con la 959 che in teoria poteva essere l'unica vera antagonista della F40. È giusto, perciò, che i responsabili della Ferrari abbiano dirottato l'interesse verso la categoria Usa. E chiudiamo con il campionato Gran Turismo. Intorno alla nostra proposta si era scatenato molto interesse a cui non ha però fatto seguito nulla nei fatti. Anche se molta brace cova sotto la cenere...

CANDIDATO PER UNA STAGIONE IN F. ALFA BOXER

VI SCRIVO in quanto forse potreste aiutarmi a risolvere il mio problema. L'anno prossimo vorrei disputare una stagione di Formula Alfa Boxer, ma trovo molte difficoltà nel reperire gli indirizzi delle scuderie dove proporre la mia candidatura.

Marco Loi - Carini (Palermo)

INCREDBILE, ma vero. La Formula Alfa Boxer vive una stagione di grande difficoltà per il limitato numero di piloti che partecipano alla serie tricolore, eppure c'è chi vorrebbe entrare a far parte del mini-Circus e non ne trova il modo. Pubblichiamo volentieri la sua lettera aggiungendo che i team manager delle singole squadre faranno a gara a mettersi in contatto con lei, essendo una delle mosche bianche interessate alla serie. Per questo pubbli-



chiamo per intero il suo recapito: via Sant'Anna 82, 90044 Carini (Palermo). E ci tenga informati...

NEI TEST MONZESI STRISCIONI INFAMANTI

SONO una ragazza di 15 anni grande appassionata di automobilismo e di Formula 1 in particolare. Vi disturbo per dirvi che in un servizio mandato in onda dalla Rai riguardante le prove di Monza è stato in-

quadro uno striscione infame. Devo precisare che non sono ferrarista, non tifo né per Mansell, né tantomeno per Prost, anche se ritengo che siano due grandissimi campioni. Però non posso capire come i tifosi ferraristi possano esporre certi cartelli come Senna + Berger = Saddam Hussein. Capisco che i due piloti della McLaren non siano ben visti, ma non capisco come si possa paragonare due bravi ragazzi quali Senna Berger a un uomo che ha fatto quel che ha fatto. Mi auguro che il tifo automobilistico non degeneri agli estremi visti nel calcio. Vorrei dire a questi «idioti» che la prossima volta se vorranno fare il tifo dovranno scrivere Forza Ferrari. La cosa renderà merito a scuderia e a piloti.

Stefania Bollini - Bologna

Mi chiamo Chiara, leggo da molto tempo Autosprint e ho deciso di scrivere per sottolineare il comportamento incivile di molti tifosi, per lo più ferraristi. Mi sto riferendo agli striscioni osceni, indecenti, presenti in tribuna a Monza nei giorni delle prove del 28, 29 e 30 agosto. La maggior parte di questi inneggiavano contro Senna, offendendolo in mille modi. Ma neppure Berger è stato risparmiato. Io sono tifosa del pilota brasiliano e a causa del mio abbigliamento pro-Senna, ho dovuto subire pesanti offese. Il 28 agosto proprio davanti ai box McLaren c'era uno striscione con una scritta estremamente offensiva nei riguardi del pilota. Lo striscione è stato esposto pochi minuti prima che i carabinieri lo togliessero, ma ciò non ha impedito che io mi sentissi estremamente umiliata di essere italiana. In questo paese ti fare per un pilota non italiano e in più non ferrarista è estremamente difficile. E se Ayrton sarà in futuro in Ferrari gli esagitati tifosi ferraristi continueranno a non tifare Senna o ci sarà un voltfaccia?

Chiara Sala - Desio (Milano)

IN QUESTO periodo non è proprio il momento di scherzare su Saddam Hussein. Battute a parte, sono molti i lettori che sono rimasti colpiti dagli striscioni apparsi sulle tribune di Monza in occasione dei test di F.1 con scritte contro i due piloti della McLaren. In effetti si è andati ben al di là dei limiti del buongusto passando alle offese. L'appassionato di automobilismo non è mai stato paragonabile agli ultras del calcio.

automobilistiche. Acquistò la prima vettura da corsa nel 1962 impegnando tutti i suoi risparmi (10 mila dollari) messi in banca grazie allo stipendio che incassava facendo il ragioniere. La sua annata migliore rimane comunque quella del 1971, quando aveva dominato le prove della 500 miglia di Indianapolis. In quello stesso anno aveva fatto coppia con Denis Hulme per un gran finale: 1. e 2. nella serie Can-Am. Inoltre aveva vinto il Gran Premio di Gran Bretagna nel 1973 di F.1, impresa che aveva bissato vincendo il Gran Premio del Canada. In totale il pilota americano ha disputato 30 Gran Premi, vincendone appunto due. I suoi migliori piazzamenti nel campionato iridato li ha ottenuti nel 1972 conquistando la 5. posizione con 23 punti e nel 1973, sempre 5. con 38 punti. Nella sua non lunghissima carriera di F.1 ha gareggiato: nel 1964 con una Lotus Brm; nel 1971 con una Tyrrell Ford. Nel 1972 e '73 Revson è nel team McLaren ed è appunto in questa scuderia che ottiene i suoi migliori risultati. Nel 1974 lascia la McLaren per entrare nel team Shadow, squadra con cui avrebbe dovuto disputare gare sia in F.1 che nella Can-Am. In Argentina e in Brasile, le prime due competizioni a cui Revson partecipa nel 1974, aveva impressionato nelle prove ma in gara non era riuscito a piazzarsi. Il suo nome era anche molto legato alla «tenere» relazioni che spesso lo vedevano protagonista con bellissime donne. Ultima in ordine di tempo la modella americana Marjorie Wallace, anche lei colpita dal fascino discreto e dai modi gentili di uno degli ultimi signori della F.1.

FERMOPOSTA

SANDRO DE SANTIS - Terni — Un confronto diretto fra le due unità di Formula1 non è possibile perché hanno espresso il meglio del loro potenziale in anni diversi e con regolamentazioni tecniche variare. Esprimere un giudizio, quindi, sarebbe, scorretto e ingiusto.

LUCA RINCO - Portogruaro — In effetti non è facile trovare dei testi specifici sulla tecnica delle macchine da corsa, tanto più che c'è una crescente reticenza da parte delle Case e del Team a fornire dei dati esatti.

ANTONINO PIZZUTO - Aci Catena (Catania) — La cosa migliore da farsi è proprio seguire un corso di laurea in ingegneria. Le consigliamo il politecnico di Torino specie se le intenzioni sono quelle di dedicarsi all'aerodinamica.

BEVERLY SHAW - Castrocaro Terme (Forlì) — Non a caso Nigel Mansell ha pagato duramente la sua leggerezza dell'89: forse non si ricorda che è stato squalificato per un Gran Premio. La sua difesa d'ufficio quindi è del tutto ingiustificata.

DANIELE FAVERO - Torino — La Buick realizzerà un nuovo motore di Formula Indy che non avrà nulla a che fare con quello che corre attualmente: non siamo in grado quindi di dare le nuove specifiche tecniche.

MARCELLO BREVEGLIERI - Torino — Il controllo delle emissioni dello scarico si sta facendo sempre più attento, tanto a livello di gas inquinanti che di rumore. Non è un caso che quasi tutte le formule addestrative corrano ormai con scarichi marmittati per ridurre il numero di decibel e si sia sulla strada di dotare tutti al più presto delle marmitte catalitiche.

FRANCESCO SOGLIOLA - Napoli — Nel meridione si sta facendo il possibile per incentivare l'attività in pista: oltre a Pergusa è in funzione il tracciato di Binetto sorto vicino a Bari. In Puglia con la piccola pista che sarà quanto prima ampliata si è avuto un incremento nettissimo dei licenziati che vogliono gareggiare in circuito. È un buon segno.

GIGLIOLA DE NEGRI - Sanremo (Imperia) — I reclami vanno presentati entro un'ora dall'esposizione delle classifiche all'ora della corsa. Oltre questo limite non è più possibile intervenire per regolamento.

ANTONIO D. - Firenze — La vettura che le interessa non è ancora omologata ma lo sarà il prossimo anno. Potrà correre nel turismo anche in Italia.

MASSIMO CATALANI - Palermo — Le vetture più competitive nelle corse in salita sono senza dubbio le Sport con motore due litri. In questa configurazione hanno il miglior rapporto peso-potenza anche rispetto alle monoposto che sono state riammesse alle cronoscalate. È proprio per questo che le ruote scoperte non hanno trovato grandi sostenitori in salita.

FRANCO MAZZI - Verona — Nigel Mansell potrebbe prendere varie strade: ormai è assodato solo che non correrà con la Ferrari nel '91.

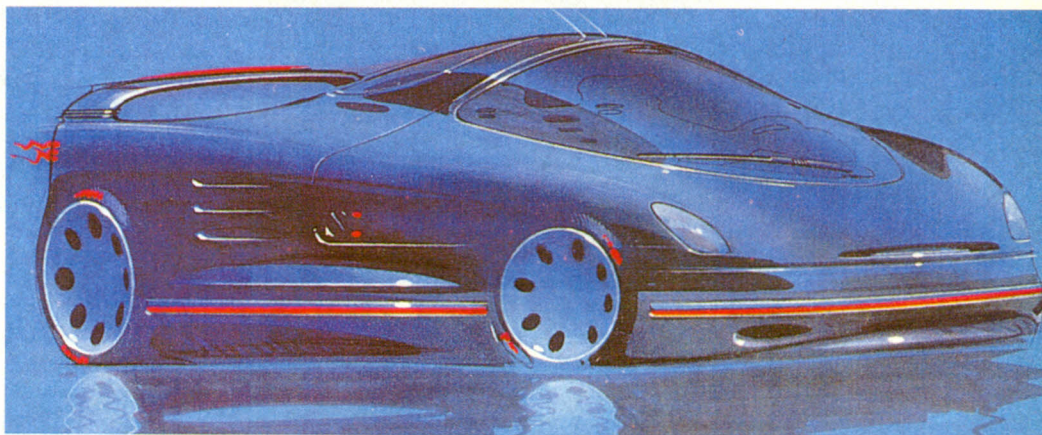
GRAN BRETAGNA SVELATA LA SUPERCAR McLAREN

LONDRA — Finalmente la McLaren ha alzato il velo sulla sua supercar stradale, mostrando a pochi intimi i primi disegni. Questo progetto della Casa di Woking, curato da Gordon Murray, ha come obiettivo principale quello di realizzare una vettura sportiva in concorrenza con la Ferrari F40. L'auto del debutto nella costruzione di vetture stradali da parte della McLaren sarà assai particolare. Creighton Brown, il responsabile commerciale dell'azienda di Ron Dennis, ha detto: «La nostra auto verrà deliberata seguendo le indicazioni della galleria del vento, inoltre sarà molto diversa da tutto ciò che si vede circolare sulle strade». A colpo d'occhio i primi disegni della neonata McLaren stradale ricordano molto le vetture di Gruppo C. Secondo i primi calcoli pare che questo veicolo possa avere un coefficiente aerodinamico di 0,18, inoltre sarà dotato di spoiler e minigonne regolabili dall'interno. Brown ha pure spiegato alcune scelte costruttive: «La carrozzeria — ha detto — sarà costruita in materiali superleggeri e resistenti che saranno lavorati usando le stesse strutture che producono i compositi destinati alla Formula 1, mentre il telaio sarà costruito in alluminio e leghe speciali». Per quanto invece riguarda la motorizzazione, Brown ha evitato di sbilanciarsi: si è limitato a dire che il prototipo è stato disegnato per alloggiare un motore a 8 o 10 cilindri. Il matrimonio con un propulsore Honda non dovrebbe quindi sfuggire alla McLaren stradale, anche se le altre ipotesi non vengono scartate a priori. Ufficialmente il prezzo non è stato ancora annunciato, ma pare che si aggirerà attorno al miliardo e trecento milioni di lire. La lista delle prenotazioni, già lunga, è aperta e le prime consegne sono fissate per la fine del 1993.

BIRMINGHAM. Tuttora c'è un clima di incertezza attorno al Superprix di F. 3000. Alla base del problema vi sono anche le spaccature nel Parlamento locale. Per dare nuova linfa all'interesse per la manifestazione, anche a livello politico-sociale, si era anche pensato di proporre una gara del mondiale Sport Prototipi. Gli organizzatori locali avendo capito che qualcosa stava cambiando attorno alla gara di F. 3000 si erano rivolti a Ecclestone per un aiuto e un primo assenso. Ovviamente il



Ecco i primi disegni della McLaren stradale, sotto. Le forme di questa super-car possono però ancora subire degli affinamenti. Hakkinen, a lato (Photo 4), dominatore assieme a Salo della F. 3 britannica, ha contribuito a ridurre l'interesse della Bbc



vicepresidente della Fisa oltre a dare un primo parere favorevole ha anche avanzato una richiesta economica più sostenuta. In ogni caso i responsabili della corsa britannica sono ottimisti, Andrew Marriott responsabile delle relazioni con la stampa ha detto: «Credo che il Superprix si correrà anche nel '91. La gara è stata messa in forse da ragioni meramente politiche. Inoltre c'era da definire l'ammortamento dei costi pubblicitari. Infine la vecchia legge che sostiene la manifestazione ne vincola lo svolgimento per la solita data fissa, mentre sarebbe fondamentale un più elastico inserimento nei calendari Fisa. Tutto ciò — ha concluso Marriott — viene ora tenuto fermo dal Governo locale». Se passeranno le modifiche della legge, si determineranno i presupposti affinché Ecclestone porti le Sport Prototipi sulle strade della città di Birmingham; in

caso contrario il Superprix resterà una delle più spettacolari gare del campionato di F. 3000.

BBC. Il network televisivo di proprietà del governo inglese ha deciso di abbandonare la Formula 3. Il campionato «da sbadigli» che vede protagonisti i due finlandesi Hakkinen e Salo perderà il prezioso supporto delle telecronache dal vivo più a causa del rinnovato interesse nella serie britannica di F. 3000 che per la scarsa vitalità agonistica dimostrata sino ad ora. La nuova serie inglese di F. 3000 ha infatti ottenuto il benestare della Bbc nel 1991 visto l'interesse promozionale riscontrato anche a livello europeo. Molti sono i piloti, infatti, che preferiscono affrontare il campionato cadetto di F. 3000 prima del salto nella più impegnativa serie internazionale. □

SONO IN RESINA LE FIAT TIPO DELLA CB MODELS

DOPO una bella serie di furgoni e camioncini Fiat degli anni '40 e '50 sono ora disponibili i modelli della Fiat Tipo, nelle versioni berlina e 16V, prodotti dalla Cb Models. Si tratta di una piccola Casa romana che produce modelli in resina, scala 1/43, venduti in kit oppure già montati e rifiniti, a prezzi che si aggirano intorno alle 110.000 lire. La novità principale di queste due versioni della Tipo è che, a differenza dei modelli precedenti, con essi la Cb Models si inserisce nel settore delle vetture moderne: un arrivo dall'indubbio interesse. Le Tipo della Cb Models appaiono precise nelle linee generali, con un buon livello di finitura e la presenza di molti particolari. Alquanto ben riusciti ci sono sembrati i cerchi, soprattutto quelli della versione berlina.

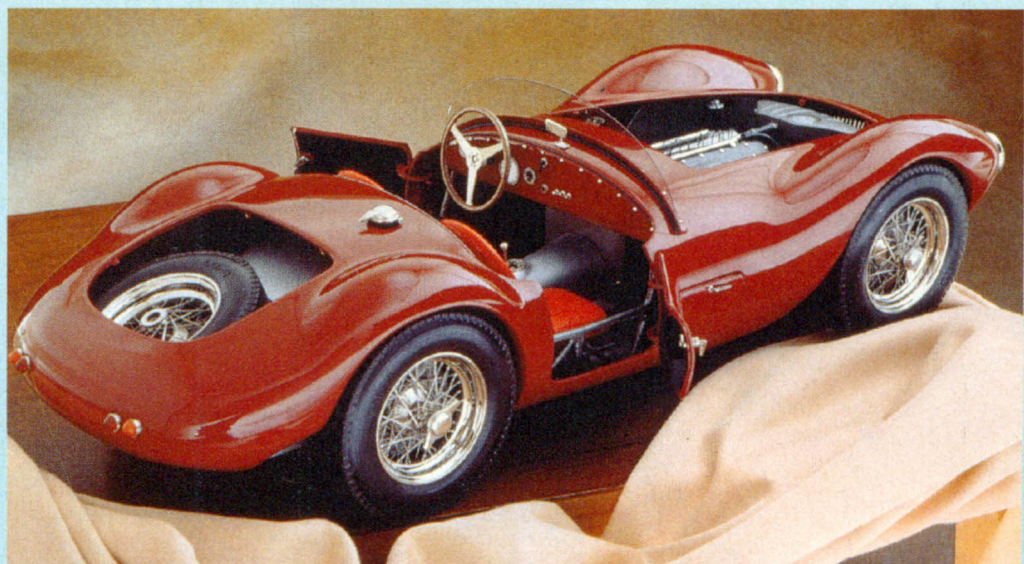
CB MODELS: Viale Pinturicchio 14, 00196 Roma



ECCO LA DELTA CON I COLORI FINA-JOLLY CLUB

IMPAREGGIABILE per livello di rifiniture e di particolari la riproduzione, in metallo bianco, scala 1/43, della Lancia Delta 16V Gruppo A di Meri Kits si è arricchita di una nuova versione: si tratta di quella condotta da Dario Cerrato e Geppi Cerri al rally di Montecarlo di quest'anno. È la Delta 16V del Jolly Club con i colori Fina, che è stata poi usata da Cerrato anche nell'Europeo e soprattutto nell'italiano rally. Una versione importante che sicuramente gli appassionati di modelli da rally non si lasceranno sfuggire. La precisione generale è buona mentre raggiungono il superlativo in questo modello i particolari: sono tantissimi e quasi tutti ottenuti tramite fotoincisione. Con questa ennesima Delta la serie delle vetture torinesi è ora alquanto completa. A quando la vettura utilizzata nel campionato italiano da Liatti e nell'Europeo da Tabaton con i colori Grifone-Esso?

MERI KITS: Via degli Orsolani 53, Trexende, 17025 Loano (Savona).



E' LA A6GCS IN SCALA 1/10 PRODOTTA DA BRIANZA IN SERIE LIMITATA UNA MASERATI DA FANTASCIENZA

DA SEMPRE la scala 1/10 è sinonimo di classe allo stato puro. Sono pochi gli artigiani che sfornano modelli di queste proporzioni e quasi tutti fanno esemplari unici. Carlo Brianza; dopo aver immesso sul mercato riproduzioni in scala 1/14 che si avvicinano moltissimo alla qualità delle sorelle maggiori in 1/10, ha pensato di fare qualcosa di più. È nata così la riproduzione della Maserati A6Gcs proprio in scala 1/10 ma non in esemplari al massimo: ne saranno «tirati» infatti una quindicina di esemplari al massimo. Sarebbe, in sostanza, come se un grande pittore realizzasse personalmente più copie di un suo quadro. Il paragone potrà sembrare azzardato ma quando si vede la Maserati di Brianza ci si rende conto che non è così. Il modello, lungo cir-

ca 40 cm, ha carrozzeria in lamiera di nichel in pezzo unico, senza cioè alcun elemento di giunzione, né saldature. È questo il frutto di un nuovo procedimento studiato dallo stesso Brianza. Il modello è poi caratterizzato da uno splendido telaio a traliccio tubolare, dalla riproduzione delle sospensioni, dalle ruote a raggi con pneumatici in gomma morbida e battistrada uguale all'originale, dai sedili in pelle, dal volante in mogano. Se tutto questo non fosse ancora sufficiente per strabiliarvi allora dovete sapere che porte e cofani della A6Gcs di Brianza sono apribili, con relative maniglie e serrature. La produzione di questa super Maserati è già cominciata.

ABC: Via D. Chiesa 2, Cp 40, 21049 Tradate (Varese).



È PRONTA LA MARCH-PORSCHÉ DI FABI

FORSE NON sono la loro specialità ma quelle poche che producono riescono sempre molto bene. Stiamo parlando della francese Starter e dei suoi kit in resina, scala 1/43, relativi alle monoposto. Quella cui ci riferiamo in particolare è già in distribuzione da qualche tempo: si tratta della March-Porsche di F. Indy in versione '89 e con i colori bianco-verdi dello sponsor Quaker State. Per la precisione si tratta della monoposto portata ad uno splendido successo da Teo Fabi nella gara di Mid Ohio dello scorso anno. Il modello appare preciso nelle forme e ben dettagliato, soprattutto per quanto riguarda le sospensioni e le ali, che sono a livello delle ottime realizzazioni italiane di Meri Kits e Tameo. Anzi, proprio il fatto che i due costruttori nostrani abbiano in catalogo parecchie F. Indy rende ancora più interessante il fatto che anche la Starter vi si sia dedicata. In questo modo c'è infatti da sperare che si possa arrivare ad avere una produzione se non di tutte le monoposto «a stelle e strisce» almeno di quelle più interessanti.

STARTER: 12 Boulevard Pardigon, 13004 Marsiglia (Francia)

NELLA «GRIGLIA» DI MERI KITS ANCHE LA DALLARA

LA PRODUZIONE relativa alle monoposto del mondiale F.1 edizione 1990 non conosce soste. Dopo le varie McLaren, Ferrari, Williams, Lotus e compagnia la Meri Kits ha preparato la Bms-Dallara 1990. Anche questa in kit di montaggio, come le altre che l'hanno preceduta, nella solita scala 1/43, la monoposto di DeCesaris e Pirro si presenta assai bene. La carrozzeria, il fondo e molti altri particolari sono realizzati in metallo bianco, mentre con l'ausilio delle fotoincisioni sono state ricavate parti quali le paratie laterali degli alettone, le sospensioni, le cinture di sicurezza e via dicendo. Anche questa Bms-Dallara è insomma un modello riuscito, che non potrà mancare nella raccolta dei collezionisti di monoposto. Molto ben realizzate le decalcomanie, che non presentano alcuna difficoltà di «posa in opera».

MERI KITS: Via degli Orsolani 53, Trexende, 17027 Loano (Savona)



F.3000

*Damon Hill ha appena urtato
contro un muro e schizza fuori
dalla sua monoposto per mettersi
in salvo: questa è l'immagine
simbolo dell'attuale F.3000 che
deve cambiare per uscire da
una grave crisi (Photo4)*



IL TEMA
CAMPIONATO IN CRISI

AL CAPOLINEA

La serie cadetta ha costi esagerati e un ritorno promozionale nullo. Per questo deve cambiare: potrebbe diventare la Formula 1 B con gare al sabato dei Gp

■ In F.3000 spira aria di crisi preannunciata. Non certo per quanto concerne lo spettacolo offerto, o per la qualità dei partecipanti, visto che questa formula per i piloti è diventata anno dopo anno sempre più un passaggio obbligato per la

Formula 1. La crisi che colpisce la categoria è ben più grave e ricorda molto quella che uccise a suo tempo la F.2: è legata ai costi, in graduale aumento, senza un adeguato ritorno pubblicitario per gli sponsor. È il male del campionato cadetto, che

non riesce a trovare una sua vera identità, completamente soffocato com'è dalla F.1 a livello d'interesse da parte dei mass-media ed in particolare della televisione. I grandi sponsor, allora, fuggono verso altri

Paolo Bombara





lidi (com'è successo quest'anno con la Q8 e scederà a fine stagione con la Camel) e quest'emorragia risulterà alla lunga fatale se non s'interviene in tempo per trovare una soluzione. I responsabili delle squadre attualmente impegnate in F. 3000 si sono resi conto del problema da tempo e, ormai annualmente, si riuniscono per cercare di trovare un'idea comune capace di salvare questo campionato. Senza grandi risultati però, a causa delle opinioni e degli interessi diametralmente opposti che li dividono. Le ultime proposte, sortite dalla riunione svoltasi a Pergusa di cui Autosprint ha già parlato, rispecchiano la confusione che regna a questo livello tra le varie squadre e ci sembrano comunque andare verso lo sminuimento della categoria. Partendo dal presupposto che così non si può andare avanti senza correre allo sfacelo, esistono, in effetti, due possibili alternative: diminuire drasticamente i costi e vivacchiare finché dura, o cercare di promuovere l'immagine della categoria per interessare maggiormente gli sponsor. Noi pensiamo che la seconda soluzione sia la migliore nell'interesse di tutti, anche se non è probabilmente la più facile. Vale la pena tentare qualcosa di coraggioso.

IL DITO NELLA PIAGA. L'annuncio del ritiro della Camel dalla F. 3000, come sponsor globale d'una squadra, ha avuto l'effetto di una bomba, ma da tempo ormai ci si era resi conto che la scalata dei costi stava portando la categoria su una brutta piega. Eccezione fatta per tre o quattro squadre gestite professionalmente e gestite sul modello F. 1, il resto del paddock della F. 3000 è lo specchio stesso dei problemi che la attanagliano ed anche la causa. La maggior parte dei team non riescono infatti a trovare un budget sufficiente per disputare una stagione onorevole con adeguati margini, coll'inevitabile risultato di trovarsi ben presto nel corso della stagione con l'acqua alla gola e a dover economizzare qui o là. Quando si constatano sempre più spesso (talvolta anche sulle vetture di squadre di primo piano) perdita di specchietti, alettoni, o il distacco della batteria mal fissata non ci si può limitare a invocare la sfortuna. Simili deficienze di preparazione non dovrebbero essere tollerate neppure nelle categorie promozionali, figurarsi in quella che è di fatto l'anticamera della F. 1. A questa mancanza di professionalità si somma la tipica danza dei piloti da un sediolino all'altro e dell'arrivo di volti nuovi nel corso della stagione. Per far fronte ai problemi di budget è ormai entrato negli usi e costumi di molte squadre (prevalentemente britanniche) di rimpiazzare i propri piloti con altri e poter spremere così nuovi sponsor. D'altra parte, le carenze di queste stesse squadre, che affrontano le gare con la mentalità di un'impresa d'affitto di vetture da corsa, spingono spesso certi piloti a cambiare squadra nel corso dell'anno.

LA PROPOSTA. La precedente analisi porta a una constatazione: per far progredire la F. 3000 c'è essenzialmente bisogno d'iniettare sangue nuovo e cambiare certi parametri. Per sangue nuovo s'intende affiancare le poche squadre professionali già esistenti con altre animate dalla stessa voglia di ben fare e d'imporsi e operare, in tal modo, una soluzione naturale. Per raggiungere questo scopo, la miglior soluzione sarebbe legare la F. 3000 al carro della Formula 1, dove vige attualmente una situazione d'eccesso di partecipanti che ha portato a quell'abberrazione che sono le prequalifiche. Perché allora, non far divenire la F. 3000 una sorta di «serie B» della F. 1, calcata sull'esempio calcistico con tanto di promozioni e retrocessioni a

fine anno. La F. 3000 ingloberebbe anche le squadre attualmente costrette a disputare le prequalifiche in F. 1. Si può immaginare, ad esempio, la creazione d'una classifica per le squadre (non si può per ora parlare di costruttori) di F. 3000 e che le prime tre classificate acquisiscano la possibilità di accedere in F. 1 l'anno successivo facendo retrocedere le squadre di F. 1 classificate in coda al campionato maggiore. In virtù delle grandi differenze d'impegno finanziario per disputare questi due campionati, quest'opportunità non dovrebbe costituire un obbligo per il salto di categoria (il gettone di diritto potrebbe essere rivenduto ad una squadra di F. 1 desiderosa di rimanervi) ma una condizione sine qua non per accedervi. Si tratterebbe insomma d'un modo per incentivare l'interesse della F. 3000 e di risolvere l'inferno delle prequalifiche. Il campionato di F. 3000 dovrebbe, infatti, essere disputato interamente a contorno dei Gran Premi europei di F. 1, con la gara al sabato com'è successo quest'anno ad Hockenheim ed era già accaduto in passato. Se ci fosse la volontà da parte di Ecclestone e della Fisa, tutto potrebbe essere pianificato e organizzato per una promozione della categoria a costi minimi. La presenza sul circuito delle Tv e della stampa mondiale dovrebbe garantire uno sviluppo ben maggiore a questa categoria senza mettere in ombra la F. 1. I costi anziché calare salirebbero ancora, ma anche l'interesse degli sponsor. □



LA FISA

ABBINAMENTO GIUSTO

PARIGI — Marcel Martin è stato sino allo scorso anno il delegato della Fisa per la F.3000 ed è probabilmente la persona che meglio conosce questa categoria in seno alla federazione internazionale. «Devo premettere che parlo a titolo personale e non in veste ufficiale, in quanto questa proposta non è mai stata discussa alla Fisa. I costi sono triplicati in due anni. Ma i principali responsabili di tutto ciò sono le squadre stesse. Si è assistito a partire da quest'anno a uno spiegamento di motorhome da 300 milioni e le varie squadre alloggiano spesso nei migliori alberghi. Tutto ciò stona con le loro lamentele in merito ai costi. In altre parole la F.3000 vive al di sopra dei suoi mezzi. Premesso ciò, concordo chiaramente nel dire che associare la F.3000 alla F.1 può essere positivo ammesso che si riesca a ottenere la diffusione televisiva delle sue gare. In ogni caso si tratterebbe di una buona promozione che risolverebbe inoltre un altro problema: quello delle concomitanze spesso esistenti tra gare di F.3000 e Sport Prototipi. Molti più piloti della F.3000 potrebbero, in effetti, essere interessati dal Gruppo C se non sussistesse questa incongruenza. Sono meno favorevole, invece, all'idea della "serie A" e "serie B" per F.1 e F.3000. Preferirei, personalmente, che la F.3000 diventasse un passaggio obbligato anche per le squadre intenzionate a accedere alla F.1». □

I PARERI I TEAM MANAGER DELLE SQUADRE TOP SONO CONCORDI

DISPOSTI A SACRIFICI PUR DI LEGARCI AL CIRCUS

A lato, Naspetti si aggrappa al futuro della F. 3000 che non è molto roseo se non si risolvono i problemi di natura finanziaria (Orsi). Sempre più spesso si vedono monoposto ferme (sotto a sinistra). Sotto a lato, due momenti del pauroso incidente fra Barbazza e Irvine a Birmingham: la nera monoposto di Fabrizio ha capotato più volte (Foto Sutton)



■ L'idea di abbinare la Formula 3000 alla Formula 1 piace ai responsabili dei top team mentre non è condivisa dalle squadre minori. Vediamo cosa ne pensano.

JEAN-PAUL DRIOT

(Team manager Team Dams)

«Questa proposta mi trova completamente favorevole, devo dire anzi che avevo già pensato a qualcosa di simile. Credo fermamente che la coabitazione con la F.1 non costituisca un problema, ma che sia solo una questione d'organizzazione. Questa prospettiva non toglierebbe nulla alla F.1 ma farebbe un gran bene a tutti, piloti e spettatori compresi. Gli organizzatori non avrebbero una lira in più da sborsare con in contropartita lo spettacolo offerto dalla F.3000. Inoltre la Tv sarebbe già sul posto e operando nel modo giusto non dovrebbe certo esser difficile trovare una rete disposta a trasmettere le immagini delle nostre gare, se non altro dalla rete nazionale del paese in questione per i nostri sponsor sarebbe fondamentale. Ed è quanto è successo, ad esempio, ad Hockenheim dove la Tv tedesca ha trasmesso in diretta la nostra gara. È vero che dovremmo fare qualche concessione, per quanto concerne lo spazio nel paddock e le facilità di lavoro, ma il gioco vale la candela. Immaginiamo soltanto per un istante di correre a Monaco al posto della F.3. Sarebbe favoloso per noi e per gli sponsor e poco importa se il paddock si trova all'altro capo del circuito. Anche il fatto d'evolvere sotto gli occhi della stampa mondiale è molto importante, se poco a poco potessimo avere diritto allo spazio che questa concede alla 250 con rispetto alla 500 cc nel motociclismo sarebbe un sogno. Le proposte fatte da certe squadre inglesi sono invece un non-senso, tendono a far regredire la categoria invece





di promuoverla e a cancellare il solo aspetto interessante che vige attualmente in F.3000, ovvero la grande competitività. Livellare le prestazioni, ridurre le prove e i treni di gomme a disposizione, ovvero le possibilità d'evolvere, non m'interessa. Se è questa la F.3000 che vogliono preferisco andare a giocare a bocchette. D'altra parte bisogna far qualcosa, perché se si continua così il castello di carte prima o poi crollerà».

LAMBERTO LEONI

(Team manager della First Racing)

«L'idea è senz'altro valida e sarei pienamente favorevole se mai dovesse venire realmente proposta a livello ufficiale. Ma c'è a mio parere un problema, dovuto al fatto che a Ecclestone quel che interessa sono i soldi e che proponendo la F.3000 contemporaneamente alla F.1 perderebbe i diritti che pagano attualmente gli organizzatori delle gare di F.3000. A meno che non gli stia bene rifarsi con i premi d'arrivo delle squadre. Personalmente sarei dispostissimo a rinunciarvi e così, sono certo, lo sarebbero alla Dams, ma non credo che sarebbero dello stesso avviso i team di secondo piano britannici. A loro tutto quel che interessa è mettersi da parte un gruzzoletto, poco importa della promozione della categoria del prestigio e via dicendo. D'altra parte se la F.3000 non gode di una buona immagine è essenzialmente colpa loro. Come può Bernie Ecclestone promuovere un campionato dove, a parte i dieci migliori piloti, tutti gli altri continuano a cambiare di gara in gara. Per dare un'immagine a un campionato ci vuole un certo pacchetto di garanzie e la categoria attualmente non appare certo in grado di poterle offrire. Sì, forse l'arrivo delle squadre che disputano le prequalifiche potrebbe veramente far cambiare in meglio la situazione a dare l'impulso che ci vuole. Oggi come oggi, l'80% delle squadre che prendono parte a questo campionato non se lo meritano, ovvero non dimostrano in nessun modo di avere un appoggio supportato dalla mentalità giusta per un campionato di questo genere, e ciò è piuttosto deprimente. Le soluzioni alternative prospettate dai team manager inglesi contengono un buon numero



di assurdità e ben ha fatto Ecclestone a trattarli da imprese di rent-a-car. Loro vogliono ridurre i loro costi di gestione, mica calare le cifre che richiedono agli sponsor. Ritengo, però, che potrebbe essere interessante adottare un monomotore, che potrebbe essere il Cosworth, con una preparazione uguale per tutti ed un solo telaio. La certezza di dover fornire molte squadre e l'assenza di competizione invoglierebbe preparatori e costruttori a proporre prezzi interessanti e i costi di gestione sarebbero considerevolmente ridotti. Alla fin fine emergerebbero il miglior pilota e la miglior squadra. Ma la vostra proposta è veramente interessante, a patto di non essere costretti a passare in F.1 e poter eventualmente rivendere il gettone di diritto».

COLONI CONTRARIO

NIENTE RETROCESSIONI!

Ma il Circus della Formula 1 come accetterebbe l'abbinamento con la Formula 3000 e, soprattutto, il discorso delle promozioni e retrocessioni che potrebbe vedere coinvolto qualche team di secondo piano della massima Formula? Lo abbiamo chiesto a Enzo Coloni che attualmente gestisce la squadra che fa le prequalifiche e che quindi potrebbe entrare nell'agone dei bocciati. «Non se ne parla nemmeno — dice con convinzione Coloni — proprio recentemente è stato confermato il Patto della Concordia per cui chi in F.1 c'è ci resta. Altro che retrocessioni alla maniera del calcio. Eppoi il problema non è tanto quello: in F.1 può accedere non chi vince magari con merito il F.3000 ma chi è in grado di costruirsi un telaio, essendo un vero costruttore. Detto questo voglio essere molto chiaro che non ho nulla contro la serie cadetta che è molto formativa. Anzi sono favorevole all'idea di farla correre al sabato dei Gran Premi per darle una maggiore promozione. Sinceramente non mi crea alcun problema, perché allora creare un impedimento a dei team che hanno fatto il possibile per fare un salto di qualità. La Fisa, quindi, fa bene a vagliare alcune delle loro proposte che mi sembrano ragionevoli».

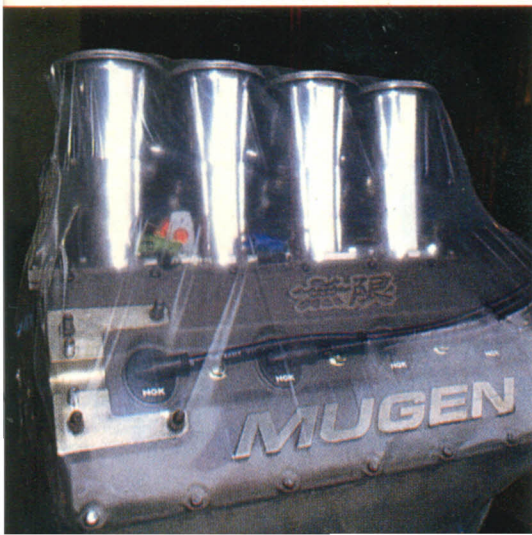
FOLLI LE PROPOSTE DEI TEAM MINORI

SI PENSA AL RISPARMIO

■ Bernie Ecclestone, che com'è noto supervisiona anche la categoria cadetta, non ha accolto molto favorevolmente il pacchetto di proposte che tendono, in effetti, a sminuire la F. 3000. Tanto da farla regredire persino nei confronti della F. 3, eccezion fatta per la potenza dei motori. Nel tentativo di ridurre i costi, alcuni team manager avevano ipotizzato il lancio d'una sorta di gara d'appalto tra costruttori di telai e preparatori di motori che avrebbe ovviamente visto premiato il miglior offerente. Così come esiste una monogomma in F. 3000, perché non istituire un monotelaio e un monomotore? Si verrebbe a creare, in sostanza, un'ennesima categoria promozionale con i vantaggi, ma anche gli svantaggi di questo tipo di competizioni e senza neppure il supporto logistico di una Casa. Appiattare a tale livello di competizione le prestazioni ci pare rischioso. Come si può, del resto, precludere ai vari costruttori di telai (Reynard, Lola, Ralt o altri) la possibilità di misurarsi nella categoria anticamera della F. 1? Se da ogni parte si sostiene,

vista ad esempio l'esperienza negativa della Life quest'anno, che ci vorrebbe una superlicenza per le squadre di F. 1, non si vede perché ciò non dovrebbe essere vero anche per i costruttori. Tanto più che in F. 1 squadra e costruttore sono un sinonimo. Per regolamento. Si è parlato anche di limitare il numero di treni di pneumatici utilizzabili da ogni vettura per ogni gara e di ridurre drasticamente anche il numero di prove libere. Proprio quando è evidente che spesso le carenze di preparazione riscontrate in F. 3000 anche su vetture di squadre a priori competitive è l'effetto delle troppe poche giornate di prove libere svolte nel corso dell'anno. A titolo d'esempio basti dire che un qualsiasi pilota d'una squadra di buon livello del campionato italiano di F. 3 percorre un numero di chilometri di prove libere infinitamente superiore a quello della maggior parte dei suoi colleghi di F. 3000. Lo stesso si può dire della proposta di vietare le vetture di riserva, i cosiddetti «muletto», al solo scopo di comprimere ulteriormente il personale. □

Sopra, Apicella con la Reynard della First sfreccia davanti alle tribune deserte (Orsi). Sotto, il motore Mugen «impaccato»: si propone l'uso del solo Cosworth (Photo4). A lato, due piloti in difficoltà: la carenza di fondi ha reso le vetture di parecchi team sempre meno affidabili





IL PERSONAGGIO

ALEX FIORIO

RILANCIO FORD

Il mini programma '91 proposto dalla Lancia gli andava stretto. Ecco perché ha divorziato. Ora l'ingaggio nel team ufficiale inglese gli apre nuovi orizzonti professionali



Innanzitutto i fatti. La domenica precedente il rally 1000 Laghi Didier Auriol aveva finito di sfogliare la margherita «Lancia... Ford... Lancia...»; l'ultimo petalo rimasto tra le dita del francese aveva indicato Torino. Qualche ora più tardi la permanenza di Alex Fiorio tra le fila della Casa torinese era segnata: per lui non c'era più posto, per il '91 avrebbe dovuto cercarsi un'altra sistemazione. Quanto gli era stato proposto, un paio di gare con il team ufficiale più qualche uscita col Jolly Club, gli andava stretto. Il divorzio, clamoroso, era consumato se non ancora di fatto almeno nelle intenzioni. Per il venticinquenne torinese nato, cresciuto e maturato rallisticamente in casa Lancia, iniziavano i giri esplorativi. Lo avevano richiesto Nissan, Mitsubishi ma soprattutto

Ford. Ed è stata proprio quest'ultima ad aggiudicarsi i servigi di Alex. Ancora due giorni prima della grande corsa di Jyväskylä, Fiorio junior avvertiva non poca amarezza nel guidare, per una delle ultime volte, la Lancia Delta. «È una vettura fantastica — andava dicendo mentre affrontava i dossi finlandesi con il "muletto" — ma ormai la strada che ho imboccato mi porterà lontano». Come dire, la Lancia mi ha già perso; la decisione di trasferire armi e bagagli alla concorrenza era già stata presa. Ancora un paio di giorni per definire i dettagli del programma '91 con la Ford Motorsport e poi il pronunciamento del fatidico «sì»: lasciava la Finlandia con già la certezza che per lui il futuro sarebbe stato dalle parti di Boreham, ancora insieme al suo «socio» Gigi Pirollo, il co-

quipier che dall'86 si sgola nel dettargli le note e che è stato determinante per la sua formazione professionale. La Lancia si è dunque lasciata scappare un ragazzo di venticinque anni che in due stagioni, '88 e '89, ha portato a Torino un bottino di 141 punti complessivi, che ha contribuito non poco alla conquista di quei titoli marche che sotto la Mole Antonelliana dicono essere il loro principale obiettivo, che ha sempre obbedito agli ordini di squadra — non ultima la rinuncia di andare in Argentina — che ha dimostrato in più di un'occasione di essere una pedina importante nell'economia di un campionato. Eppure per lui, che ha il non disprezzabile vantaggio di essere il più giovane top driver del giro mondiale, non si è trovata una soluzione: nel '91 la Lancia sarà composta per due terzi da stranieri, Auriol, francese e Kankkunen, finlandese; il terzo di italianità è dato da Miki Biasion. Nell'ingaggio del torinese da parte della Ford c'è comunque un riconoscimento a una scuola rallistica, quella italiana: i nostri piloti adesso all'estero sono davvero considerati. E l'impressione favorevole che Cunico ha suscitato nel corso dello sviluppo della Sierra Cosworth a trazione integrale deve aver avuto certamente il suo peso nell'indirizzare Peter Ashcroft e il management della Ford a rivolgersi a Fiorio junior, quindi a venire a pescare in Italia. Adesso Alex si ritrova in tasca otto gare del mondiale '91, esattamente ciò che l'ambizione dei suoi venticinque anni andava cercando. «Ormai mi sento pronto per affrontare una stagione completa in un team ufficiale — confessava candidamente in Finlandia — e di questo mio desiderio in Lancia ne sono a conoscenza da tempo. Con la riconferma di Auriol, comunque, per me non c'è più spazio. Francamente non mi entusiasma l'idea di correre ancora a mezzo servizio, tra il team Martini e la scuderia Jolly Club. Vorrei avere la possibilità di confrontarmi con una vettura ufficiale per un intero campionato». Accontentato. Tuttavia nella decisione di separarsi dai torinesi c'è un pizzico di amarezza. «E non potrebbe essere diversamente perché in Lancia sono nato e cresciuto agonisticamente, perché con i ragazzi dell'Abarth e soprattutto con i meccanici del Jolly Club, con il mio diesse Claudio Bortoletto ho vissuto momenti indimenticabili, ho imparato a diventare un professionista, mi hanno insegnato anche a stringere i denti, a soffrire. Ciò non lo posso scordare. Ma non posso neppure dimenticare che ho venticinque anni». E che vuole finalmente vincere il suo primo rally di campionato del mondo. A infrangere la barriera che separa dal successo, Alex ci andò vicino nell'ottobre scorso quando al Sanremo fu sconfitto, all'ultima speciale, da «re» Biasion per l'inezia di cinque secondi; cinque miseri secondi che allora gli sembrarono un'eternità. E un'atrocità. «Con quel Sanremo credo di

Maurizio Ravaglia





aver dimostrato di saper mantenere calma e concentrazione anche nei momenti più critici, la lotta con Miki e con Sainz fu davvero stressante, sia per la guida sia per il sistema nervoso». Con ventinove gare mondiali disputate in quattro anni e mezzo, Fiorio può vantare una buona conoscenza dei rally più classici, Safari compreso. «Ed è proprio per questo — racconta — che ambisco a misurarmi con una vettura ufficiale. Corre con una scuderia semiufficiale, sebbene eccezionale e ben diretta come è il Jolly Club, non è la stessa cosa. Sì, è giunto il momento di capitalizzare quanto imparato in queste stagioni. Se fosse dipeso da me l'avrei fatto con la Lancia. Ma non è andata così». E nelle sue parole non c'è nessun tono di ripicca verso chi non l'ha voluto. Alex Fiorio dunque approda alla Ford unicamente per meriti sportivi e professionali, il volante ufficiale se lo è meritato sul campo. I pur compassati e nazionalisti appassionati britannici, per i quali il mondo continua a essere la loro Gran Bretagna, lo hanno subito compreso e l'annuncio che il «figlio di Cesare» era passato alla Ford è stato accolto con entusiasmo, che è anche un segno di rispetto. Una volta tanto non hanno storto il naso se a un suddito di Sua Maestà Britannica è stato preferito uno straniero, il primo italiano che correva a tempo pieno per una squadra non tricolore. Un buon affare, anche, l'acquisto del team inglese perché Alex porterà con sé i segreti della Delta, che vuol dire poi la possibilità di capire immediatamente cosa ancora manca alla Sierra 4x4 (e alla Escort a trazione integrale). «Mi hanno insegnato a rimanere con i piedi per terra, a non crearmi illusioni. Con la Ford sono consapevole di ciò che mi aspetta perché ci sarà da lavorare sodo». Voglia di rivincita verso chi non gli ha permesso di restare laddove il suo cuore avrebbe voluto? No, piuttosto l'intenzione di dimostrare che è cresciuto, che sa camminare con le proprie gambe. □



Sopra, Fiorio al Safari '90, sua prima uscita con una Lancia Delta del team ufficiale: per la gara africana il torinese si era occupato anche della messa a punto della vettura (FotoCockpit). Ecco, a lato, Alex a colloquio con Ashcroft, grande capo della Ford Motorsport: siamo alle verifiche del recente 1000 Laghi dove i due hanno raggiunto l'accordo (FotoHolmes)



LA CONDIZIONE DI ESSERE «FIGLIO DI CESARE» IL DESTINO NEL NOME

Se proprio gli si vuole fare un dispetto basta indicarlo come il «figlio di Cesare Fiorio», una etichetta che sebbene non lo abbia condizionato più di tanto certamente gli suona stonata. Figlio di Cesare non lo era stato nel Trofeo Panda, le sue prime esperienze con le quattro ruote, perché lottava a denti stretti con un certo Tabaton; non poteva esserlo nell'agguerrito campionato Fiat Uno, che vinse nell'85 infilando cinque successi (eccolo, nella foto, al Piancavallo). Si è poi costruito una buona reputazione nell'87, quando conquistò la Coppa Fia Gruppo N; mantenne la qualifica anche l'anno seguente con quattro secondi posti in rally mondiali e la terza posizione finale

nel campionato. Figlio di Cesare, se con questa definizione si intende appoggi e privilegi che comunque non ci sono stati, non lo poteva essere nell'89 perché per diventare vice campione del mondo, per raccogliere risultati e punti in giro per il globo serve solamente il proprio piede e la propria testa che assieme si chiamano talento. «Se non si chiamasse Fiorio, Alex sarebbe già in un team ufficiale», disse Cesare Fiorio del figlio non più tardi di due anni fa. All'estero non lo hanno mai considerato tale. Se la Ford ha strappato Alex alla Lancia vuol dire proprio che non è «il figlio di Cesare». Ma un pilota esattamente come lo sono gli altri. Bravo come tanti altri. □



FORMULA 3
GLI EMERGENTI

LA GENERAZIONE RAMPANTE

Mentre i piloti di maggiore esperienza continuano a fornire prestazioni alterne la seconda metà della stagione ha definitivamente consacrato volti nuovi

La costanza di prestazioni evidenziata nelle ultime gare dai due piloti che ora si trovano in vetta alla classifica induce a una considerazione più che lecita. Angelelli e Savoldi che sono arrivati in Formula 3 solo all'inizio del 1989, hanno

impiegato per raggiungere valori di rendimento al vertice della graduatoria un tempo sostanzialmente contenuto. Più esattamente, nel livellamento manifestato dalla stagione '90, questi due ragazzi sono riusciti a emergere solo quando la

loro maturazione ha raggiunto uno standard tale da permettere loro di esprimere quel potenziale di cui sono naturalmente dotati. In particolare, nell'ultima gara disputata a Monza, hanno entrambi dimostrato di sapere amministrare la corsa e,





Massimiliano Angelelli, in basso, dopo un inizio di stagione ricco di buoni piazzamenti, a Misano ha iniziato a battersi per la vittoria (Ora è in testa al campionato). Bettini, a sinistra sopra (Photo 4), dopo il ritiro di Giovanardi è diventato un'ottima prima guida per la First. Savoldi, sotto a sinistra (Oliver), ha iniziato la sua ascesa nella sesta gara lo scorso giugno a Monza

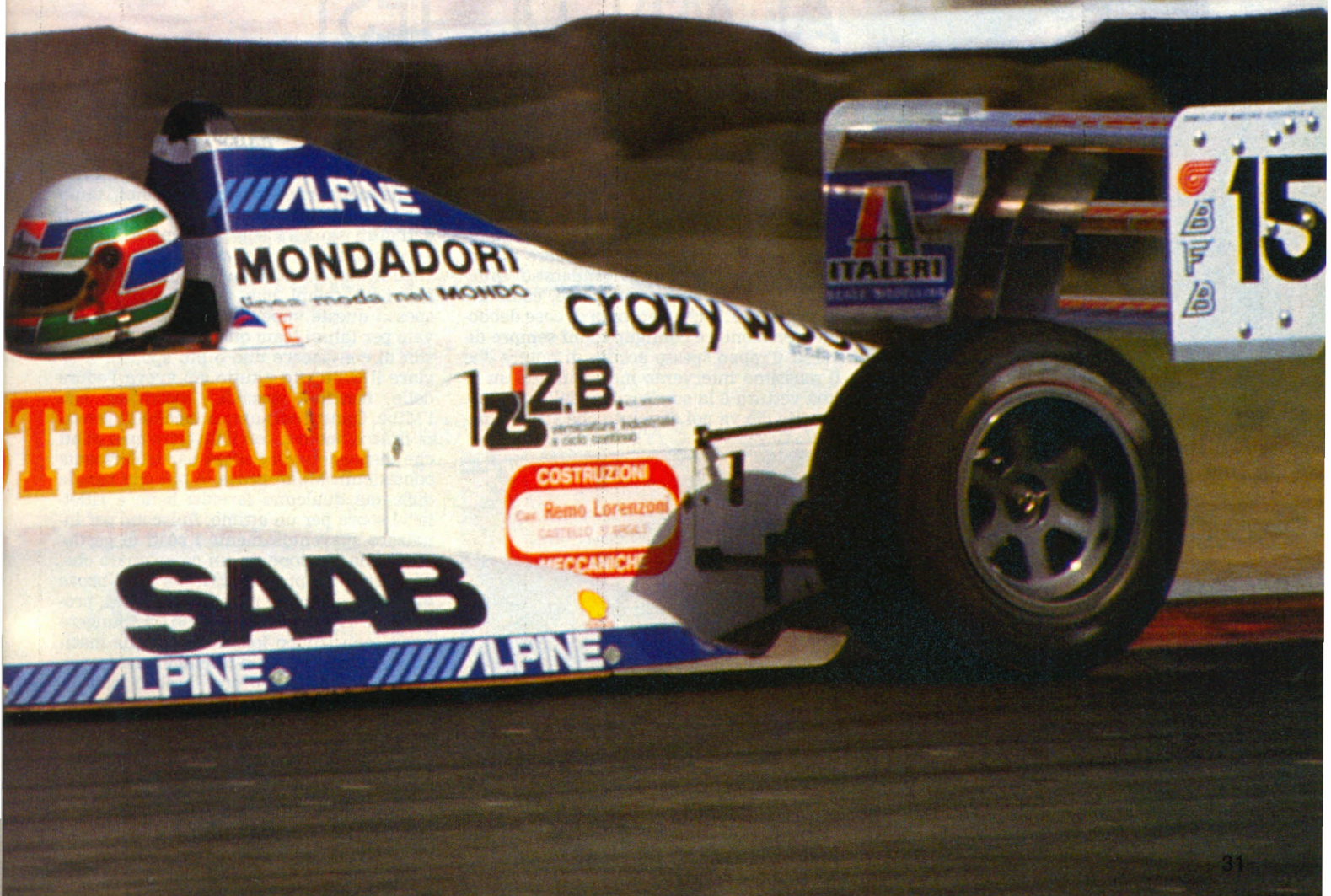


in particolare i punti connessi all'economia del campionato. Angelelli doveva farsi «perdonare» la precedente gara di Misano, dove era uscito dopo avere preso il comando. Savoldi, dal canto suo, aveva bisogno di dare una prova concreta che gli

eccessi di foga, di cui era stato protagonista nell'appuntamento monzese di giugno, erano solo peccati di gioventù, destinati a non ripetersi con il progredire della maturazione sportiva. Infatti Savoldi sulla pista brianzola lo scorso giugno aveva ri-

schiato davvero tanto: mettendo in pericolo il risultato della prima gara in cui si profilava per lui un podio, mai raggiunto prima. Se il bolognese e il bresciano sono arrivati in cima alla classifica tricolore in questo momento, ciò è accaduto anche per via del ricambio generazionale che c'è stato nella Formula 3 italiana. Questa sorta di avvicinamento è scandito dal ciclo standard di permanenza di un pilota nella serie. Normalmente il primo anno di attività viene dedicato al puro apprendistato: nessuno si aspetta grandi risultati; il secondo anno dovrebbe essere quello dell'affinamento, tecnico, inteso come capacità di gestione del mezzo, e agonistico, come visione tattica della gara; il terzo è quello del decollo. È ovvio che a questo programma di massima, una formula di passaggio, come la 3, contrappone delle evidenti eccezioni; del resto stiamo parlando di corse e non di promozioni di impiegati nella burocrazia statale. Infatti se a

Arturo Rizzoli



nessuno viene vietato (giustamente) di correre in questa serie indipendentemente dal numero di anni di milizia, per contro il salto a categoria non è subordinato a un numero esatto di anni trascorsi nel campionato cadetto. In questa stagione è accaduto che i piloti, dai quali ci si attendevano, in ragione dell'esperienza maturata (e anche dei mezzi tecnici e delle risorse economiche a loro disposizione), buoni risultati, hanno invece ottenuto rendimenti un poco altalenanti. La logica conseguenza di questo stato di cose è un campionato privo di un pilota (o pochi) in grado di svettare sugli altri. Nelle tre gare ancora da disputare speriamo di vedere gli emergenti che confermano quanto quel po' di buono che hanno fino ad ora fatto vedere, come pure sono attesi coloro che, se nei numeri sono ancora in corsa per il titolo, nella realtà dei fatti hanno bisogno di un rilancio. Il tutto dimenticando, per un attimo i ricorrenti propositi di passare alla Formula 3000 manifestati da questo o quel pilota, indipendentemente dai risultati conseguiti quest'anno. □



L'ANZIANITÀ NON FA GRADO

In questa tabella abbiamo riportato la classifica del tricolore evidenziando a fianco di ogni pilota, tra parentesi, l'anno in cui hanno disputato la loro prima stagione nella serie cadetta

PILOTA	PUNTI	DEBUTTO
1. Angelelli	24	(1989)
2. Savoldi	21	(1989)
3. Colciago	19	(1987)
4. Bugatti	17	(1988)
Beffini	17	(1989)
6. Zanardi	16	(1988)
Gilardi	16	(1989)
Busi	16	(1988)
9. Schiattarella	14	(1988)
10. Vandone	13	(1988)
11. Martini	12	(1985)
12. Villeneuve	10	(1989)

TROPPE PROVE POSSONO ESSERE UN BOOMERANG ATTENZIONE AL MAL DI... TEST

Il passaggio da un regime di forti restrizioni a uno di libertà assai ampia ha condotto la Formula 3 italiana a un'ubriacatura da test. Le sedute di prova sono utilissime, sotto tanti aspetti, sarebbe davvero poco sensato cercare argomentazioni a supporto di una tesi contraria. Però, spiace doverlo dire, le prove private sono state quest'anno usate dai team di F. 3 in modo discutibile. Nessuno pensa di vedere ai box della classe cadetta l'avvicinarsi di differenti soluzioni sulle monoposto, come accade per le F.1, che per forza di cose debbono sperimentare configurazioni sempre diverse. Troppo spesso accade di notare che il massimo intervento messo in atto su di una vettura è la sostituzione delle gomme. A tutto ciò va poi aggiunto che straordinariamente

durante i test vengono spesso ottenuti tempi che dopo l'inizio del campionato non si ripetono più. Si badi bene che abbiamo detto ottenuto, e non registrato, perchè ormai quasi tutti i team hanno raggiunto livelli di professionalità elevati anche nella rilevazione dei tempi, tanto che gli scostamenti dei dati presi da una o dall'altra squadra sono minimi. Piuttosto, verosimilmente, accade che talune scuderie durante i test abbiano fermato i cronometri su tempi mai più ripetuti. Molto spesso queste superprestazioni sono arrivate per taluni team quando c'era la necessità di convincere uno o più sponsor a siglare il contratto e tutto ciò aveva l'odore delle benzine speciali, additivate con l'Mtbe. Questa così ampia facoltà di provare finisce, inoltre, con il favorire quei piloti che dispongono di budget particolarmente consistenti. Molte prove, è più che banale dirlo ma qualcuno farebbe bene a riflettervi sopra per un attimo, finiscono per innalzare spaventosamente i costi di gestione di una stagione, in un campionato che, dopotutto, è propedeutico. Tante prove fanno pure sì che i piloti meno dotati, provando e riprovando, possano raggiungere livelli non troppo lontani da chi ha macinato qualche migliaio di chilometri in meno. L'Asso F.3 forse non farebbe male in una delle sue prossime riunioni, dopo avere analizzato la necessità di fare utilissimi sopralluoghi sulle piste prima delle gare e l'opportunità di essere rappresentata in seno alla Csaì, a prendere in esame una più particolareggiata regolamentazione delle prove private.



In alto a destra: Villeneuve molto positivo nella sua seconda stagione, (Photo 4); e Colciago apparso in ripresa a Monza, (Action). Visco superveterano non sempre al livello delle attese, sopra; Schiattarella numero uno solo tra gli iscritti, in una sosta ai box, foto a lato (Photo 4)



AVVENTURA
RAID IN CINA

LA DAKAR D'ORIENTE

Settemila chilometri nel cuore della Repubblica popolare cinese: questo il percorso, che presentiamo in anteprima, del rally della Grande Muraglia. Il via nel maggio del '91

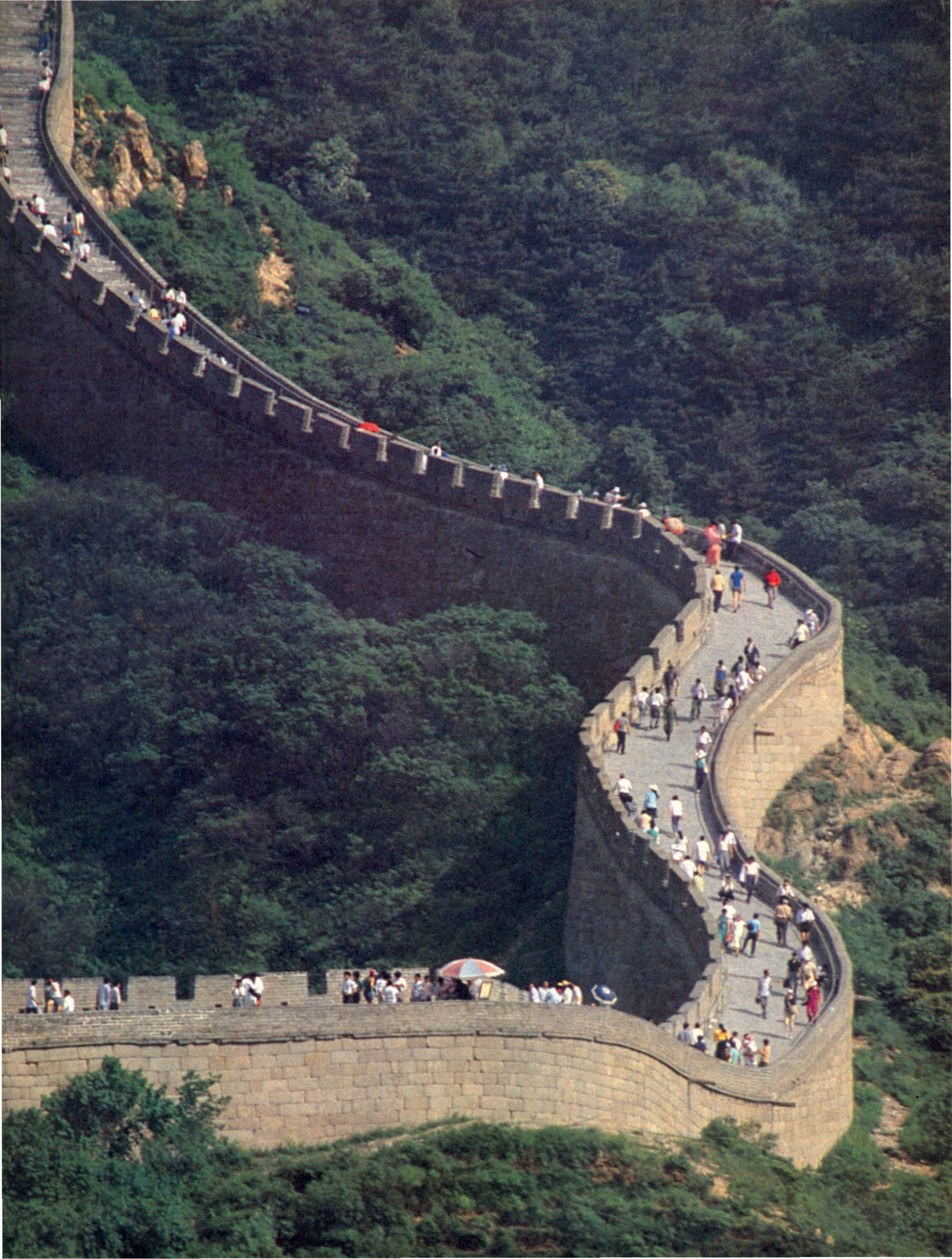
Cina. E subito ti viene da pensare a «Il Milione» di Marco Polo, la prima «guida» su questo immenso paese che può contenere 32 volte l'Italia; al «libretto rosso» di Mao Tse-Tung che alla fine degli Anni Sessanta la gioventù europea sventolò a modello di nuovo modo di vivere; alla sanguinosa guerra civile che dal 1853 al 1864 costò 25 milioni di caduti; alla carestia del 1878, la peggiore nella storia dell'umanità, che sterminò 12 milioni di persone. Ma pensi anche al miliardo, sessanta milioni e ottocento mila uomini che la abitano, ai suoi 20

mila chilometri di frontiere terrestri e ai 14 mila di coste, a Pechino e ai suoi oltre 9 milioni di abitanti, a città come Shanghai, Canton, Tientsin, Wuhan, alle 22 dinastie che l'hanno dominata, ai 56 gruppi etnici che vivono nella Repubblica Popolare di Cina proclamata nell'ottobre del 1949 da un ex-aiuto bibliotecario, Mao Tse-Tung. Dici Cina e dici Grande Muraglia, l'imponente barriera edificata in varie epoche (dal 246 a.C. al 608 d.C.) il cui serpeggiare per oltre 6 mila chilometri è stato osservato dagli astronauti, unica testimonianza

della mano dell'uomo visibile a occhio nudo dallo spazio; 25 mila torri che sono anche un simbolo di tenacia e di sentimenti di pace, erette in tempi antichi a difesa contro le incurisone del feroce popolo di Haiung-nu. Per secoli la Cina, la sua cultura, la sua filosofia, la sua arte sono state chiuse in uno splendido isolamento deciso dalla Grande Muraglia. Confucio diceva che per conoscere la Cina ci vorrebbero cento vite; Bernardo Bertolucci ci ha dato un affascinante spaccato della Cina antica ne «L'ultimo Im-

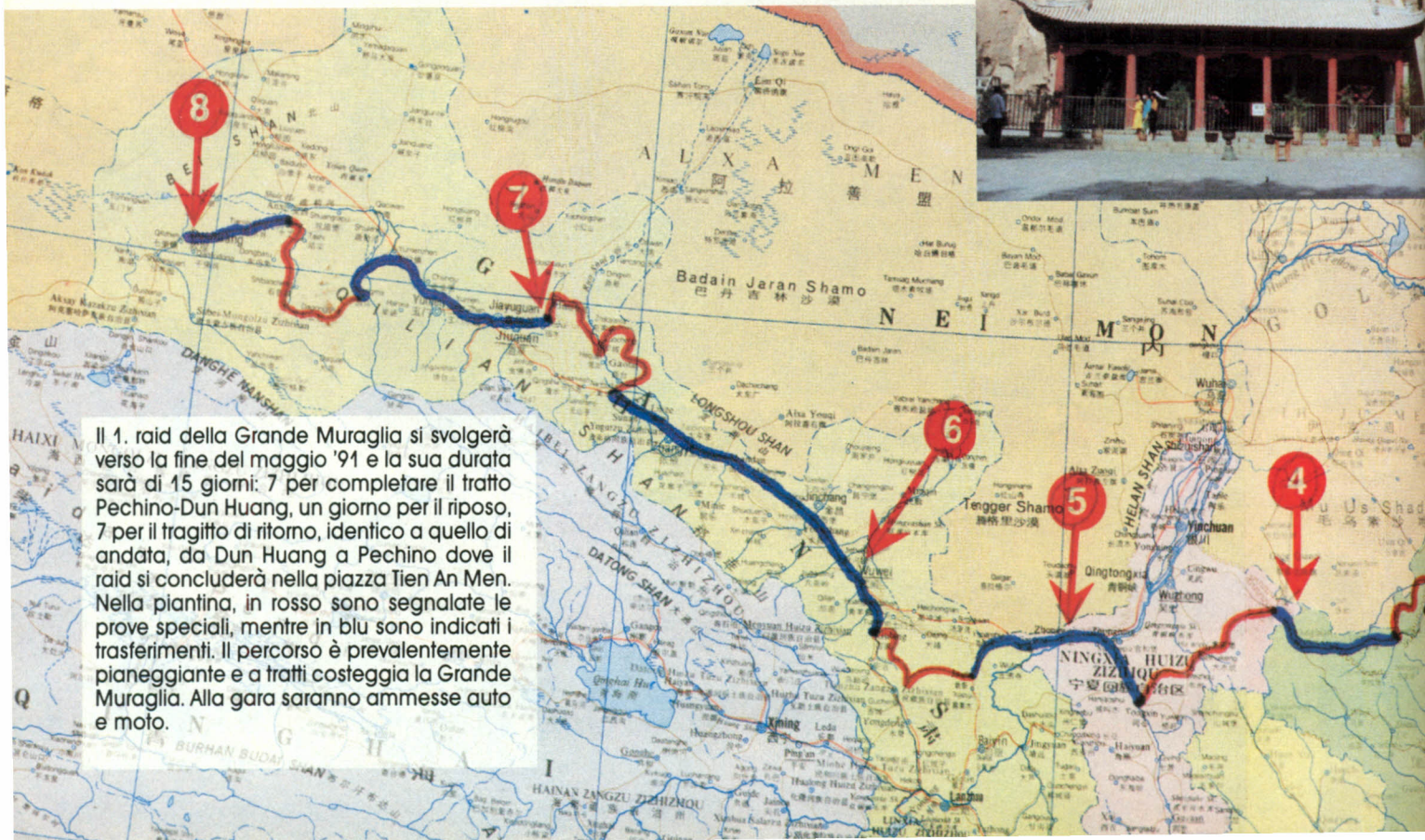
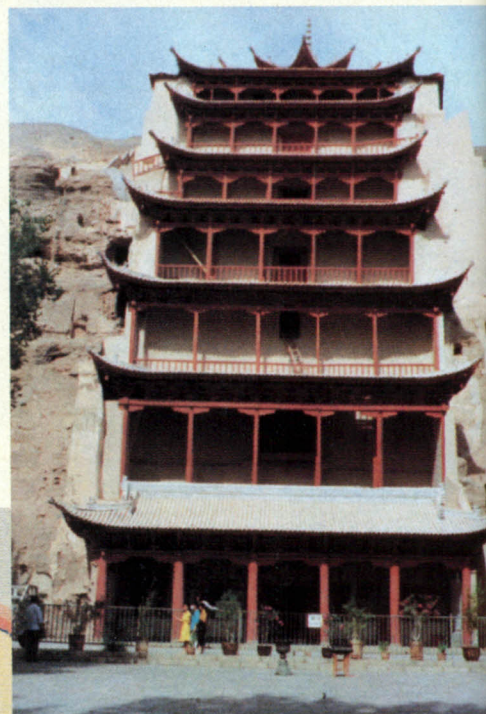
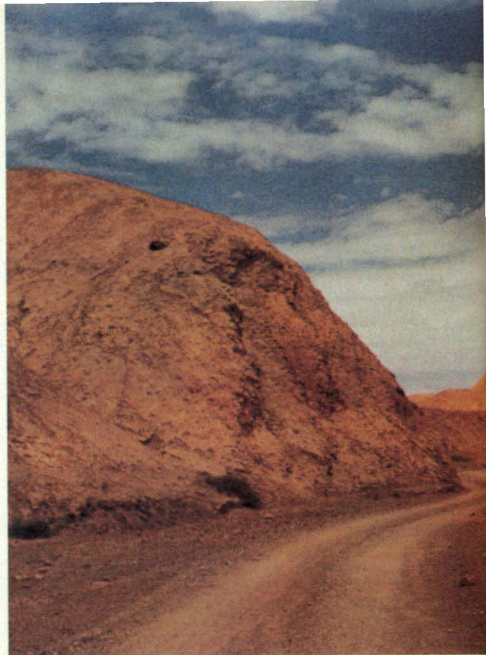
Maurizio Ravaglia





peratore». Oggi al popolo cinese è consentito poco spazio per l'individualismo; la concezione della vita è collettivistica; la bandiera vermiglia con falce e martello è il simbolo di «servire il popolo», ultimo baluardo di quel socialismo reale che l'Europa ha rifiutato. Nel Katai narrato da Marco Polo nel 1300, oggi si vive in bicicletta, forse si fa anche all'amore in bicicletta. L'automobile è lontana, inesistente, è un oggetto raro. Il parco-mezzi circolante è di 482 mila tra auto, camion e bus, ma le macchine sono solamente circa un quarto. Il miliardo e oltre di cinesi si sposta su due ruote; anche questo è «servire il popolo». Difficile dunque immaginare che proprio la ortodossa Cina abbia spostato l'idea di una corsa automobilistica internazionale, nel paese dove ai turisti è proibito girovagare al di fuori dei luoghi e delle strade concesse dai rigorosissimi permessi, rilasciati comunque con il contagocce. Eppure adesso la Cina è davvero vicina: nella millenaria Grande Muraglia si è aperta una breccia. A Pechino, nel marzo scorso, un gruppo di italiani, guidati dall'ingegnere Domenico Achilli e dal dottor Davide Messina, ha firmato per conto della società Italia 2000 uno storico accordo con il Centro internazionale degli scambi sportivi della Repubblica popolare della Cina e con la Associazione motoristica cinese. Il contratto, pluriennale, riguarda l'impegno assunto da Italia 2000 per organizzare il raid della Grande Muraglia, un'avventura lunga settemila chilometri

sulle strade sterrate del più grande paese dell'Asia. Appena un mese più tardi la macchina organizzativa si muoveva già a pieno régime: Mario Mannucci, uno tra i più significativi coequipier nella storia dei grandi rally (ex navigatore di Munari con il quale vinse, tra le tante corse, il leggendario Montecarlo del '72 e poi quello del '75), aveva effettuato la prima ricognizione del percorso, che taglia orizzontalmente la Cina, aveva già stilato un primo «road book» e annotato alcune modifiche. Nel luglio scorso poi Mannucci ritornava in Cina per definire l'itinerario, descrivere dettagliatamente ogni minimo ostacolo, prendere gli ultimi accordi con le autorità locali. A ottobre l'ex navigatore si recherà nuovamente nella Repubblica popolare per l'ultimo sopralluogo. Si tratta dunque della seconda corsa automobilistica internazionale che si correrà in Cina: la prima fu il raid Hong Kong-Pechino. Adesso, con l'accordo tra il Governo cinese e Italia 2000, la Cina è avviata ad avere stabilmente in calendario una sua manifestazione. Il raid della Grande Muraglia scatterà da Pechino nel maggio '91 (la data sarà fissata entro fine anno) e dopo otto tappe attorno alla imponente fortificazione, lungo il confine Nord della Cina, giungerà nella città di Dun Huang, da dove, dopo un giorno di sosta, ripartirà in direzione Pechino ripercorrendo a ritroso lo stesso itinerario dell'andata: in totale settemila chilometri. L'obiettivo dei promotori è di fare del rally della Grande Muraglia una Dakar asiatica. □



Il 1. raid della Grande Muraglia si svolgerà verso la fine del maggio '91 e la sua durata sarà di 15 giorni: 7 per completare il tratto Pechino-Dun Huang, un giorno per il riposo, 7 per il tragitto di ritorno, identico a quello di andata, da Dun Huang a Pechino dove il raid si concluderà nella piazza Tien An Men. Nella piantina, in rosso sono segnalate le prove speciali, mentre in blu sono indicati i trasferimenti. Il percorso è prevalentemente pianeggiante e a tratti costeggia la Grande Muraglia. Alla gara saranno ammesse auto e moto.

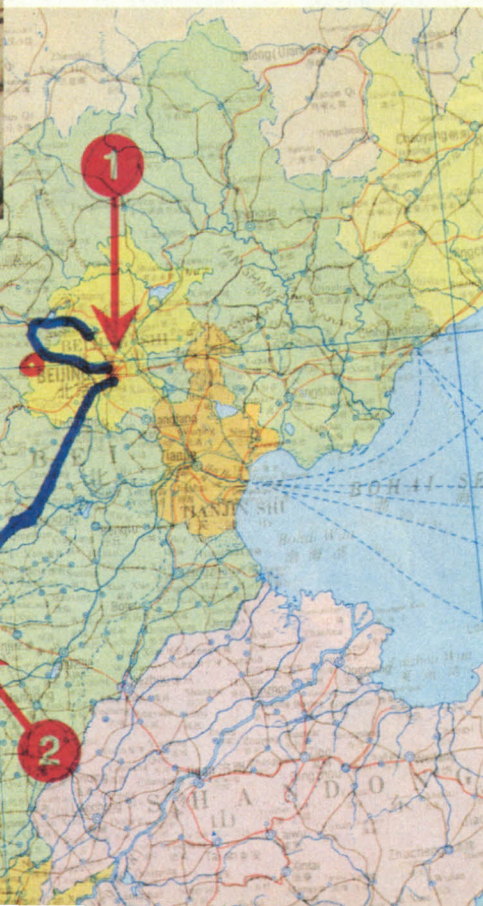
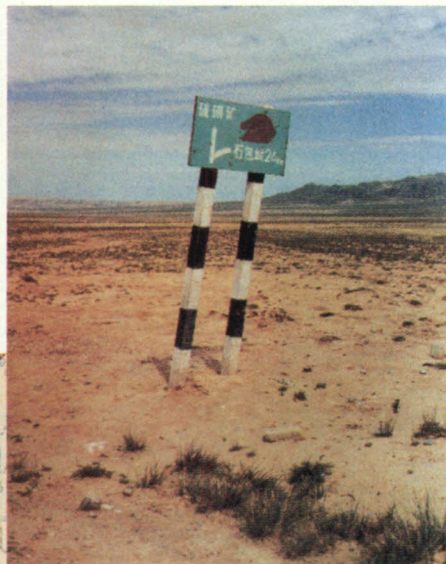
COSÌ MARIO MANNUCCI HA TRACCIATO IL PERCORSO OLTRE DUE MESI DI DURE RICOGNIZIONI

Si considera «un uomo di strada», sottolineando così la sua vocazione per le cose pratiche; la foto qui accanto lo ritrae seduto su una pietra miliare, a 3 mila chilometri da Pechino, intento ad annotare con cura certissima riferimenti, distanze, simboli per il «road book» del raid della Grande Muraglia di cui lui, Mario Mannucci, ex coéquipier di Sandro Munari (i due hanno costituito una tra le coppie più leggendarie dei rally), è il responsabile tecnico. Due soggiorni in Cina di un mese ciascuno gli hanno permesso di tracciare il percorso della grande avventura ma anche di incontrare e conoscere un mondo diverso, affascinante. «Quando sei in Cina devi dimenticare ciò che hai lasciato alle spalle, sei proiettato in un mondo diverso, incredibile. La gente ti ricopre di spontanea cortesia, ti trattano con riguardo, il popolo è gentile. Le difficoltà per tracciare il percorso del raid, comunque, sono state tante, a incominciare dai permessi fino agli spostamenti per effettuare le due ricognizioni: non sei libero di muoverti a tuo piacere e devi sempre dichiarare il giorno esatto che ti troverai nelle varie località dove ad attenderti ci sono sempre funzionari di polizia. Per quanto riguarda il percorso di gara, abbiamo considerato particolarmente il problema degli equipaggi privati. Ecco quindi che i tempi di percorrenza dei vari settori sono abbondanti così, se uno ha guai meccanici in prova specia-



Sopra, un tratto del percorso del raid di Cina nella zona montuosa di Shanxi, in cui sono previste due prove speciali. A lato, un'immagine di Dun Huang dove è previsto il giorno di sosta. Sotto, un cartello nel deserto

le, ha tutto il tempo per effettuare le riparazioni senza incorrere in penalità. Il fondo, poi, è fantastico: in settemila chilometri di gara i punti critici rappresentano un dieci per cento. Per le ricognizioni ho avuto a disposizione una Jeep Cherokee a benzina costruita in Cina: non ha avuto il minimo inconveniente. Il percorso, inoltre, è pianeggiante, misto veloce: basti pensare che tra andata e ritorno c'è un massimo di 50 tornanti, dettagliatamente descritti nel "road book". Infine va detto che l'itinerario è segreto per il semplice fatto che le autorità cinesi non rilasceranno permessi prima della gara.



PIÙ DI 2300 KM DI PROVE

QUINDICI LE TAPPE

- Pechino-Pechino:** km 140 con prologo (ps 1) di km 15
- Pechino-Shi Jia Zhuang:** km 492 con una prova speciale di km 92,43
- Shi-Jia Zhuang-Li Shi:** km 533 con una prova speciale di km 166,88
- Li Shi-Yan Chi:** km 532 con due prove speciali di km 96,68 e 104,43
- Yan Chi-Zhong Wei:** km 343 con una prova speciale di km 218,24
- Zhong Wei-Wu Wei:** km 395 con una prova speciale di km 132
- Wu Wei-Jia Yu Guan:** km 582 con una prova speciale di km 209,00
- Jia Yu Guan-Dun Huang:** km 450 con una prova speciale di km 157,51
- Il raid osserva un globo di riposo**
- Dun Huang-Jia Yu Guan:** km 450 con una prova speciale di km 159,39
- Jia Yu Guan-Wu Wei:** km 582 con una prova speciale di km 209,00
- Wu Wei-Zhong Wei:** km 392 con una prova speciale di km 130,57
- Zhong Wei-Yan Chi:** km 343 con una prova speciale di km 216,57
- Yan Chi-Li Shi:** km 523 con due prove speciali di km 103,25 e 95,16
- Li Shi-Shi Jia Zhuang:** km 657 con due prove speciali di km 145,12 e 104,20
- Shi Jia Zhuang-Pechino:** km 300
- Percorso totale:** km 6715 dei quali 2342 di prove speciali

□ Il prologo (ps 1) non fa classifica ma stabilisce solamente l'ordine di partenza della ps 2.

«Che cosa le hanno detto? Che noi usiamo per la telemetria gli stessi computer della Ferrari? Venga pure a vedere, allora...». Osamu Goto, capo e maestro di cerimonia della Honda fa accomodare l'intervistatore occidentale nel suo antro segreto nel paddock di Monza e continua a spiegare: «Tanto per cominciare si tratta di strumentazione Digital, ma la nostra badi bene è quella giapponese; poi, guardi con attenzione: crede proprio che sui monitor della Ferrari si vedano le stesse cose?». Pluff, si accendono i video e compare una monoposto rossa che sfreccia sulla pista, poi, dopo un attimo, una McLaren che insegue, raggiunge e quindi passa in tromba la Ferrari. «Visto? Stia pur sicuro che alla Ferrari non è così...». Adesso i giapponesi hanno ritrovato la voglia di fare dell'umorismo, quella che a inizio estate gli era passata di colpo. Merito di Senna, non c'è dubbio, e anche delle migliorie portate al telaio McLaren. Fatto sta che quasi certamente l'ingegnere dagli occhi a mandorla si sente già abbastanza

tranquillo di poter conservare il suo posto di lavoro per ancora un altro anno. Se ci si vuole fasciare a tutti i costi la testa, dopo il Gran Premio d'Italia è venuto il momento di farlo. Il mondiale '90 ha già indicato chiaramente il suo padrone e solo qualche cosa di miracoloso, o di tecnicamente rivoluzionario, potrebbe rimetterlo in discussione. Però Monza ha confermato l'andamento consolante della stagione. Chi limita l'entusiasmo al solo fatto che la Ferrari riesca o meno a rivincere il titolo iridato, beh allora la rabbia può anche annebbiarli la vista. Ma se si fa un'analisi un po' più a largo raggio non si può non apprezzare il livello generale e il sostanziale equilibrio che sta caratterizzando l'annata. In fondo la McLaren era davanti all'inizio, poi è stata superata di slancio dalla Ferrari e oggi le due squadre regine viaggiano su un piano di assoluta parità. Un livellamento così erano tantissimi anni che non si verificava al vertice, e non si può negare che prima di ogni gara sia obiettivamente difficile dare per scontato il risultato. Pro-

LOTTA DURA SENZA PAURA

prio per questo il finale di stagione sarà ancora più intrigante e aleatorio a tutto vantaggio dello spettacolo. In fondo dalla Germania in avanti i distacchi tra il primo e il secondo sono stati sempre ridottissimi: 6" a Hockenheim, 3/10 in Ungheria, 3" in Belgio e ancora 6" a Monza. E se i 16 punti che separano Senna da Prost fanno paura, non dimentichiamo che quest'anno,

dopo il Gp del Canada, Senna ne aveva ben 17 di vantaggio e appena tre gare dopo era in ritardo di 4 rispetto al francese... Questo non per fare delle previsioni, ma rendere merito a quanto di buono questo campionato ha fin qui offerto sul piano dell'incertezza. Roba cui non si era più abituati, come non si era più abituati a una Ferrari sempre in lotta fino all'ultimo giro di ogni gara.

Una riflessione importante la merita anche l'incidente, pauroso e spettacolare, di Derek Warwick alla Parabolica. Alzi la mano chi, vedendolo dal vivo o attraverso le immagini della televisione, non ha pensato subito al peggio. Sì, è vero, anche lo scorso anno il botto di Berger e poi quel volo di Gugelmin in Francia avevano scovolto per la loro terrificante dinamica, ma a certe emozioni non si può fare il callo. Così, vedere quella gialla Lotus spezzarsi, rimbalzare impazzita, poi, addirittura prendere fuoco, è stato impressionante. Un urto pazzesco che Derek potrà divertirsi a raccontare anche perché lui sa che se l'è cavata non per pura fortuna come si potrebbe, superficialmente, pensare. Se è dal 1982 che in F. 1, in gara, non si lamentano più incidenti mortali, non è proprio il caso di parlare di buona sorte. Il rischio, guai dimenticarlo, non è che non ci sia più, ma ogni volta che capitano certe capriole è bene ricordarsi di tutti quelli, siano stati piloti, commissari, organizzatori e lo stesso presidente della Fisa, che si sono battuti per tutelare chi corre. Bisogna, ripensando a Warwick che, sfilatosi in fretta dall'abitacolo, correva di gran lena a infilarsi nella vettura di scorta, rammentare come, vent'anni fa, praticamente nello stesso punto, per un urto certamente non più forte, aveva perso la vita sul colpo il grande Rindt. Da allora in avanti non solo le gomme, i telai, l'aerodinamica e i motori hanno fatto passi da gigante ed è giusto riconoscere questo grande merito a uno sport che la demagogia, ottusa e imperante, continua ad additare come esempio negativo.

IL VERO VANTAGGIO DI SENNA?
IL SUO STRETTO DIALOGO CON
DIO! ... NOI ABBIAMO
SOLO UN POURPARLER
CON QUALCHE SANTO!



Carlo Cavicchi



FORMULA UNO
GP ITALIA

LE MANI SULLA CORONA

Monza smette di negarsi a Senna, alla sesta vittoria stagionale e ora, con sedici punti di vantaggio, è a un passo dal titolo iridato. Prost, ancora una volta secondo, può solo sperare in un crollo del «nemico»



MONZA — Gp d'Italia 1989. Senna, in una nuvola di fumo, è costretto al ritiro quando ormai la corsa sembra essere completamente in suo pugno. In quel momento non solo per lui sfuma la vittoria, ma anche la rincorsa al titolo subisce una grave battuta d'arresto, probabilmente quella definitiva. Una Monza insomma, ancora una volta, maligna per il brasiliano. Quest'anno la situazione si è ribaltata: Senna ha finalmente rotto l'incantesimo. Non solo ha vinto la corsa in maniera impeccabile, ma ha anche preso un vantaggio nella classifica iridata che difficilmente potrà essere colmato: Prost gli rende 16 punti che obiettivamente sono tanti. Rimangono ancora quattro Gp da disputare per un totale di 36 punti

Diego Forti
⇒

Giola doppia per Senna: anche Monza, ritualmente «nera» per lui, è conquistata. E lo spruzzo di champagne bagna proprio la bandiera di quella Ferrari che anche quest'anno potrebbe dovere rinunciare al titolo iridato... (foto Orsi)



che però non sono il bottino massimo disponibile per il francese. Infatti, per il meccanismo degli scarti che prevede la possibilità di tenere conto solo sugli undici migliori risultati, Alain potrà aggiungere agli attuali 56 punti solo altri 31. È vero che Senna è in una posizione leggermente svantaggiata, tanto che già a partire dalla Spagna dovrà iniziare a effettuare degli scarti, ma è altrettanto vero che d'ora in avanti potrà permettersi di controllare le corse senza dover correre troppi rischi per laurearsi campione del mondo. Arrivando tutte le volte alle spalle di Alain, potrebbe perdere solo se il pilota della Ferrari riuscisse a fare l'empiein nelle gare ancora in calendario. Alain, in questo caso, arriverebbe a quota 87 mentre Ayrton non riuscirebbe a superare gli 84 punti.

IMPRESA. Ora, senza entrare nel meandro delle innumerevoli combinazioni di risultati ancora possibili, la domanda che ci si deve porre è se un Prost da qui ad Aledaide sempre vincente sia veramente ipotizzabile. A favore c'è il fatto che lui è il primo a crederci, lo ha già detto e ribadito. In più a Monza è apparso chiaro quanto Ferrari e McLaren si equivalgono. L'accelerazione del propulsore Honda è superiore, ma nelle curve ad ampio raggio le Rosse godono di un altrettanto significativo vantaggio. In prospettiva, considerando che il circuito lombardo è decisamente sfavorevole alle caratteristiche della 641/2, è legittimo supporre che l'andamento degli ultimi quattro circuiti possa offrire un vantaggio concreto alle Ferrari. Cercando di proiettare quanto si è visto a Monza, per cercare di leggere il futuro si deve infine tener conto che Senna, a detta dei suoi stessi avversari, è stato il solo pilota a effettuare la scelta di gomme corretta. Quindi, i sei secondi di vantaggio accumulati nei confronti del grande nemico sono da attribuire in parte anche a questa scelta. Se d'ora in poi ad azzeccare fosse sempre il francese il futuro assumerebbe di certo tinte più rosee. E i contro? Principalmente il «piede» di Senna la sua straordinaria abilità di guida. A questa, nel Gp d'Italia ha mostrato di aggiungere ora anche una saggezza tattica notevole. In partenza Ayrton è stato perfetto entrambe le volte. Nel controllare l'arrembare di Berger non ha commesso la benché minima ingenuità. Ha poi regolato la sua andatura sui ritmi per altro elevatissimi di Prost senza lasciare all'avversario il benché minimo vantaggio. Niente da dire, infine, sulla sua capacità di effettuare i sorpassi, con una decisione eccezionale. Una caratteristica che Prost, a Monza, non è invece riuscito a far risplendere.

PROTAGONISTI. Purtroppo al 61° Gp d'Italia è venuto a mancare il Mansell delle grandi occasioni. Ma non per colpa del-

l'inglese che non può essere accusato di nulla, anzi. Con l'acceleratore che rimaneva bloccato ha disputato una corsa di grande carattere, anche se non gli è stato possibile scatenarsi. A dolersene è stato lo spettacolo e anche la Ferrari che, ancora una volta, si è ritrovata con un solo pilota in grado di attaccare. Al contrario, in casa McLaren Berger è riuscito a dare una grossa mano al compagno di squadra, bruciando Prost in partenza e tenendolo dietro per più di 20 giri. Alesi ha messo innegabilmente del pepe nella prima parte della corsa. Nei sorpassi alle due Ferrari è sembrato recitare la parte del nuovo Mansell, anche negli attacchi portati a Berger ha reso onore alla sua fama di pilota di punta. Poi, con una staccata troppo audace ha rovinato quanto di buono costruito. Il podio era infatti la sua portata, il sesto posto di Nakajima ne è la conferma più evidente. Non hanno brillato le due Benetton, la frizione ha fatto tribolare prima Piquet e poi Nannini e il risultato finale deve essere considerato lo specchio della loro giornata. Patrese ha portato a termine la gara faticando, ma non mollando mai. Il suo compagno di scuderia è invece andato ko con una sospensione. Il definitivo decollo delle Williams, ancora una volta, è stato rimandato. Ormai, però, il tempo stringe e per come va il mercato e per come si sono sviluppate le cose in questi mesi vien da pensare che il prossimo anno la squadra anglo-francese dovrà ricominciare quasi daccapo la sua rincorsa al vertice.

GUERRA E PACE. Alla fine del Gp in sala stampa, per merito, una volta tanto, di un giornalista, si è consumata la pace del secolo, quanto meno per quello che riguarda l'automobilismo. Senna e Prost si sono dati la mano. Ayrton voleva delle scuse pubbliche per dimenticare il passato. Alain, in verità, non le ha fatte, ma lo ha messo in condizione di non potersi tirare indietro quando gli ha portato la mano in segno di resa. Lo ha insomma «fregato» per l'ennesima volta. In questa occasione tuttavia non si può biasimare, a patto che il suo gesto sia stato l'inizio di una pace sincera. Ora i due dovranno dimostrare con i fatti di essere campioni non solo in pista, ma anche nella vita. Senna lo ha chiesto e Prost lo ha assicurato. Una piccola nota in chiusura la merita la Goodyear. Ha messo a disposizione dei team ben quattro possibili soluzioni di gomme. Non lo ha fatto per agevolare le squadre bensì per convincerle che l'esperienza dei suoi tecnici non è da trascurare. Ha cercato anche di dimostrare che molte delle lamentele levatesi sino a questo momento contro le coperture e la sua politica di base non erano del tutto giustificate. Lee Gaug alla fine del Gp, sorridendo, ha sottolineato con piacere che si sono rivelate giuste le gomme adottate da Senna, vale a dire le stesse che loro avevano suggerito ai vari team e che invece, erano state tenute da parte, confuse in una scelta troppo... abbondante. □



Alesi si è girato, sopra, alla prima variante mentre cercava di portare l'attacco a Berger, Patrese, nell'altra pagina, fuori dopo il primo dei due via. Un grintoso Prost, sotto (Orsi), non ce l'ha fatta contro Senna. Bel 9. posto per Caffi, a destra (Amaduzzi)





MERCATO IPOTESI DA FANTASCIENZA MA NON TROPPO

C'E' ANCHE NANNINI NEL TOTO CAVALLINO

MONZA — L'ultima voce circolata nel paddock tra il sabato e la domenica del Gp dava Nannini alla Ferrari, in un mega accordo tra uomini di Maranello, della Benetton e della Ford. Una voce veramente pazzesca visto che Nannini ha da tempo rinnovato il suo con-

tratto con la Benetton e fino all'altro giorno si era parlato di tutto fuorché di una sua presenza in Ferrari. La cosa assolutamente sconcertante, però, è che questa notizia ha tutta l'aria di essere vera. A fianco della curiosità e del piacere generato dall'ipotesi che

un pilota italiano veloce e simpatico come Nannini sia in procinto di approdare alla Ferrari insorge, tuttavia, un certo sgomento. Il mercato piloti sta insinuandosi all'interno di tutta la F. 1, dalle strutture, ai fatti sportivi veri e propri in maniera sproporzionata e pericolosa. Da mesi ormai, in una continua altalena ci sono piloti che vengono spostati da una squadra all'altra senza soluzione di continuità, ma solo attraverso delle supposizioni. Basta leggere i giornali per rendersene conto. Si tratta quasi sempre di ipotesi verosimili, ma quasi mai concrete. Tutto questo non fa certo vivere sereni i piloti. Origina stress e nervosismo che alla fine incidono negativamente sulle prestazioni in pista. Del resto come si può pensare che un Alesi possa guidare sereno al centro della telenovela tra Tyrrell, Williams e Ferrari, per non dire della supervisione di Ron Dennis. Fino a ieri tutti lo volevano, anche se tutti lo criticavano per aver firmato non meno di tre contratti contemporaneamente. Ora rischia di rimanere dov'è, perché in Ferrari andrà un altro pilota, e alla Williams potrebbero aver deciso di fargli pagare lo sgarro. La sua unica vera colpa, in verità, è quella di non aver saputo resistere al fascino del Cavallino Rampante. E si può biasimarlo per questo? In ogni caso, qualora l'operazione Nannini vada in porto, non si deve ignorare, tanto per farne una questione di stile, che un Alesi bruciatosi per aver firmato troppo, viene sostituito con un pilota a sua volta già firmatario di un bell'ingaggio... Comunque, un pilota come Nannini in Ferrari ci sta tutto. Piace a Fiorio, piace agli appassionati, soprattutto, ha il «piede» giusto. E l'impasse provocato dallo scontro Williams-Ferrari per Alesi? Acqua passata. Con buona pace dei piloti, e non sono pochi, coinvolti nei pour parler. Già, e alla Benetton, a questo punto, chi va? Uno dei piloti in odore di Ferrari (in pratica un «ostaggio» Marlboro per uno Camel) vale a dire: Capelli, o Martini o Modena. Quest'ultimo per la verità con qualche chance in più. Tutto bene allora? Mica tanto perché chi lo spiega agli esclusi che sono solo merce di scambio, a prescindere dall'abilità con cui guidano una monoposto? (d. f.)



HANNO DETTO ALLA VIGILIA

«Ai nostri critici non piace quello che facciamo, o come lo facciamo, ma noi vinciamo le corse... Certamente ci piacerebbe che i media o anche altri avessero una migliore opinione di noi, ma se questo deve essere il prezzo che dobbiamo pagare per i nostri successi, allora siamo ben felici di pagarlo. Forse è impossibile vincere e essere simpatici allo stesso tempo».

Ron Dennis - The European 7 settembre

«Normalmente penso prima di tutto ad arrivare al traguardo confidando che dei ritiri mi aprano le porte alle posizioni di vertice».

Jean Alesi - Corriere della Sera 9 settembre

«Se guardiamo alle statistiche, Alain quasi sempre al primo giro ha perso delle posizioni rispetto alla griglia di partenza. Sarebbe importante partire bene...».

Cesare Fiorio - Corriere della Sera 9 settembre

«Io mi sento pronto, in questi giorni c'è stata molta pressione intorno a me, ma io ho saputo trarre vantaggio da questa situazione, mi è servita per caricarmi maggiormente».

Ayrton Senna - Tuttosport 9 settembre

«Forse sarebbe stato meglio, con tanti problemi, cercare l'assetto da gara piuttosto che la pole. Ma poiché qualcuno aveva detto che avrebbe portato la sua macchina in pole, ho voluto dimostrare che io ero capace di portarci la mia».

Ayrton Senna - Corriere dello Sport 9 settembre

«Il potenziale della nostra macchina è molto più elevato di quello espresso nelle prove, sono soddisfatto del telaio e del motore, per la gara poi utilizzerò le vecchie coperture di Silverstone; credo che domenica sera sarò molto più vicino alla testa del mondiale».

Alain Prost - Il Messaggero 9 settembre

TRE MOTIVI PER CAPIRE IL GP IL PROCESSO DEL LUNEDI'

LA SCHEMA

1 Perché la Ferrari viene «bruciata» già alla partenza?

2 Perché Prost perde la battaglia contro Senna durante i doppiaggi?

3 È giusto fare correre un pilota dopo un incidente?

Le attese sono state rispettate in pieno: il Gp monzese ha saputo dispensare emozioni a raffica. Motivi per discutere ce ne sono stati davvero a iosa, dal primo semaforo verde fino alla bandiera a scacchi. Cominciamo con l'incidente di Warwick. La Lotus dell'inglese alla conclusione del primo giro, all'uscita della Parabolica ha messo due ruote sull'erba e si è schiantata contro le barriere prima di capotarsi scivolando lungo la pista. Il pilota ne è uscito incolume. Ma tutti si sono domandati: è giusto far ripartire un conduttore che ha subito un incidente così impressionante dopo una semplice visita medica effettuata in pista? A sentire il medico della Leyton House, il dottor Riccardo Ceccarelli, è possibile stabilire con una certa rapidità se il pilota è in grado di affrontare subito una seconda partenza. A differenza del Gp del Belgio, nel quale Prost ha raccolto qualche critica per l'atteggiamento rinunciatario nella fase cruciale della corsa, il francese ha disputato una corsa con il coltello fra i denti (dimostrata dall'alternarsi dei giri veloci con Senna),

ma non è mai stato in grado di impensierire il brasiliano. Perché? Le possibili risposte sono due: per l'ingegner Benzing è venuto meno il motore Ferrari in accelerazione, mentre in potenza massima poteva vantare qualcosa in più dell'Honda. James Hunt, invece, sostiene che Senna abbia una tattica di gara più aggressiva nella fase dei sorpassi, mentre un riflessivo come Prost preferisce passare senza correre troppi rischi. Ecco i loro pareri.

Franco Nugnes

I DOPPIATI SI SPOSTANO SOLO PER SENNA

PROST NON E' TEMUTO



2 di **JAMES HUNT**
(ex pilota di Formula 1)

«Non c'è dubbio: fra la condotta in pista di Prost e quella di Senna, per quanto riguarda sorpassi e doppiaggi, c'è una bella differenza: quella differenza che darà al brasiliano il titolo iridato. Dopo il Gp del Belgio, anche a Monza Prost ha pagato la sua minore aggressività in pista con l'impossibilità di combattere a armi pari con Ayrton. Per analizzare a fondo questo problema, bisogna a mio parere prendere in considerazione tre aspetti. Primo: la McLaren gode di un grosso vantaggio, rispetto alla Ferrar-

ri, nei sorpassi. Ciò grazie al 10 cilindri Honda, molto più pronto nell'erogare potenza. Il vantaggio di pochi chilometri orari in rettilineo si traduce in un vantaggio immenso nei sorpassi, dove bisogna esprimere tutto in poche decine di metri. Secondo: non bisogna però dimenticare che anche l'anno scorso, quando tutti e due gareggiavano con la McLaren-Honda, Senna era regolarmente più forte di Prost ogni qual volta si trattava di guadagnare una posizione. La spiegazione di ciò è da trovarsi nello stile dei due piloti: più cauto Prost, ormai abituato a vincere gare e titoli anche senza rischiare; più di-

sposto a spingere e rischiare Senna, che ormai affronta senza alcuna difficoltà le manovre anche più difficili. Il risultato di questa differenza è chiaro: anche sforzandosi, Prost non riesce a cambiare radicalmente la sua mentalità e nessuna squadra potrà mai spingerlo a rischiare più di quanto lui si senta. Terzo punto: questa realtà è ormai talmente consolidata che tutti i piloti dei Gran Premi lo sanno. Ciò va a vantaggio di Senna, che quando arriva alle spalle di una vettura da superare trova scarsa opposizione, tanto l'altro pilota sa che prima o poi Ayrton tenterà di tutto per farcela. Con Prost è di-

verso: si sa che lui è un temporeggiatore, al punto che anche i doppiati sono certi che lui non oserà. A Monza si è visto il Prost forse più aggressivo della stagione, ma non è stato confrontabile a quanto ha fatto Senna. La dimostrazione è chiarissima nel doppiaggio del ferrarista a De Cesaris: è stato necessario oltre mezzo giro per riuscirci, quando Senna l'aveva superato in poche centinaia di metri. E del resto, con un Senna che oltre a essere velocissimo ha imparato anche a correre in modo super-intelligente, Prost non potrà inventarsi nulla di nuovo. Il titolo, ormai, l'ha perduto».

ORA IL MOTORE FERRARI È PIÙ POTENTE DELL'HONDA MA MANCA LA COPPIA

1 di **ENRICO BENZING**

(giornalista e ingegnere)

Le caratteristiche funzionali dei motori Honda e Ferrari hanno avuto il maggior ruolo nei risultati

del Gp d'Italia, dopo che il pilotaggio è stato eccellente anche per Prost (dimenticate le arrendevolezza di Hockenheim e di Francorchamps) e dopo che le diverse scelte di pneumatici non hanno avuto che influenze minime. Grosso modo nella parità di potenze di punta, il V10 giapponese ha dimostrato una prevalenza nelle accelerazioni, ovvero nei livelli di potenza ai più bassi regimi di rotazione e in tutto il campo di utilizzazione, con maggiore pienezza della curva di coppia. Diversa sono apparse le leggi di erogazione della potenza, pur considerando il non trascurabile vantaggio della Ferrari nella ripartizione su sette anziché su sei rapporti di trasmissione degli sforzi di trazione. Per quanto difficili siano state le calcolazioni, in base alle espressioni velocistiche del warm-up, ci verrebbe da credere che il V12 italiano abbia potuto vantare perfino qualche cavallo in più in cima alla curva di potenza, ma che questa curva sia stata più appuntita che mai. Gli stessi controlli elettronici possono far variare apprezzabilmente

le citate leggi di erogazione della potenza. Non a caso, i tecnici della Honda lavorano molto in questo campo, come nella distribuzione, e sanno predisporre curve di coppia e aree di utilizzazione al variare delle caratteristiche dei circuiti e delle curve delle resistenze totali. Intendiamoci, la Ferrari ha retto benissimo questo confronto con la McLaren-Honda, nel segno del grande equilibrio, con Prost a 3"4 da Senna dopo il sorpasso a Berger e 5"1 (42. giro) prima dei doppiaggi. Nel bilancio finale, non si possono aggiungere che minime componenti per il pilotaggio di Senna, per la gradazione più tenera delle gomme da lui scelte, per la configurazione aerodinamica lievemente meno resistente della McLaren e per i più favorevoli doppiaggi, con maggiore prontezza di accelerazione. Per vincere, la Ferrari avrebbe avuto bisogno non tanto di gomme più performanti (scelta obbligata), quanto di una migliore curva di potenza, dopo che dei 700 Cv da qualifica se ne sacrificano 30 per la gara, forse troppi.

Sopra, le McLaren ingoiano la Ferrari di Prost al via: hanno più accelerazione. Sotto, Prost indugia nei sorpassi e Senna può prendere il largo. A lato, Warwick si riprende dopo l'incidente al primo giro: nessun danno fisico solo un po' di paura per l'inglese



SE NON CI SONO TRAUMI È MEGLIO TORNARE SUBITO A CORRERE IN PISTA PER DIMENTICARE

3 di **RICCARDO CECCARELLI**

(medico della Leyton House)

«La prima cosa da dire è che non bisogna farsi condizionare dalla spettacolarità dell'incidente, ma bisogna subito coglierne l'effettiva entità. Non voglio fare riferimento all'incidente di Warwick, visto che come medico ho seguito un'analogia carambola di Gugelmin al Gp di Francia dell'anno scorso. A mio parere è fondamentale che ci sia un attento controllo medico: la prima cosa da accertare è se il pilota ha subito un trauma cranico. Se così fosse bisogna fermarlo e tenerlo sotto osservazione per alcune ore per cui è meglio non farlo gareggiare. Non si può correre il rischio di ematomi o emorragie interne. Questo per l'aspetto fisico. Diverso, invece, è il

problema dal lato psicologico. In questo campo diventa più difficile capire se un pilota è in grado o no di riprendere la corsa. Riguardo a Warwick non avevo alcun dubbio: il pilota inglese appena uscito dall'abitacolo della sua Lotus ha iniziato una lunga corsa verso i box per precipitarsi alla volta del muletto. Quello era il chiaro esempio della lucidità del pilota che aveva già superato il crash, e anzi era già proiettato alla seconda partenza a cui aveva tutta l'intenzione di partecipare. In questo aspetto conta moltissimo la concentrazione del pilota e un certo allenamento mentale ai possibili incidenti. Mentre noi rifuggiamo dall'idea di risalire su una vettura dopo una paurosa carambola, il pilota sente il richiamo di cancellare subito quel ricordo. Bene ha fatto il medico di Monza a

presentarsi sulla griglia per constatare le condizioni psico-fisiche di Warwick: bastano poche domande per rendersi conto della situazione. L'inglese è parso sempre lucido, calmo e concentrato. Non dimentichiamo che nell'urto non ci sono stati impatti violenti del capo: Warwick ha sfregato in terra con il casco solo per poco, ma non ha subito gravi contraccolpi, per fortuna. Anche a Gugelmin si era graffiato il casco, ma nulla più. Non condivido, invece, chi ha cercato di fare delle domande a Warwick prima della seconda partenza: il pilota tende a cancellare dalla memoria l'incidente e non è proprio il caso di rievocarglielo prima di un altro start. Subito dopo l'arrivo sarà lui stesso a voler raccontare i particolari del volo per scariarsi».



LA CRONACA **HA CONCLUSO QUARTO**

IL CALVARIO DI MANSELL

Dal decimo giro il britannico della Ferrari è stato penalizzato da una panne all'acceleratore

MONZA — C'è stato un momento di vero terrore quando al primo passaggio si è visto volare una vettura gialla sopra il guard rail all'uscita della parabolica. Un incidente impressionante nella dinamica, di quelli che si vedono raramente. La Lotus numero 11 continuava rovesciata la sua pazzia corsa in pista, per fortuna su

un lato. Gli altri piloti la sfilavano di misura, poi per fortuna si vedeva il simpatico Warwick sgusciare come un furetto, agile nonostante la sua mole da giocatore di rugby, osservare per un attimo il resto della sua monoposto e poi scappare a gran velocità. La paura invece continuava perché nel gran polverone sollevato si



Monza '90, ovvero anche la tenacia di Mansell (nella foto grande, Orsi): il pilota britannico è stato costretto ad autentici funambolismi causa la rottura della molla di ritorno del pedale dell'acceleratore. Nonostante tutto alla fine sarà quarto. L'inizio del Gp d'Italia è stato comunque... doppio: due partenze, due volte con Senna migliore nello scatto. Qualche centinaio di metri dopo il primo via Pirro finisce in testacoda (1), mentre Ayrton sguscia davanti a Berger, Prost, Alesi e Mansell all'uscita della prima variante (2). Poi la grande paura: nel percorrere la Parabolica Warwick perde il controllo della sua Lotus ed è protagonista di uno spettacolare incidente che comunque vede il pilota inglese illeso: eccolo (3) uscire dai rottami della sua monoposto, rottami raccolti dai commissari (4). E si va al secondo via (5), con Senna ancora davanti e Prost che tenta di chiudere Berger, ma l'austriaco passa, è ugualmente secondo (6). Alesi finisce ingloriosamente per un testacoda (7): era terzo. Prost supera Berger (8): il francese è secondo. Gugelmin intanto guida un plotone di monoposto all'ingresso della Parabolica (9). Il Gp è agli sgoccioli e Senna taglia il traguardo della sua 26. vittoria (10). Poi il podio e l'invasione dei centomila di Monza '90 (11).

era visto volare anche un commissario, ma anche per lui la cosa si risolveva con un grande spavento, tale che non si faceva nemmeno visitare dal medico di servizio. Prima di questo choc vi era stata la delusione del sorpasso, sin troppo facile, alla partenza di Berger ai danni di Prost con anche Alesi davanti a Mansell. Eccitava invece gli animi la beffa di Alesi a Prost nella staccata della Roggia. Se il giovane francese voleva mettersi in mostra vi era riuscito perfettamente. Ma mentre il ricordo era ancora vivo arrivava come una mazzata l'incidente di Warwick. Bandiere rosse in pista per la presenza del rottame della Lotus nel rettilineo d'arrivo e secondo allineamento, 20 minuti dopo. Warwick, per nulla turbato, saliva sulla vettura di scorta e raggiungeva gli altri piloti sul nuovo schieramento. La seconda partenza sembrava una fotocopia a carta carbone della prima. Senna partiva bene, anche Prost ma Berger rinveniva subito su di lui in accelerazione. Il francese tentava di difendersi chiudendo leggermente verso l'erba ma non c'era nulla da fare. Si ripeteva anche il sorpasso di Alesi tutto come al primo avvio e Prost si ritrovava di colpo 4. dopo poche centinaia di metri di corsa. Alle sue spalle vi era Mansell, seguito da Patrese, Boutsen, Nannini e Piquet. Al 4. il primo colpo di scena: Alesi giungeva velocissimo alla prima variante e finiva fuori all'esterno. Lapidario il commento nel dopo gara di Prost che si era visto la scena in prima fila: «Alesi? Ha frenato molto, molto, molto tardi...». Nel frattempo, il francese accusava un ritardo da Senna di oltre 3"; Berger, che sembrava in grado di passare il compagno di squadra, doveva presto fare i conti con problemi ai freni e alle gomme. La scelta dei pneumatici è stata determinante in questo Gran Premio d'Italia, con una gamma di soluzioni diverse da fare impazzire, visto che alla Goodyear vi era la possibilità di montare ben 4 tipi diversi di pneumatici e di combinazioni fra essi. Senna azzecava la scelta montando delle gomme più morbide di nuova costruzione davanti e quelle analoghe ma di costruzione più vecchia posteriormente. Berger montava una soluzione simile ma nella gradazione più dura. Le Ferrari restavano fedeli alle soluzioni dura e vecchia nonostante un tentativo di dissuasione da parte dei tecnici Goodyear che consigliavano una scelta simile a quella fatta da Senna. Al 3. giro Nannini sorpassava l'amico-rivale Patrese candidandosi per diventare un protagonista della gara ma poi di colpo il senese rallentava alle prese con guai alla frizione ed al cambio che lo avrebbero costretto ad un ritmo conservatore per portare la vettura in fondo alla gara. Sia Nannini che Piquet si ritrovavano a metà gara nei guai con le gomme ma la cosa

Giorgio Piola





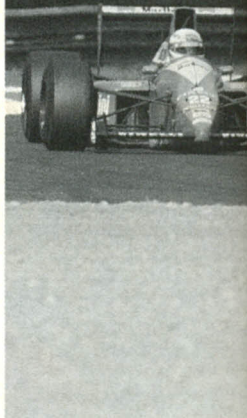
più grave è che sia il senese che il brasiliano rientravano ai box per la sostituzione allo stesso giro il 31. dandosi ovviamente fastidio a vicenda. Nel frattempo un buon numero di piloti erano spariti dalla scena al 7. giro Martini rientrava ai box con la sospensione posteriore rotta. Bernard si fermava con la frizione fuori uso, mentre Donnelly terminava la sua corsa con una enorme e scenografica fumata bianca al 13. giro. Poco dopo Pirro faceva un testa coda per un problema al cambio. Warwick, che era ripartito con la vettura di scorta, si fermava anche lui presto al 16. giro senza frizione. Intanto la gara continuava a vivere sul duello a distanza fra Prost e Senna con Berger nel ruolo di «diaframma». Il francese lo attaccava al 17. giro per poi passarlo 4 tornate più tardi alla prima di Lesmo, complice anche i problemi ai freni ed alle gomme accusati dall'austriaco che, come al solito, ha sparato tutte le sue cartucce nella fase iniziale della corsa prima di patire la scomodità cui è costretto nell'abitacolo della McLaren. Subito dopo, il distacco del francese da Senna era salito, in quel momento, a 3"420; nel frattempo Boutsen si era ritirato con la sospensione posteriore rotta. Mansell si avvicinava a Berger arrivando a 1"600 per poi misteriosamente ritrovarsi a perdere terreno: si scopriva più tardi che l'inglese aveva la molla di ritorno del pedale dell'acceleratore rotta ed era costretto a dei funambolismi per far ritornare in posizione il pedale. Dietro Senna, Prost, Berger e Mansell venivano Patrese e Capelli ma il milanese si ritirava per noie al motore al 36. giro. La gara continuava a vivere sul duello alla distanza fra Senna e Prost a suon di giri record con una quasi perfetta alternanza che evidenziava un notevole equilibrio in campo (ma Senna non aveva alcun interesse a tirare) che non lasciava ben sperare. In questo modo con serie di tempi equivalenti anche se in successione diversa il distacco di oltre 7" diventava incolumabile; ad ogni allungo di Prost ne seguiva uno analogo di Senna. Vi era poi il problema dei doppiati che penalizzavano di più Prost ma non in maniera tale da poter essere accusati della sconfitta Ferrari-sta. Neanche il blocco fatto da De Cesaris ed Alboreto al 50. giro può essere chiamato in causa e non lo ha fatto lo stesso Prost anche se il distacco dal leader saliva a 11"900. Piuttosto era il francese alla prese con delle vibrazioni alle gomme che, pur essendo di mescola più dure, si erano rivelate sbagliate. Ancora una volta Senna, quest'anno si è dimostrato maestro sia nella scelta delle gomme (Prost aveva sbagliato già a Imola e in Germania) sia nella tattica di gara: all'arrivo si accontentava di precedere il rivale di soli 6 secondi. □

IL MOTIVO DELLA GARA

UN AVVIO DETERMINANTE

MONZA — La gara per Alain Prost e la Ferrari si è decisa alla partenza o meglio nelle due partenze, visto che il francese ha subito passivamente l'attacco di Gerhard Berger in entrambe le occasioni. Al primo avvio si poteva anche pensare ad una decisione di Alain ma alla ripetizione, dopo lo spaventoso incidente di Warwick, Prost è scattato bene, ha persino accennato a una manovra intimidatoria contro l'austriaco, ma la McLaren di Gerhard ha passato la Ferrari numero 1 con una facilità che avrebbe demoralizzato chiunque. Un anno fa, nelle fasi di avvio, le rosse erano lestissime grazie anche al cambio semiautomatico, adesso, nonostante i progressi fatti dai nuovi motori 037, il 10 cilindri Honda si è dimostrato molto superiore in accelerazione pura. A questo punto, con Senna davanti e protetto dal compagno Berger, i giochi erano praticamente fatti. Già al 2. passaggio il francese accusava 2"400 di ritardo su Senna, ed il brasiliano non è certo il tipo a cui bisogna concedere vantaggi. Ma c'è stato un altro episodio su cui riflettere ed è stato il sorpasso di Alesi ai danni di Mansell, in piena accelerazione. La stessa difficoltà di Prost ad effettuare certi sorpassi a vetture sulla carta più lente ha anche una motivazione tecnica: le 641 non riescono a superare le altre monoposto in accelerazione ed alla partenza non è soltanto un problema di coppia quanto di potenza pura da scaricare a terra. Prost dopo la gara ha dichiarato: «Dobbiamo risolvere questo problema delle partenze...». L'ingegner Castelli ha ammesso che il problema forse è più complesso di quanto si crede, chiamando in causa forse anche la trasmissione, i rapporti usati oltre alle caratteristiche del motore.

(g.p.)



SENNA E PROST LOTTA PER IL GIRO

Ecco la successione dei giri più veloci fatti segnare durante il Gran Premio d'Italia: come si nota, Alain Prost non ha adottato una tattica di attesa, anzi.

Giro	Pilota	Tempo
1.	Senna	1'35"808
2.	Senna	1'30"530
2.	Berger	1'30"234
2.	Alesi	1'29"985
3.	Senna	1'29"591
3.	Berger	1'29"559
3.	Prost	1'29"546
4.	Senna	1'29"204
4.	Nannini	1'28"584
12.	Berger	1'28"577
12.	Mansell	1'28"406
14.	Senna	1'28"356
16.	Senna	1'28"158
19.	Senna	1'28"069
25.	Senna	1'28"027
27.	Senna	1'27"811
28.	Prost	1'27"752
31.	Prost	1'27"289
34.	Senna	1'27"247
34.	Prost	1'27"075
35.	Senna	1'27"019
36.	Senna	1'26"764
37.	Prost	1'26"752
39.	Senna	1'26"622
41.	Prost	1'26"466
42.	Prost	1'26"376
46.	Senna	1'26"254



In alto, Nannini, qui a ruote inchiodate, sta per doppiare De Cesaris: il toscano della Benetton ha concluso ottavo. Sopra, Nakajima che ha portato la Tyrrell superstita a un buon sesto posto. Sotto, il ritiro della Lotus di Donnelly: il motore è ko (Colombo)



BRABHAM E LOLA VERSANO IN GRAVE CRISI MENTRE...

SENZA SPONSOR LA LOTUS E' IN VENDITA

MONZA — Sono giorni difficili per alcuni team di grande nome. Brabham e Lotus, sia pur per motivi diversi, versano in situazioni decisamente gravi. Abbandonata dalla Camel e ormai senza più speranze di poter contare sui Lamborghini, destinati ufficialmente al Modena Team e, anche se ancora manca l'annuncio definitivo, alla Ligier, la Lotus è in vendita. Per di più versa in difficoltà economiche tutt'altro che leggere. Peter Collins, oltre che lavorare all'interno del team, ha fatto sapere di aver radunato un cartello di possibili acquirenti, ma con un budget insufficiente a garantire un futuro sereno alla squadra. Del resto, la gestione della vedova Chapman e del figlio del grande Colin, oltre a lasciar invecchiare le attrezzature della «factory», pare abbia accumulato un ingente passivo. Una perdita di 2 milioni di dollari è riconducibile al mancato raggiungimento di un preciso bottino di punti concordato con la Camel al momento della stesura del contratto per la stagione in corso. Il pagamento dell'intera cifra della sponsorizzazione era infatti legato al raggiungimento di quota 30 punti. Un traguardo ben lontano dalle reali possibilità attuali del team. La Lotus è, in pratica, un boccone non molto appetibile: senza un motore di un certo peso e con lo spauracchio che i debiti siano di notevole entità, trovare altre persone interessate non è di certo un compito semplice per Peter Collins. Quest'ultimo, come obiettivo fondamentale, si è dato quello di reperire un motore sul mercato. Non avendo possibilità di versare gli oltre 7 miliardi tassativamente pretesi dalla Lamborghini per il suo 12 cilindri ha fatto un tentativo con la Yamaha, viste le difficoltà, sempre di natura economica, della Brabham. Ma la casa del Diapason non ha mostrato alcun interesse per questo eventuale cambio di partner, né la Lotus poteva mettere sul piatto niente di più della Brabham, anzi. Tuttavia dai vari contatti tra

Collins i responsabili della Middlebridge, proprietaria della Brabham, ed Herbie Blash team manager dell'ex squadra di Ecclestone, è nato egualmente un business. La Lotus, giusto a Monza, ha trattato l'acquisto dei propulsori 8 cilindri Judd a V di 75° attualmente impiegati da Modena e Brabham. In linea di massima, nel 1991, la squadra fondata da Colin Chapman utilizzerà, quindi, gli attuali 8 cilindri Judd a V stretto. Per poter disporre di un adeguato numero di propulsori, i responsabili della Lotus hanno contattato anche la Leyton House che a sua volta è proprietaria di 24 V8 Judd. Motori per altro da tempo sul mercato dato che per il '91 il team di proprietà del giapponese Akira Akagi punta a impiegare l'inedito 10 cilindri Ilmor. Va detto che alcuni di questi 8 cilindri Judd ultima generazione sono già stati commissionati dalla Life, che secondo le indicazioni fornite da Jan Philippe direttore della Leyton House, ne ha già acquistati 3 (e prenotati altri) da impiegare nel più breve tempo possibile al posto dell'attuale 12 cilindri stellare di Rocchi. Un progetto da tempo in cantiere alla Life che inizialmente aveva pensato ai Judd 90° gradi, ma che, evidentemente si è successivamente orientata sulla versione più moderna, a V stretto. Come già anticipato da Autosprint, anche la situazione Brabham appare molto difficile non solo in chiave 1991, ma anche a breve termine. Occorrono infatti fondi freschi per portare a termine la stagione e impostare in maniera corretta il prossimo campionato. Blash, questa settimana, è in Giappone per vedere di ottenere dai boss nipponici precise garanzie economiche. Prima di partire per Tokio il team manager inglese ha però precisato che i rapporti con la Yamaha, quindi l'opzione sul 12 cilindri, sono sempre molto buoni. Tuttavia risulta che anche la Espo Larrousse, a sua voltaorfana del Lamborghini, si sia fatta avanti per ottenere questo propulsore. Blash ha co-

munque smentito che siano state avviate delle trattative per la cessione dei diritti sul motore Yamaha. Non ha però nascosto che nel caso la squadra continui ad avere problemi di liquidità potrebbe aprirsi una crisi irreversibile. Prima della doppia trasferta in Portogallo e Spagna lo stesso Rinland aspetta che gli vengano chiarite le reali prospettive del team. Il progetto della vettura con il 12 cilindri Yamaha è già molto avanti, ma se non dovessero esserci le necessarie garanzie economiche è molto probabile che il tecnico argentino accetti le offerte che gli sono state fatte da altri team, Osella in testa. Analogo discorso può essere adottato per Stefano Modena che si è messo senza esitazione sul mercato, dove è considerato uno dei «pezzi» più pregiati. Rimando con un occhio al Giappone è da prendere in considerazione anche il caso Espo Larrousse. Il partner nipponico in pratica non è stato in grado di convincere la Lamborghini a rinnovare gli accordi per il motore. Del resto, le condizioni della casa di S. Agata erano molto precise e prevedevano il deposito di una fidejussione che solo Patrucco (Modena Team) e Ligier si sono mostrati pronti a sottoscrivere. Per Larrousse ora c'è il dilemma del motore da utilizzare per il '91. Un ultimo appello è stato lanciato alla Renault, che ha fatto orecchie da mercante lasciando ben poche speranze anche per il '92, stagione, in cui il 10 cilindri francese dovrebbe arrivare alla Ligier. Una flebile speranza è ancora ancorata alla Ford Hb ufficiale, ma unicamente nell'eventualità che Eddie Jordan rinunci ad entrare in F.1. In questo caso i responsabili della Casa americana hanno fatto capire che i Ford ufficiali finiranno a un team francese vale a dire la Lola. L'ipotesi più probabile per la Espo-Larrousse è che si rivolga a Brain Hart. Si tratterebbe di un passo indietro rispetto al 12 cilindri attuale, ma, a meno di un miracolo, non ci sono all'orizzonte alternative concrete. (d. f.)

DUE VETTURE NEL '91

COLONI RADDOPPIA

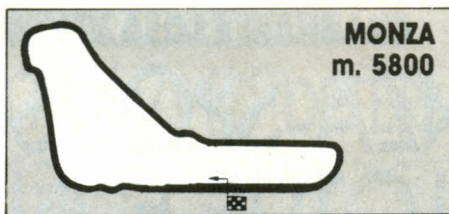
MONZA — La delusione per non aver centrato la qualificazione non ha tolto il sorriso a Enzo Coloni. Il team manager umbro, infatti, sta pianificando il 1991 e nei suoi programmi c'è l'intenzione di schierare due monoposto. Il progetto della nuova Coloni è già in fase di ultimazione: sarà molto simile alla Tyrrell «ala di gabbiano» e monterà i motori Cosworth Dfr in versione rinnovata. Le revisioni dei propulsori (ne sono già stati ordinati una decina) saranno curate da Allan Peck. Intanto nei test di questa settimana a Vallelunga sarà provato per la prima volta dalla squadra umbra il sistema di rilevamento dati che è stato studiato in collaborazione fra i tecnici della galleria del vento di Cranfield e l'Università di Perugia, che ormai da tempo collabora molto fattivamente al progetto F.1 di Enzo Coloni, il quale inoltre darà vita anche a uno Junior Team che farà correre due monoposto nel campionato italiano di F. 3. □

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) 1'22"533 (252,990)	Alain Prost (Ferrari F1/90) 1'22"935 (251,763)
2. FILA Gerhard Berger (McLaren Mp4/5B) 1'22"936 (251,760)	Nigel Mansell (Ferrari F1/90) 1'23"141 (251,140)
3. FILA Jean Alesi (Tyrrell 019) 1'23"526 (249,982)	Thierry Boutsen (Williams Fw13B) 1'23"984 (248,619)
4. FILA Riccardo Patrese (Williams Fw13B) 1'24"553 (247,825)	Alessandro Nannini (Benetton B190) 1'24"583 (246,858)
5. FILA Nelson Piquet (Benetton B190) 1'24"699 (246,520)	Mauricio Gugelmin (Leyton March Cg901) 1'25"556 (244,051)
6. FILA Martin Donnelly (Lotus 102) 1'25"629 (243,843)	Derek Warwick (Lotus 102) 1'25"677 (243,706)
7. FILA Eric Bernard (Larrousse 90-1) 1'25"927 (242,997)	Satoru Nakajima (Tyrrell 019) 1'26"081 (242,562)
8. FILA Pierluigi Martini (Minardi M190) 1'26"330 (241,863)	Ivan Capelli (Leyton March Cg901) 1'26"712 (240,797)
9. FILA Stefano Modena (Brabham Bt59) 1'26"950 (240,138)	Aguri Suzuki (Larrousse 90-1) 1'26"962 (240,105)
10. FILA Emanuele Pirro (Bms Dallara 190) 1'26"964 (240,099)	Philippe Alliot (Ligier Js33B) 1'27"043 (239,881)
11. FILA Alex Caffi (Arrows A11B) 1'27"410 (238,874)	Michele Alboreto (Arrows A11B) 1'27"448 (238,770)
12. FILA Olivier Grouillard (Osella Fa1/Me) 1'27"541 (238,517)	Yannick Dalmas (Ags Jh25) 1'27"673 (238,158)
13. FILA Andrea De Cesaris (Bms Dallara 190) 1'27"749 (237,951)	Nicola Larini (Ligier Js33B) 1'27"937 (237,443)

NON QUALIFICATI: Gabriele Tarquini (Ags Jh25) 1'28"107, Paolo Barilla (Minardi M190) 1'28"258, David Brabham (Brabham Bt59) 1'28"382, Bertrand Gachot (Coloni C3B) 1'28"952



**Dodicesima gara del mondiale di F.1
9 Settembre 1990**

Circuito: Monza ● Distanza: 307,400 ● Organizzatore: Ac Milano ● Direttore di gara: Romolo Tavoni ● Partenza: ore 15.04 (seconda partenza ore 15.30) ● Spettatori: 100.000 ● Organizzazione: 8 ● Sicurezza: 9 ● Condizioni atmosferiche: bel tempo nelle due giornate di prove e durante la gara.

IN 13 AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Ayrton Senna	McLaren Mp4/5B	53	1.17'57"878	236.569	
2. Alain Prost	Ferrari F1/90	53	1.18'03"932	236.263	6"054
3. Gerhard Berger	McLaren Mp4/5B	53	1.18'05"282	236.195	7"404
4. Nigel Mansell	Ferrari F1/90	53	1.18'54"097	233.759	56"219
5. Riccardo Patrese	Williams Fw13B	53	1.19'23"152	232.334	1'25"274
6. Satoru Nakajima	Tyrrell 019	52	1.18'29"399	230.552	1 giro
7. Nelson Piquet	Benetton B190	52	1.18'47"214	229.683	1 giro
8. Alessandro Nannini	Benetton B190	52	1.19'17"059	228.242	1 giro
9. Alex Caffi	Arrows A11B	51	1.18'02"417	227.421	2 giri
10. Andrea De Cesaris	Bms Dallara 190	51	1.18'13"845	226.867	2 giri
11. Nicola Larini	Ligier Js33B	51	1.18'45"345	225.355	2 giri
12. Michele Alboreto	Arrows A11B	50	1.16'44"702	226.725	3 giri
13. Philippe Alliot	Ligier Js33B	50	1.19'22"064	219.233	3 giri

13 I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Jean Alesi	Tyrrell 019	4	Testacoda	3.
Pierluigi Martini	Minardi M190	7	Sospensione	16.
Eric Bernard	Larrousse 90-1	10	Frizione	11.
Martin Donnelly	Lotus 102	13	Motore	10.
Emanuele Pirro	Bms Dallara 190	14	Incidente	14.
Derek Warwick	Lotus 102	15	Frizione	13.
Thierry Boutsen	Williams Fw13B	18	Sospensione	7.
Stefano Modena	Brabham Bt59	21	Motore	15.
Mauricio Gugelmin	Leyton March Cg901	24	Motore	8.
Olivier Grouillard	Osella Fa1/Me	27	Cuscinetto ruota	15.
Aguri Suzuki	Larrousse 90-1	36	Motore	9.
Ivan Capelli	Leyton March Cg901	36	Pressione benzina	6.
Yannick Dalmas	Ags Jh25	45	Cambio	14.

I PRIMATI

**SUL GIRO IN PROVA
NUOVO**

Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'22"533 alla media di 252.990 kmh.

**SUL GIRO IN GARA
NUOVO**

Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 46. giro in 1'26"254 alla media di 242.076 kmh.

**SULLA DISTANZA
NUOVO**

Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) ha stabilito il nuovo record percorrendo 53 giri pari a km 307,400 in 1.17'57"878 alla media di 236.569.



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



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE E DELLE PREQUALIFICHE

N.	PILOTA	VEETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMEN.
					I	II	III	IV	WARM UP
27	Senna	McLaren Mp4/58	Honda V10	Goodyear	1'23"677	1'22"972	1'29"184	1'22"533	1'27"396
1	Prost	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	1'25"129	1'23"497	1'25"002	1'22"935	1'27"320
28	Berger	McLaren Mp4/58	Honda V10	Goodyear	1'25"088	1'23"239	1'23"481	1'22"936	1'28"458
2	Mansell	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	1'24"433	1'23"141	1'25"052	1'23"720	1'28"896
4	Alesi	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	1'24"131	1'24"159	1'24"974	1'23"526	1'29"137
5	Boutsen	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	1'25"286	1'24"042	1'24"844	1'23"984	1'28"361
6	Patrese	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	1'24"696	1'24"253	1'24"148	1'24"555	1'29"892
19	Nannini	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	1'24"741	1'25"567	1'24"897	1'24"583	1'28"225
20	Piquet	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	1'25"513	1'24"699	1'25"043	1'24"987	1'28"727
15	Gugelmin	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	1'28"480	1'26"170	1'27"042	1'25"556	1'29"616
12	Donnelly	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	1'27"172	1'26"110	1'26"785	1'25"629	1'29"503
11	Warwick	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	1'26"609	1'25"728	1'25"727	1'25"677	1'29"780
29	Bernard	Larousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	1'26"674	1'25"927	1'25"423	1'26"154	1'32"513
3	Nakajima	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	1'27"310	1'26"449	1'27"346	1'26"081	1'30"521
23	Martini	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	1'26"578	1'26"330	1'26"432	1'26"516	1'30"735
16	Capelli	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	1'27"401	1'26"712	1'27"800	1'26"735	1'30"663
8	Modena	Brabham Bt59	Judd V8	Pirelli	1'27"772	1'26"950	1'28"852	1'27"997	1'31"116
30	Suzuki	Larousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	1'31"349	1'27"074	1'25"779	1'26"962	1'30"551
21	Pirro	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	1'27"888	1'27"790	1'28"102	1'26"964	1'31"526
26	Alliot	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	1'27"999	1'27"153	1'28"034	1'27"043	1'31"368
10	Caffi	Arrows A11B	Cosworth V8	Goodyear	1'27"565	1'27"828	1'27"794	1'27"410	1'32"178
9	Alboreto	Arrows A11B	Cosworth V8	Pirelli	1'27"482	1'27"784	1'27"681	1'27"448	1'30"752
14	Grouillard	Osella Fa1/Me	Cosworth V8	Pirelli	1'28"255	1'27"541	1'28"534	1'28"228	1'31"395
18	Dalmas	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'28"687	1'28"564	1'28"036	1'27"673	1'30"683
22	De Cesaris	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	1'28"232	1'27"772	1'29"820	1'27"749	1'32"024
25	Larini	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	1'28"790	1'28"626	1'28"461	1'27"937	1'31"387
17	Tarquini	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'29"448	1'28"107	1'28"515	1'28"256	-
24	Barilla	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	1'30"131	1'28"258	1'28"396	1'28"521	-
7	Brabham	Brabham Bt59	Judd V8	Pirelli	1'28"870	1'28"382	1'28"277	1'30"446	-
31	Gachot	Coloni C3B	Cosworth V8	Goodyear	1'29"895	1'28"952	1'29"767	1'30"140	-

N.	PILOTA	VEETTURA	MOTORE	GOMME	TEMPO
14	Grouillard	Osella Fa1/Me	Cosworth V8	Pirelli	1'26"947
31	Gachot	Coloni C3B	Cosworth V8	Goodyear	1'27"594
17	Tarquini	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'27"773
18	Dalmas	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'28"132
33	Moreno	EuroBrun Er190	Judd V8	Pirelli	1'28"703
34	Langes	EuroBrun Er190	Judd V8	Pirelli	1'35"061
39	Giacomelli	Life F190	Life W12	Goodyear	1'55"244

■ **PRE PROVE.** Al termine della prova monzese nulla è sostanzialmente cambiato nella classifica che dovrà stabilire quali squadre faranno le pre-qualifiche nella prima metà della stagione '91. Al di là dei minimi aggiornamenti nei punteggi, a favore di McLaren, Ferrari, Williams e Tyrrell, le posizioni sono rimaste immutate con la Dallara, ultima delle squadre ancora escluse dalle pre-prove, che può vantare un 10. posto conquistato in Ungheria. Al momento rimangono coinvolte nella «roulette» del venerdì mattina EuroBrun, Osella, Ags, Coloni e Life.

L'ALTALENA DELLA CORSA

COSI' DOPO 10 GIRI

1. **Senna** in 0.14'59"721 (232,072); 2. **Berger** a 0'575; 3. **Prost** a 1'508; 4. **Mansell** a 5'419; 5. **Nannini** a 7'579; 6. **Patrese** a 9'933; 7. **Boutsen** a 10'426; 8. **Piquet** a 11'185; 9. **Gugelmin** a 16'812; 10. **Donnelly** a 20'012; 11. **Bernard** a 21'313; 12. **Warwick** a 28'953; 13. **Capelli** a 29'431; 14. **Nakajima** a 30'573; 15. **Suzuki** a 31'349; 16. **Pirro** a 42'080; 17. **Caffi** a 43'136; 18. **Alboreto** a 44'606; 19. **Grouillard** a 47'358; 20. **De Cesaris** a 47'953; 21. **Modena** a 48'110; 22. **Larini** a 50'089; 23. **Alliot** a 57'315; 24. **Dalmas** a 5 giri.

COSI' DOPO 20 GIRI

1. **Senna** in 0.29'44"433 (234,024); 2. **Berger** a 2'426; 3. **Prost** a 3'812; 4. **Mansell** a 7'920; 5. **Nannini** a 11'215; 6. **Patrese** a 15'768; 7. **Piquet** a 18'459; 8. **Gugelmin** a 31'271; 9. **Capelli** a 47'260; 10. **Nakajima** a 50'711; 11. **Suzuki** a 52'785; 12. **Caffi** a 1'15"871; 13. **Alboreto** a 1'18"007; 14. **De Cesaris** a 1'24"120; 15. **Grouillard** a 1 giro; 16. **Modena** a 1 giro; 17. **Larini** a 1 giro; 18. **Alliot** a 1 giro; 19. **Dalmas** a 6 giri.

COSI' DOPO 30 GIRI

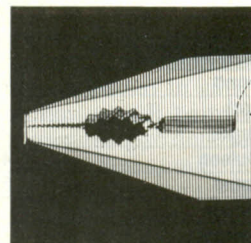
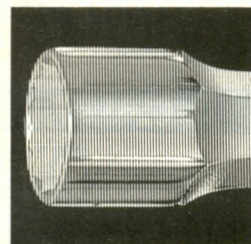
1. **Senna** in 0.44'27"972 (234,785); 2. **Prost** a 8'240; 3. **Berger** a 10'505; 4. **Mansell** a 15'620; 5. **Nannini** a 23'745; 6. **Patrese** a 24'127; 7. **Piquet** a 25'719; 8. **Capelli** a 1'02"905; 9. **Nakajima** a 1'04"800; 10. **Suzuki** a 1'09"276; 11. **Caffi** a 1 giro; 12. **Alboreto** a 1 giro; 13. **De Cesaris** a 1 giro; 14. **Larini** a 1 giro; 15. **Alliot** a 2 giri; 16. **Grouillard** a 3 giri; 17. **Gugelmin** a 4 giri; 18. **Dalmas** a 7 giri; 19. **Modena** a 9 giri.

COSI' DOPO 40 GIRI

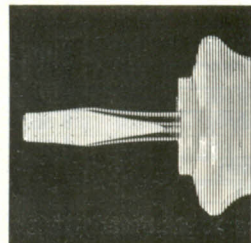
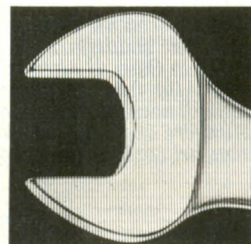
1. **Senna** in 0.59' 0"280 (235,914); 2. **Prost** a 6'818; 3. **Berger** a 11'679; 4. **Mansell** a 28'575; 5. **Patrese** a 43'637; 6. **Nakajima** a 1'27"173; 7. **Nannini** a 1 giro; 8. **Piquet** a 1 giro; 9. **Caffi** a 2 giri; 10. **Alboreto** a 1 giro; 11. **De Cesaris** a 1 giro; 12. **Larini** a 1 giro; 13. **Alliot** a 2 giri; 14. **Capelli** a 4 giri; 15. **Suzuki** a 4 giri; 16. **Dalmas** a 7 giri; 17. **Grouillard** a 13 giri; 18. **Gugelmin** a 16 giri.

COSI' DOPO 50 GIRI

1. **Senna** in 1.13'29"687 (236,751); 2. **Prost** a 11'913; 3. **Berger** a 13'390; 4. **Mansell** a 51'826; 5. **Patrese** a 1'14"124; 6. **Nakajima** a 1 giro; 7. **Piquet** a 1 giro; 8. **Nannini** a 1 giro; 9. **Caffi** a 1 giro; 10. **De Cesaris** a 2 giri; 11. **Alboreto** a 2 giri; 12. **Larini** a 2 giri; 13. **Alliot** a 3 giri.



Beta



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

CLASSIFICHE IRIDATE DOPO LA 12. GARA

	STATI UNITI 11/3	BRASILE 25/3	SAN MARINO 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	MESSICO 24/6	FRANCIA 8/7	G. BRETAGNA 15/7	GERMANIA 29/7	UNGHERIA 12/8	BELGIO 26/8	ITALIA 9/9	PORTOGALLO 23/9	SPAGNA 30/9	GIAPPONE 21/10	AUSTRALIA 4/11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI	
MONDIALE PILOTI																			
1. Senna	9	4	-	9	9	-	4	4	9	6	9	9					72	72	
2. Prost	-	9	3	-	2	9	9	9	3	-	6	6					56	56	
3. Berger	-	6	6	4	3	4	2	-	4	-	4	4					37	37	
4. Boutsen	4	2	-	3	-	2	-	6	1	9	-	-					27	27	
5. Piquet	3	1	2	-	6	1	3	2	-	4	2	-					24	24	
6. Patrese	-	-	9	-	-	-	1	-	2	3	-	2					17	17	
7. Nannini	-	-	4	-	-	3	-	-	6	-	3	-					16	16	
Mansell	-	3	-	-	4	6	-	-	-	-	-	3					16	16	
9. Alesi	6	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-					13	13	
10. Capelli	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-					6	6	
11. Bernard	-	-	-	1	-	-	-	3	-	1	-	-					5	5	
12. Warwick	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-					3	3	
13. Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1					2	2	
Caffi	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-					2	2	
Modena	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					2	2	
16. Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-					1	1	
Suzuki	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-					1	1	
MONDIALE COSTRUTTORI																			
1. McLaren	9	10	6	13	12	4	6	4	13	6	13	13					109	109	
2. Ferrari	-	12	3	-	6	15	9	9	3	-	6	9					72	72	
3. Williams	4	2	9	3	-	2	1	6	3	12	-	2					44	44	
4. Benetton	3	1	6	-	6	4	3	2	6	4	5	-					40	40	
5. Tyrrell	7	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	1					15	15	
6. Leyton March	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	1	-					7	7	
7. Larrousse	-	-	-	1	-	-	-	4	-	1	-	-					6	6	
8. Lotus	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-					3	3	
9. Brabham	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					2	2	
Arrows	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-					2	2	

VELOCITA' IN PROVA

Rilevate sul rettilineo principale

VENERDI'		N. PILOTA	KM/H
1	Prost	317.700	
2	Mansell	316.290	
4	Alesi	315.590	
27	Senna	315.040	
20	Piquet	313.040	
3	Nakajima	312.130	
19	Nannini	311.670	
6	Patrese	310.840	
5	Boutsen	309.190	
12	Donnelly	308.370	
11	Warwick	307.120	
15	Gugelmin	307.120	
30	Suzuki	306.600	
26	Alliot	306.380	
29	Bernard	305.870	
23	Martini	303.910	
9	Alboreto	302.550	
17	Tarquini	302.410	
18	Dalmas	302.190	
16	Capelli	301.840	
25	Larini	300.350	
22	De Cesaris	300.280	
8	Modena	300.140	
7	Brabham	299.790	
10	Caffi	298.810	
21	Pirro	298.050	
24	Barilla	297.350	
14	Grouillard	294.550	
31	Gachot	294.280	
SABATO		N. PILOTA	KM/H
1	Prost	320.320	
27	Senna	318.570	
28	Berger	318.490	
19	Nannini	318.090	
4	Alesi	316.990	
5	Boutsen	316.370	
2	Mansell	316.050	
6	Patrese	315.430	
20	Piquet	311.290	
11	Warwick	311.070	
3	Nakajima	310.920	
12	Donnelly	309.490	
29	Bernard	308.740	

10	Caffi	308.370	
25	Larini	305.870	
26	Alliot	305.800	
30	Suzuki	305.510	
15	Gugelmin	304.060	
21	Pirro	303.980	
9	Alboreto	303.910	
18	Dalmas	302.910	
8	Modena	301.690	
23	Martini	301.620	
24	Barilla	301.200	
16	Capelli	300.420	
17	Tarquini	299.720	
22	De Cesaris	298.050	
7	Brabham	297.840	
31	Gachot	294.490	
14	Grouillard	291.870	
DOMENICA		N. PILOTA	KM/H
27	Senna	313.500	
20	Piquet	313.350	
1	Prost	312.890	
28	Berger	312.590	
30	Suzuki	312.360	
6	Patrese	310.540	
5	Boutsen	310.470	
4	Alesi	310.310	
19	Nannini	310.160	
29	Bernard	308.520	
2	Mansell	307.410	
3	Nakajima	307.260	
9	Alboreto	306.380	
15	Gugelmin	306.020	
12	Donnelly	305.870	
25	Larini	304.850	
11	Warwick	304.560	
26	Alliot	302.190	
8	Modena	301.980	
16	Capelli	301.840	
18	Dalmas	301.480	
10	Caffi	300.850	
23	Martini	297.150	
22	De Cesaris	295.710	
21	Pirro	295.300	
14	Grouillard	293.540	

LA SCELTA GOODYEAR

QUESTIONI DI GOMME

In questa tabella abbiamo riportato la scelta delle gomme operata dai piloti gommati Goodyear. Per fare un poco di chiarezza ricordiamo che le «A» sono più dure (e resistenti) delle «B», mentre la definizione «vecchie e nuove» distingue le versioni più recenti, introdotte per soddisfare le richieste di quelle squadre che accusavano la Casa di Akron di non offrire una gamma di scelta adeguata. Alla fine la disponibilità più ampia ha messo in imbarazzo gli accusatori al momento di dover scegliere. C'è inoltre da aggiungere che i tipi vecchi offrivano garanzie di maggiore resistenza nel corso della gara.

	ANTERIORI	POSTERIORI
Senna	B nuove	B vecchie
Berger	A nuove	A vecchie
Prost	A vecchie	A vecchie
Mansell	A vecchie	A vecchie
Boutsen	A vecchie	A vecchie
Patrese	B vecchie	B vecchie
Piquet	B nuove	B nuove
Nannini	B nuove	B vecchie
Donnelly	B nuova (dx) A nuova (sx)	A nuove
Gugelmin	B nuove	A vecchie
Warwick	A nuove	A nuove
Capelli	A nuove	A vecchie

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Senna	(McLaren Mp4/5B)	46	1'26"254	242.076
Prost	(Ferrari F1/90)	42	1'26"376	241.734
Berger	(McLaren Mp4/5B)	46	1'26"650	240.969
Mansell	(Ferrari F1/90)	37	1'27"776	237.878
Piquet	(Benetton B190)	45	1'27"882	237.591
Nannini	(Benetton B190)	12	1'28"483	235.978
Patrese	(Williams Fw13B)	40	1'28"608	235.645
Boutsen	(Williams Fw13B)	18	1'28"672	235.475
Nakajima	(Tyrrell 019)	46	1'28"777	235.196
Capelli	(Leyton March Cg901)	36	1'29"112	234.312
Suzuki	(Larrousse 90-1)	28	1'29"138	234.244
Gugelmin	(Leyton March Cg901)	20	1'29"298	233.824
Alesi	(Tyrrell 019)	4	1'29"386	233.594
De Cesaris	(Bms Dallara 190)	43	1'29"750	232.646
Caffi	(Arrows A11B)	47	1'29"820	232.465
Dalmas	(Ags Jh25)	44	1'29"868	232.341
Donnelly	(Lotus 102)	8	1'29"876	232.320
Bernard	(Larrousse 90-1)	10	1'29"949	232.132
Alboreto	(Arrows A11B)	38	1'30"348	231.106
Warwick	(Lotus 102)	11	1'30"521	230.665
Larini	(Ligier Js33B)	36	1'30"640	230.362
Grouillard	(Osella Fa1/Me)	27	1'31"523	228.139
Pirro	(Bms Dallara 190)	12	1'31"668	227.779
Martini	(Minardi M190)	7	1'31"740	227.600
Modena	(Brabham Bf59)	9	1'32"025	226.895
Alliot	(Ligier Js33B)	12	1'32"881	224.804



A Monza, Nakajima ha ottenuto il miglior punteggio della carriera (Orsi)

DRIVER HIT PARADE HA PRESO 80 PUNTI SATORU TRA I BIG

AL TERMINE dell'attesissimo week-end del Gp d'Italia, Ayrton Senna ha conquistato il suo quinto pieno stagionale rafforzando ulteriormente la sua posizione di leader in classifica generale. Nella graduatoria «di tappa» Prost ha ottenuto la piazza d'onore a due lunghezze dal brasiliano mentre al terzo posto si è classificato Warwick, che ha lottato in gara fino a quando il suo mezzo ha tenuto nonostante il pauroso volo avvenuto all'uscita della parabolica qualche giro dopo la prima partenza. Gli 80 punti conquistati da Nakajima, in sesta posizione a pari merito con Capelli, costituiscono un primato per il giapponese della Tyrrell che finora non aveva mai ottenuto un punteggio così alto in tutta la sua carriera. Nella graduatoria generale Mansell è scivolato dalla seconda alla 4. posizione mentre al suo posto è salito il compagno di squadra Prost seguito come un'ombra da Berger.

HANNO VOTATO COSÌ

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

	AUTO SPRI NT	Comet dello Sport	IL GIORNO	AUTO frebdo	L'EQUIPE	Diario 16	MOTOR SPORT	Volante	rallye racing	REDE GLOBO	Totale punti Gp Italia
	Italia			Francia		Spagna	Svizzera	Portogallo	Germania	Brasile	
	Forti	D'Ulisse	Lini	Camus	Rives	Costas	Zwicky	Barros	Schlang	Leme	
Senna	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Prost	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	98
Warwick	8	10	8	10	10	10	9	8	9	10	92
Berger	8	9	9	9	9	8	10	9	9	8	88
Gugelmin	9	8	9	8	9	8	8	8	8	9	84
Capelli	8	8	9	8	8	8	8	8	8	7	80
Nakajima	8	9	9	8	8	8	7	8	8	7	80
Alesi	8	8	7	7	8	7	8	8	8	8	77
Nannini	8	8	8	8	8	6	7	8	8	8	77
Caffi	8	8	8	8	8	6	7	8	8	7	76
Mansell	8	8	9	7	7	7	8	7	8	7	76
Patrese	8	8	8	7	7	7	7	8	7	7	74
Suzuki	7	7	8	7	7	8	7	8	7	8	74
Boutsen	7	8	8	7	7	7	7	7	7	8	73
Donnelly	8	7	8	7	7	7	7	8	7	7	73
Piquet	7	8	8	7	7	6	7	7	7	7	71
Bernard	8	7	8	7	6	7	7	7	6	7	70
Modena	8	8	8	6	5	7	7	7	6	6	68
Dalmas	7	6	8	7	5	7	6	8	6	7	67
Larini	8	7	8	6	5	7	6	7	6	6	66
De Cesaris	8	8	7	6	6	6	6	8	6	5	66
Alboreto	7	7	7	6	6	7	6	7	6	6	65
Grouillard	7	7	7	6	5	7	7	7	6	6	65
Pirro	7	7	7	6	5	7	7	6	6	6	64
Alliot	6	7	8	5	5	7	6	6	6	6	62
Martini	7	7	NC	6	6	7	7	NC	6	6	62

CLASSIFICA GENERALE

UN PASSO AVANTI PER PROST

	POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
=	1.	(1.)	Senna	1098	12	91.50
▲	2.	(3.)	Prost	1058	12	88.17
▲	3.	(4.)	Berger	1039	12	86.58
▽	4.	(2.)	Mansell	1038	12	86.50
=	5.	(5.)	Nannini	1006	12	83.83
=	6.	(6.)	Piquet	984	12	82.00
=	7.	(7.)	Boutsen	974	12	81.17
=	8.	(8.)	Alesi	963	12	80.25
=	9.	(9.)	Patrese	959	12	79.92
=	10.	(10.)	Capelli	761	10	76.10
=	11.	(11.)	Bernard	898	12	74.83
▲	12.	(15.)	Warwick	883	12	73.58
▽	13.	(10.)	Tarquini	147	2	73.50
▲	14.	(16.)	Gugelmin	585	8	73.13
▽	15.	(13.)	Caffi	658	9	73.11
▽	16.	(14.)	Modena	867	12	72.25
▽	17.	(14.)	Schneider	70	1	70.00
=	18.	(18.)	Suzuki	830	12	69.17
=	19.	(19.)	Donnelly	823	12	68.58
=	20.	(20.)	Alboreto	669	10	66.90
=	21.	(21.)	Larini	796	12	66.33
▲	22.	(24.)	Grouillard	458	7	65.43
▽	23.	(22.)	Alliot	654	10	65.40
▽	24.	(23.)	Martini	719	11	65.36
▲	25.	(27.)	Dalmas	193	3	64.33
▽	26.	(25.)	De Cesaris	704	11	64.00
▽	27.	(26.)	Foitek	441	7	63.00
▽	28.	(26.)	Barilla	495	8	61.88
=	29.	(29.)	Pirro	615	10	61.50
▲	30.	(31.)	Nakajima	737	12	61.42
▽	31.	(30.)	Lehto	304	5	60.80
=	32.	(32.)	Brabham	297	5	59.40
▽	33.	(13.)	Moreno	118	2	59.00
▽	34.	(31.)	Morbidelli	57	1	57.00

Legenda
 ▲ IN SALITA ▽ IN DISCESA
 = STAZIONARIO ☆ NUOVO ENTRATO

LE PROVE **FERRARI-McLAREN: DUELLO ROVENTE**

SENNA AL... 90°

Era iniziata male per le Ferrari a Monza poi sabato Prost fa il miglior tempo ma a pochi secondi dalla fine Ayrton è in pole

MONZA — In Ferrari si sperava in una Monza positiva soprattutto nelle prove. Ma chi si aspettava che le F.1/90, «vitaminizzate» in fatto di cavalli grazie all'ultima versione del motore 037, potessero addirittura dire la loro per la pole position? E invece, proprio sul temutissimo circuito di Monza tanto adatto al 10 cilindri Honda, fino a due minuti e mezzo dal termine della sessione definitiva del sabato era Alain Prost a detenere la posizione al palo. Merito di una vettura bilanciata nei veloci curvoni dell'Autodromo e questa volta potente anche in rettilineo. Ma... Il «ma» si è chiamato, ancora una volta, Ayrton Senna. Paralizzato per tutto il sabato mattina e per buona parte della sessione definitiva da un motore che faceva bizzesse elettroniche, Ayrton ha mantenuto la freddezza per oltre tre quarti d'ora passati all'ombra del box McLaren, mentre fuori infuriava la battaglia per la pole. Poi, una volta in pista con un solo giro materialmente a disposizione, ha regalato e si è regalato un giro di quelli che entrano automaticamente nella storia delle corse: un trionfo di istinto e grinta, una zampata che ha tramortito qualsiasi scetticismo e qualsiasi record precedente. La sua vittoria a Monza è iniziata proprio da qui.

FERRARI. Ferrari grande protagonista nelle prove di qualificazione con un sabato memorabile che ha visto Prost balzare in pole position a circa 15 minuti dalla fine. È mancato all'appuntamento Mansell, ma l'inglese è entrato in pista forse nel momento sbagliato e se l'è presa con la squadra, segno che tutta la sua combattività è rimasta integra nonostante le recenti polemiche. Mansell in effetti era stato lontano da Berger ma rimaneva intrappolato dall'austriaco, alle prese con il sorpasso di Modena. Ad un terzo del suo giro aveva un vantaggio di 2/10 rispetto al



suo tempo di venerdì, poi il sorpasso di ben 4 vetture lo rallentava. E dire che il week-end era iniziato malissimo con entrambi i piloti costretti a tornare a piedi nelle prove libere di venerdì mattina per la rottura di due motori sperimentali. Il guaio innervosiva Prost ma non i tecnici che attribuivano il cedimento a particolari che non erano presenti sugli altri motori. Le vetture da gara erano infatti equipaggiate con gli 037 in versione «tirata» ed utilizzavano la speciale benzina da qualifica; mentre i due mulettoni avevano i motori da gara che sono stati collaudati sabato mattina. Per la corsa, anche sulle due monoposto titolari, sono stati montati i nuovi propulsori in versione da gara. Prost sabato pomeriggio soddisfatto per la prima fila conquistata ammette-

va però che avrebbe potuto affrontare meglio la Ascari e la susseguente Parabolica.

McLAREN. Per la McLaren e per Senna, il momento non arrivava sabato mattina. La rottura di un motore nuovo da qualifica sulla vettura da gara di Senna costringeva il team ad un gran lavoro per rimontare il propulsore di venerdì pomeriggio e il brasiliano a trascurare l'assetto da qualifica sulla sua monoposto. L'exploit del pomeriggio diventava ancora più eccezionale visto che doveva apportare modifiche all'assetto della sua Mp4/5 proprio nel bel mezzo del turno di qualifiche. Per Berger stesso discorso di Mansell: l'austriaco ha perso tempo nel sorpasso di Modena. Nella prima giornata aveva sbagliato nello scaldare il suo

2° set di gomme e rallentava subito alla 1. chicane.

WILLIAMS. Un week-end in sordina per le Williams Renault che avevano importanti novità aerodinamiche e di motore. Le prime causavano qualche problema a Boutsen con la paratia verticale destra del nuovo profilo estrattore staccata venerdì mattina. Meno efficaci risultavano le modifiche introdotte ai 10 cilindri Renault seconda evoluzione. Entrambi i piloti preferivano la vettura di scorta che aveva il propulsore in versione Spa. Venerdì infatti Patrese usava questa monoposto e faceva registrare il suo miglior tempo.

BENETTON. Fasi alterne in casa Benetton: Nannini era deluso venerdì per non aver sfruttato a

Ayrton Senna, a sinistra, si sta concentrando prima di uscire quando manca pochissimo al termine delle prove, per strappare la pole a Prost le cui prove non erano iniziate bene. Venerdì aveva rotto il supermotore finendo nella sabbia, sopra, mentre Mansell, a destra, (Amaduzzi) si era ritrovato in una scia di fuoco. Alesi, sotto a destra, (Orsi) buon quinto

LA LAMBO NEL 1991 CON PATRUCCO

L'AFFARE E' CONCLUSO

MONZA — «Abbiamo già aumentato il capitale del Modena Team da 200 milioni a 5 miliardi e contiamo di portarlo, nell'assemblea dei soci convocata per il prossimo 30 settembre, a 10 miliardi». Con queste indicazioni Carlo Patrucco ha corroborato l'annuncio ufficiale della sottoscrizione del contratto con la Lamborghini Engineering per la fornitura di motori, cambi e telai con cui partecipare al mondiale F.1 1991. Nel breve comu-

nicato stampa è stato confermato che l'accordo ha una validità biennale con la possibilità di essere rinnovato. Patrucco è comunque andato al di là delle comunicazioni ufficiali: «Sappiamo di dover arrivare a un budget di 20-22 miliardi per poter lavorare con serietà in F.1 — ha specificato il vice presidente della Confindustria — Stiamo quindi muovendoci con gli sponsor per raggiungere al più presto questo obiettivo. Abbiamo in ogni caso deciso di essere al via con due vetture». Più ermetico Patrucco sui piloti. Si sa che è stato opzionato il giovane belga Van de Poele e che a Jerez, nei primi giorni di ottobre, verranno invitati per effettuare dei test anche Apicella e Montermini. Il nome di uno dei piloti della scuderia dovrebbe uscire da questo trio. Più complessa la situazione per il pilota di una certa esperienza a cui affidare la vettura: «Il nostro obiettivo è Modena a cui abbiamo già sottoposto un contratto perfettamente articolato. In ogni caso sono stati sentiti anche altri piloti che riteniamo molto validi». Per quello che riguarda gli organici della squadra, Patrucco prevede che si arriverà alle 50 unità entro la fine dell'anno e non ha nascosto che i suoi collaboratori stanno sondando il mercato per agganciare un ingegnere di valore in modo da rinforzare i quadri tecnici del team diretto da Mario Tollentino, che, assieme agli altri componenti della squadra attualmente sta lavorando veramente a «marce forzate». I nomi degli uomini considerati interessati sono notevoli, nell'ordine: Gustav Brunner, Sergio Rinland, Frank Dernie. Da parte sua anche Emile Novaro, presidente della Lamborghini Engineering, ha espresso grande soddisfazione per l'accordo raggiunto con Patrucco, anche se questo inevitabilmente comporta un allontanamento dalle due squadre sin qui servite dalla Lamborghini, Larrousse e Lotus, che per altro, come ha precisato lo stesso Novaro, sono state oggetto di trattative prioritarie. (d. f.)

dovere le gomme da qualifica. Piquet sabato per non essere riuscito a migliorare il tempo del giorno prima. Il brasiliano in entrambe le giornate combinava degli strani miscugli di gomme per avere una 3. possibilità. Venerdì montava le D tenere da gara a destra, e le E da qualifica a sinistra. Sabato semplicemente usava le due gomme buone dei due treni da tempo.

TYRRELL. Dopo il bellissimo duello per la pole-position che ha tenuto in piedi il pubblico Alesi ha dato spettacolo con sorpassi che lo vedevano andare sui cordoli. Sabato mattina danneggiava leggermente la sua vettura. Nakajima è rimasto costante, nei 4 turni di prove, a metà schieramento.





LOTUS. Iniziava male, Donnelly, finendo in testa coda alla Parabolica, poi si riprendeva per arrivare all'11. posizione sabato pomeriggio. Warwick invece faceva il contrario, buon 10. venerdì, perdeva due posizioni sabato. A sua giustificazione l'assetto molto nervoso della vettura di scorta che doveva utilizzare e la presenza delle monoposto di Alboreto e Suzuki in testa coda.

SCUDERIA ITALIA. Poco veloci in rettilineo le Dallara, hanno anche mostrato delle lacune sotto il profilo del carico aerodinamico con le gomme da qualifica che andavano in crisi anche prima della fine del giro. Sabato, De Cesaris è rimasto vittima della rottura di un disco freno alla Parabolica dove ha compiuto un dritto danneggiando la vettura. Ha così disputato la sessione ufficiale con una vettura non perfettamente in assetto.

LEYTON. Nonostante il lavoro fatto nei test o privati, Capelli e Gugelmin si sono ritrovati a dover stravolgere gli assetti nelle qualifiche. Il milanese venerdì mattina urtava un cordolo con violenza rimediando una gran botta al polso. Gugelmin migliorava di 2" rispetto al mattino, nel 1. turno di qualificazione. Sabato il brasiliano cambiava assetto e si ritrovava con una vettura più equilibrata ma doveva prendere il muletto per la rottura del motore. Capelli non riusciva a migliorare alle prese con un fastidioso sottosterzo.

LIGIER. Debutto ufficiale vero e proprio, dopo il pasticcio di Silverstone, del cambio trasversale ma non per questo senza problemi. Soprattutto i freni procuravano guai a Larini ed Alliot, il toscano alla fine non poteva fare meglio dell'ultimo posto alle prese con una vettura che tirava a destra ad ogni frenata. Alliot si lamentava di essere stato rallentato da Patrese nel giro veloce.

BRABHAM. Modena è riuscito a qualificarsi in 17. posizione sia pure con il tempo ottenuto il venerdì, mentre David Brabham non si è inserito nei 26 partenti. Modena, in ogni caso ha avuto un week-end tribolato a causa di una vettura molto sottosterzante e con poco carico aerodinamico. Venerdì ha accusato anche noie elettriche al propulsore che sabato è addirittura esploso. Note positive sono venute dal cambio trasversale.



ARROWS. In attesa del debutto in pista della monoposto laboratorio con il motore Porsche, continua la modesta presenza della A11B in pista. Caffi riusciva a precedere il compagno di squadra di una posizione anche perché Alboreto la mattina si ritrovava con un problema alla pompa della benzina. Usava la vettura di scorta ma finiva in testa coda.

MINARDI. Martini pur riuscendo a trovare un buon equilibrio sulla sua vettura, unicamente con le coperture da qualifica, non è riuscito però ad andare oltre il 15. posto; posizione, per

altro, guadagnata con il tempo di venerdì. Barilla non è riuscito a qualificarsi.

LARROUSSE. Duro colpo per la Larrousse venerdì mattina all'apertura delle ostilità. Suzuki danneggiava in maniera grave la vettura di scorta spingendo con le gomme ancora fredde e la pista scivolosa. Arrivava dalla Francia una 4. scocca che veniva assemblata in tempo per sabato mattina. Nel turno di qualificazione la usava per problemi al cambio sulle vetture da gara. Bernard perdeva due posizioni rispetto a venerdì quando era risultato ottimo 11°.



Nannini, sopra a sinistra, (Amaduzzi) benché ottavo ha avuto dei problemi; mentre Boulsen, a lato, è stato davanti a Patrese. Gugelmin sotto, buon decimo così come bene è andato Grouillard, sopra, (Orsi) 23. tempo. A destra (Orsi) una vista panoramica dei nuovi box monzesi

OSELLA. Non sono mancati guai in casa Osella anche se la qualificazione alla fine è stata meritatamente ottenuta. Dopo aver danneggiato la vettura da gara durante le prequalifiche del venerdì Grouillard, nelle libere di sabato ha patito il cedimento di un condotto dell'olio su una vettura e la rottura dell'attacco di una sospensione sull'altra. Il lavoro di messa a punto della vettura ha ovviamente risentito di questi contrattempi.

AGS. Sabato Tarquini non è riuscito a mantenere la posizione del venerdì. La causa; problemi al propulsore accusati nell'ultimo giro utile nella sessione di qualifica. È scivolato così in 27. posizione. Con un giro veloce è invece riuscito a trovare un posto in griglia Dalmas che da venerdì al sabato ha migliorato di quasi un secondo.

COLONI. Superate senza patemi le pre-qualifiche, Gachot non ha centrato la prima qualificazione stagionale: nel giro buono del sabato, infatti, il pilota belga si è trovato con la leva del cambio bloccata per la sabbia che è finita nel leveraggio in seguito a una precedente uscita di strada nel corso delle libere del mattino. □

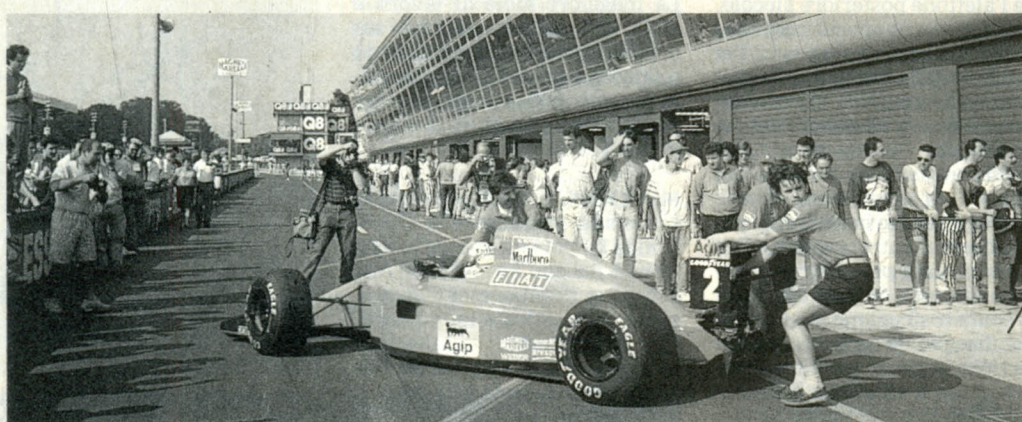
PREQUALIFICHE SOLO PRESENZA PER EUROBRUN E LIFE

ANCORA IN PARADISO LA BANDA DEI QUATTRO

MONZA — La pista di Monza ha promosso alle qualifiche gli stessi 4 piloti che avevano superato il «terribile» esame quindici giorni prima in Belgio. Soltanto l'ordine alle spalle del leader Grouillard è cam-

biato. Dopo la prima promozione casalinga (3. posto) il belga Gachot si è piazzato 2. precedendo Tarquini e Dalmas. Una ulteriore soddisfazione per Enzo Coloni che aveva allestito per l'appuntamento monzese

una 2. vettura con motori finalmente competitivi, dopo ciò che era successo a Spa e che era costato la definitiva qualifica alla squadra umbra. Ha rischiato grosso comunque il leader del turno Olivier Grouillard, volato fuori con la sua Osella, per un cedimento meccanico alla sospensione posteriore, alla 2. variante. Il francese, per fortuna aveva ancora le gomme da gara, quindi non sprecava nell'incidente uno dei due treni di qualifica. Grouillard a quel punto utilizzava la 2. vettura con le fiancate alte (la prima aveva le nuove più basse) portandosi subito senza fatica davanti a tutti. L'unica altra nota di cronaca la forniva lo sfortunato Langes cui si bloccavano i freni in fondo al rettilineo costringendolo a tornare a piedi ai box e a perdere ogni speranza di qualificarsi. L'impresa non riusciva nemmeno al compagno di squadra, il brasiliano Roberto Moreno costretto oramai, anche lui, a fare da comparsa senza alcuna speranza di superare il turno, come è sempre capitato a Giacomelli. L'unica differenza fra i due è che le prestazioni della Life sono talmente lontane da quelle della peggiore F.1 che le eliminazioni sono del tutto previste e non provocano alcun senso di rabbia. Giacomelli, nei due soli giri fatti, ha accusato un ritardo di ben 20" dal più lento Langes e, addirittura, di 29" dal primo Grouillard. Dalla prossima gara la Life dovrebbe montare un otto cilindri Judd al posto del motore stellare di Rocchi. Le Ags si erano presentate con parecchie novità aerodinamiche: rifacimento della carrozzeria inferiore e nuovi alettoni anteriori e posteriori. Tarquini precedeva il compagno di squadra nonostante un problema di pescaggio della benzina risolto aggiungendo più carburante. Dalmas, dal canto suo, dopo un inizio cauto a quasi 11 minuti dalla fine veniva superato al 4. posto da Moreno, ma era solo un fuoco di paglia. Il francese infatti riprendeva la sua posizione. (g.p.)



BALESTRE ENTUSIASTA DELL'EDIFICIO DEI BOX

E' IL MIGLIORE DEL MONDO

MONZA — Alla fiera delle vanità (che contano questa volta) non poteva mancare Jean-Marie Balestre, il capo indiscusso e intramontabile dell'automobilismo sportivo mondiale. Per il novello Beaubourg all'italiana, l'edificio che ospita box, sala-stampa, rappresentanze per gli sponsor, terrazza per il pubblico, il presidente della Fisa ha preteso, alla vigilia del Gran Premio, un incontro con i giornalisti, diffuso pure per Tv in circuito chiuso. Mr. Balestre ha espresso tutta la sua ammirazione, per come è stata realizzata la grande, attesa novità di Monza '90. «Tutti i miei complimenti — ha detto Balestre — per questa infrastruttura che merita gli unanimi consensi per fantasia, funzionalità e confort. È un'opera che fa onore all'Italia e che non ha equivalenti oggi nel mondo». Secondo Serena di Lapigio, presidente della Csai, testimone di parte: «... come si presenta oggi, il circuito di Monza è ormai adulto e maturo per nuovi più importanti impegni». Anche Aleardo Buzzi, presidente della Philip Morris, la multinazionale che in F.1 è di gran lunga il principale sponsor, ha confessato un vero stupore nell'essersi trovato di fronte ad un «building» che sicura-

mente tutti gli altri autodromi, sedi di Gran Premio, invidieranno. Testimone della soddisfazione della Fiat l'amministratore delegato Cesare Romiti. «È una realizzazione che fa onore agli organizzatori — ha spiegato Romiti — Ho fatto visita ai box, dove è stato fatto molto per rendere più agevole l'opera dei meccanici; sono andato in sala stampa e mi sono reso conto di quanto sia migliorata la qualità del lavoro degli inviati; e, infine, anche noi sponsor abbiamo apprezzato la novità, ricevendo, come padroni di casa, i complimenti dei nostri ospiti». Il più visibilmente soddisfatto, sul piano personale, è Clay Regazzoni, il sempre popolare ex-campione di F.1, da anni costretto a muoversi su una carrozzina. «Gli architetti (Benati, Cortesi, Zanini, Agnoletto e Rapisarda dello studio milanese Consa — n.d.r.) hanno in questo caso progettato anche a misura di noi portatori di handicap. In ascensore e in piano ci si può spostare senza il rischio quando meno te lo aspetti, di una barriera». Telegrafico ma eloquente il giudizio di Bernie Ecclestone, presidente della Foca: «Beautiful! Al di là delle nostre aspettative».

Lino Ceccarelli

LA TECNICA **AERODINAMICHE** LE NOVITÀ

PICCOLE ALI NUOVI ESTRATTORI

Molte squadre, a cominciare da Ferrari e Williams, si sono presentate con gli scivoli più o meno ampiamente rivisti

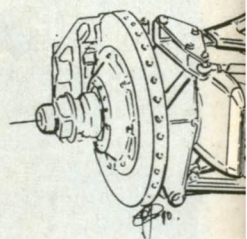
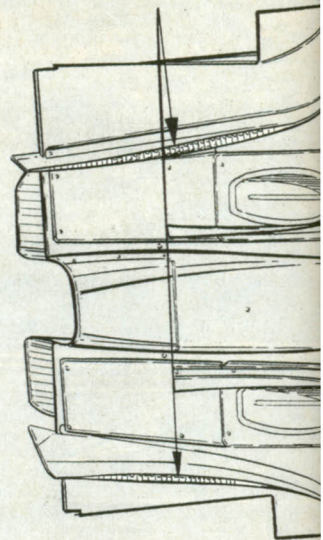
MONZA — Gran parte dei team si sono presentati in Italia con vetture semplicemente aggiornate alle specifiche richieste dal veloce tracciato brianzolo. Poche novità in assoluto e una, della quale leggerete a parte, probabile per quanto riguarda la sospensione anteriore (con correttore d'assetto) della Tyrrell.

FERRARI. Quattro vetture sono senz'altro un bello sforzo, anche per una squadra potente come la Ferrari, ma l'impegno al Gp d'Italia richiedeva questo sacrificio per contrastare il vantaggio preso da Senna e dalla McLaren. Non si sono viste le ultime modifiche sperimentate una settimana fa sulla pista lombarda. I copricerchioni non avevano dato quei grandi vantaggi sperati in termini di riduzione di turbolenze nocive men-

tre l'alettone posteriore piccolo, con il corto supporto centrale, aveva messo un po' in crisi l'equilibrio della vettura nelle chicane e a Lesmo. Non vi era nemmeno il nuovo bilanciante del comando del cambio dotato del doppio elemento a sinistra del volante. Si sono viste invece nuove prese d'aria dei freni, con una bocca d'entrata molto sottile e sagomata per ridurre i vortici nella zona delle ruote. Nuove come costruzione ma non come disegno le grandi paratie verticali sotto al profilo estrattore. Sono a struttura differenziata, con la parte vicino al suolo costituita da due «pelli» con all'interno del nido d'ape, in modo da garantire una maggiore flessibilità al contatto (violento) con l'asfalto. Erano apparse già in Belgio ma allora era stato impossibile osservarle da vicino.

La maggiore mole di lavoro è stata comunque concentrata sui motori, con speciali versioni da qualifica disponibili questa volta per entrambi i piloti. In tutto vi erano ben 11 motori, di cui solo due vecchi 036.

McLAREN. Dopo le prove della settimana precedente il Gp la Honda ha portato ancora la versione 5 del suo Ra100E; con modifiche ai tromboncini d'aspirazione, in plastica e molto corti. Ciò ha richiesto un'ulteriore modifica al cassoncino d'aspirazione per renderlo più stagno. Sulle vetture sono state modificate le flange d'attacco dei freni, come era già stato fatto nei test privati, mentre è stata introdotta una diversa geometria della sospensione anteriore. A livello alettoni è stato utilizzato il bipiano al retrotreno con un sin-



golo profilo sopra, mentre davanti sono stati mantenuti i profili con il flap ad incidenza variabile (maggiore nella parte esterna) già visti a Spa.

WILLIAMS. Ancora novità riguardanti i profili estrattori disegnati da Adrian Newey che sembra non fermarsi mai. Questi ultimi sono ancora simili a quelli della Leyton e non sono semplici adattamenti, con diverse paratie, dei vecchi scivoli. Differente è anche il corpo principale, non più piatto nella zona centrale-superiore ma scavato a seguire l'incavo del cambio. Nella parte inferiore le somiglianze con le ultime versioni modificate sono evidenti, salvo la zona di raccordo con il profilo estrattore, che è incurvata. Vi sono stati tuttavia dei problemi, con le paratie che toccavano il terreno e si danneggiavano, come è successo a Boutsen venerdì mattina. Non sono stati provati i diversi attacchi dei triangoli inferiori delle sospensioni visti nelle prove libere precedenti il Gp.

LOTUS. Dopo le prove della settimana scorsa alla Lotus sono tornati alla soluzione originale del lungo profilo estrattore ad archi dotato delle paratie verticali, che erano invece state ta-

TUTTI I NUMERI DELLE MONOPOSTO

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara al Gp d'Italia.

FERRARI

641/2-121 Alain Prost
641/2-118 Nigel Mansell
641/2-116 bis muletto Prost
641/2-119 muletto Mansell

TYRRELL

● 019-6 Jean Alesi
019-4 Satoru Nakajima
019-2 muletto

BRABHAM

BT 59-3 Stefano Modena
BT 59-2 David Brabham
BT 59-1 muletto

OSELLA

Fa1Me-9 Olivier Grouillard
Fa1Me-8 muletto

COLONI

● C3B-5 Bertrand Gachot
C3B-4 muletto

ARROWS

A 11B-3 Michele Alboreto
A 11B-4 Alex Caffi
A 11B-1 muletto

LOTUS

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

LEYTON HOUSE

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

BENETTON

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

EUROBRUN

Er189-3 Roberto Moreno
Er189-2 Claudio Langes

WILLIAMS

FW 13B-9 Riccardo Patrese
FW 13B-8 Thierry Boutsen
FW 13B-7 muletto
FW 13B-5 telaio di scorta

MINARDI

M190-3 Pierluigi Martini
M190-2 Paolo Barilla
B190-1 muletto

LIGIER

Js33C-10 Philippe Alliot
Js33C-8 Nicola Larini
Js33C-5 muletto

McLAREN

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

LIFE

F190-1 Bruno Giacomelli

SCUDERIA ITALIA

Bms 190-16 Andrea de Cesaris
Bms 190-15 Emanuele Pirro
Bms 190-14 muletto

LARROUSSE

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

AGS

Jh25-44 Gabriele Tarquini
Jh25-43 Yannick Dalmas
Jh25-41 muletto

● = Telaio nuovo

SANDWICH ANTIURTO SULLA 641/2

Nuove, come realizzazione, le paratie verticali poste sotto al profilo estrattore posteriore della 641/2. Sono costruite con due strutture differenziate. La parte inferiore è più flessibile ed è composta da due sottili pelli, con in mezzo una struttura a nido d'ape. Questo accorgimento è stato studiato per evitare eccessiva usura e rotture deleterie. In qualifica, poi, per diminuire la turbolenza attorno alle ruote anteriori sono state usate delle prese d'aria per i freni delle 641/2 parzializzate da una sorta di cappuccio, con la bocca d'entrata molto sottile.

gliate a partire dal Gp di Gran Bretagna. Sulla vettura di Warwick è stata modificata la sospensione anteriore con un diverso attacco (quello posteriore) dell'ammortizzatore orizzontale.

TYRRELL. Il team era presente a Monza con 4 vetture, di cui una servirà solo da «show-car». È stato usato l'alettone posteriore triplano dalla corda ridottissima, visto nei test privati e in Belgio, ma con una incidenza ridotta al minimo. Alesi disponeva di un nuovo telaio. Si è parlato molto della sospensione anteriore e del suo correttore d'assetto, come leggete a parte.

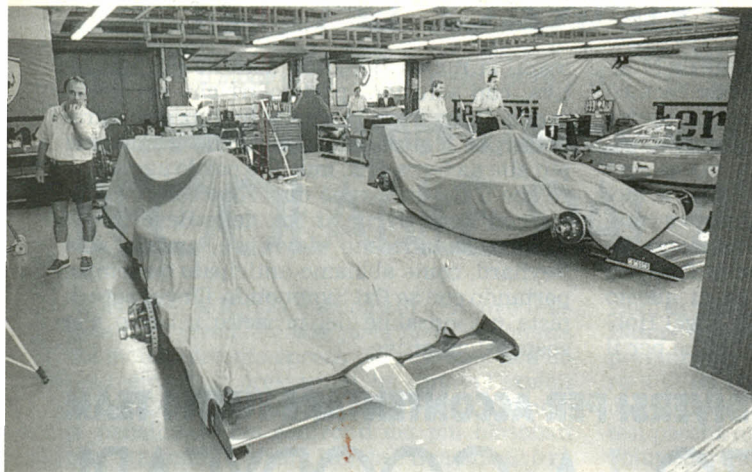
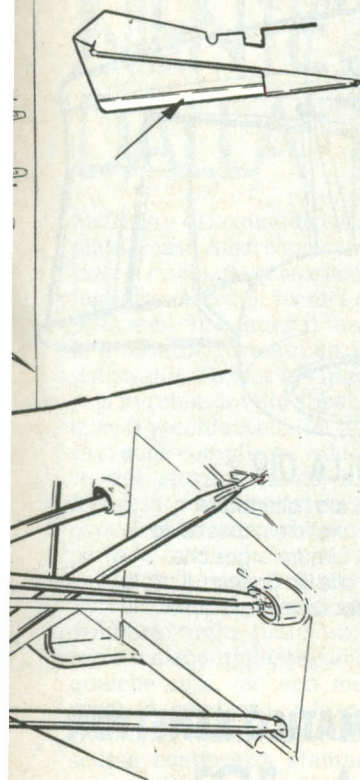
LIGIER. Dopo la disastrosa e affrettata apparizione al Gp di Gran Bretagna la Ligier ha riportato la versione definitiva della J833, dotata cioè del nuovo cambio trasversale, dopo lunghi collaudi in test privati. In pratica il cambio della Js330 ha le parti interne costruite dalla X-Trac su progetto Ligier e la fusione realizzata dalla squadra francese. Solo due vetture avevano la carrozzeria definitiva della parte posteriore, con una

elegante carenatura del piccolo radiatore del cambio. Meno raffinato il lungo traliccio di supporto dell'alettone posteriore, in attesa di quello nuovo in carbonio.

BENETTON. Assente John Barnard le tre B190 sono state portate a Monza nella stessa configurazione con cui avevano fatto i test pre Gp. Non vi era l'ultimo tipo di flange di accoppiamento dei freni, provate venerdì mattina in Belgio.

BRABHAM. Le vetture da gara erano dotate dei nuovi profili estrattori introdotti in Belgio, mentre le fiancate sono state modificate con sfoghi dell'aria calda solo nella parte posteriore (tagliata davanti alle ruote) e non più con uscita ai lati delle fiancate. Nuove anche le paratie verticali degli alettoni anteriori, più corte delle precedenti. Molto lavoro è stato fatto sui cambi, per garantire una selezione delle marce più precisa.

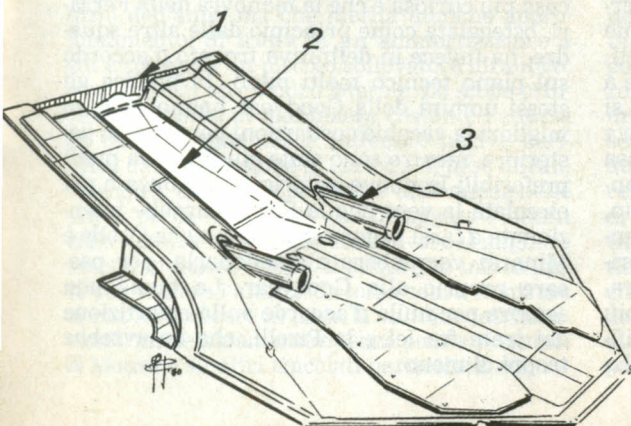
LEYTON HOUSE. Sono continuate alla Leyton House le pro
Giorgio Piola



Per la terza volta nella stagione, le precedenti erano state al Ricard e a Silverstone, la Ferrari ha portato quattro monoposto per i suoi piloti. Nell'immagine a lato ecco come si presentava il box del Cavallino in occasione del Gp d'Italia: più affollato ma non per questo meno in ordine rispetto al solito (FotoOrsi)

NEWY MODIFICA LA WILLIAMS

A Monza Adrian Newey ha introdotto una nuova aerodinamica posteriore sulle Williams Fw 13B. Il nuovo profilo estrattore (1) ha un piccolo deflettore verticale all'interno. La zona dietro il cambio (2) è incavata mentre prima era piatta. Nuovo è anche l'andamento delle paratie verticali. Gli scarichi (3) fuoriescono sempre sotto lo scivolo ma in una posizione leggermente diversa.



GRAN PREMIO PORTOGALLO

ESTORIL, 23 SETTEMBRE 1990

GRAN PREMIO SPAGNA

JEREZ DE LA FRONTERA, 30 SETTEMBRE 1990

FORMULA WEEK END

4gg / 3 notti + Volo a/r + Hotel
+ Transfer + Biglietto ingresso

da Lit. 795.000

FORMULA CAMPER

Noleggio camper 7gg Km illimitato + Assicurazione +
Carta Verde + Biglietto ingresso + IVA

da Lit. 225.000



PER INFORMAZIONI
Tel. 06/68975.1

**PRENOTAZIONI PRESSO
LE 2489 AGENZIE DI VIAGGIO
DI NOSTRA FIDUCIA**



ve dei pezzi introdotti all'inizio della stagione. Non si trattava di novità rispetto al Belgio; a parte le nuove flange d'attacco dei dischi dei freni, che sono ora Brembo su tutte e 3 le vetture.

AGS. Tarquini ha ricevuto l'ultimo telaio realizzato, quello sinora destinato alla vettura dotata del nuovo cambio trasversale, dato che la sua abituale scocca aveva rivelato a una prova torsionale qualche debolezza. La piccola squadra francese ha svolto in previsione di Monza dei test a Le Castellet in cui è stata modificata alquanto l'aerodinamica della vettura. Sono sparite innanzitutto le originali paratie verticali sotto il profilo estrattore con un andamento curvilineo all'esterno nella parte terminale. Al loro posto ve ne sono 4 più tradizionali. Nuovi anche gli alettoni. Quelli anteriori sono ora senza le doppie paratie verticali complete a favore di quelle esterne più due piccole sole nella parte superiore del flap. Al retrotreno il profilo centrale dell'alettone è stato montato molto più scarico, con il bordo d'entrata rialzato rispetto alla sua tradizionale posizione.

COLONI. Finalmente anche Gachot ha potuto disporre del muletto. La nuova vettura non aveva però la sospensione anteriore che permette di allungare il passo come su quella utilizzata già in Belgio. Sono stati alleggeriti il fondo piatto e la carrozzeria, mentre è stata resa ermetica la zona della presa d'aria del motore. Coloni aveva 3 motori, di cui due nuovi ricevuti direttamente dalla Cosworth e seguiti da Allan & Peck.

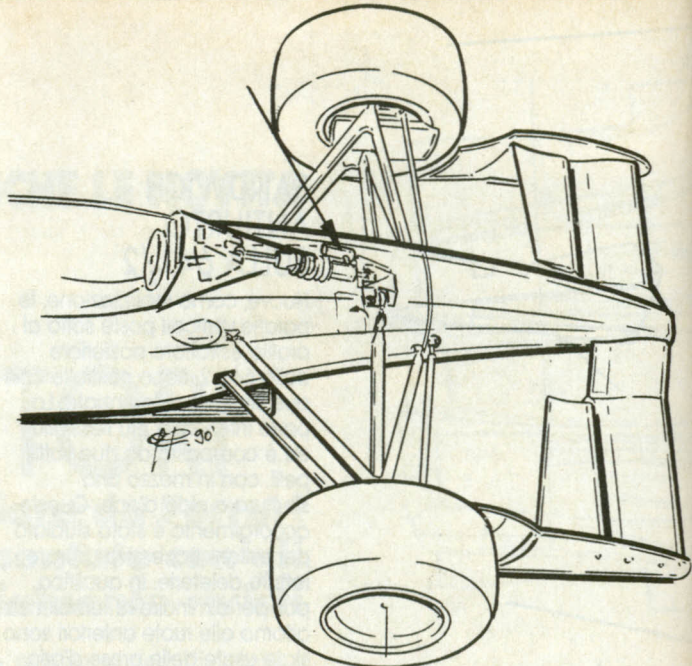
OSELLA. Grouillard ha potuto utilizzare, anche se per poco tempo, la versione con le fiancate basse che era stata finita di montare la sera prima. La seconda monoposto aveva invece le fiancate più alte, con i radiatori grandi.

ARROWS. Nuovo profilo estrattore simile a quello della Williams, provato a Snetterton, per le A 11B, e diverso alettone anteriore. La monoposto laboratorio per il motore Porsche è già pronta e forse in settimana sarà spedita a Weisach per iniziare i collaudi in pista del nuovo 12 cilindri.

MINARDI. Barilla ha usato il telaio n. 2 visto che il suo è andato distrutto nell'incidente di Spa. Per il Portogallo sarà pronta la 5. scocca. Come in Belgio è stato utilizzato un alettone posteriore biplano, con due soli profili nella parte superiore.

SCUDERIA ITALIA. Le tre BMS 190 hanno girato senza il flap anteriore e con un alettone posteriore monopiano, con due profili in alto. Nella galleria del vento di Dallara iniziano in questi giorni le prove del modellino della vettura per il prossimo anno per il nuovo 10 cilindri Judd.

LARROUSSE. Come a Spa è stato utilizzato l'alettone posteriore con due soli profili in alto. Suzuki aveva a disposizione la vettura danneggiata in Belgio. Sabato mattina è arrivata una 4. scocca, la n. 1, per sostituire la n. 3 danneggiata da Suzuki venerdì. □



CORRETTORE D'ASSETTO SULLA 019

Le prestazioni di Alesi in prova hanno attirato l'attenzione sull'avantreno della Tyrrell, dotata di un correttore d'assetto. In parallelo al monoammortizzatore vi è un cilindro a gas che servirebbe da vero e proprio variatore di altezza da terra. Il pilota, con un comando nell'abitacolo, può abbassare di qualche millimetro la vettura in movimento.

È QUASI PRONTO IL CAMBIO SEMIAUTOMATICO BENETTON IN PISTA A MARZO LA 191

MONZA — John Barnard era assente da Monza, impegnato a progettare, nel centro tecnico di Godalming, la futura Benetton. La nuova B191 dovrebbe debuttare al più presto a febbraio, se non addirittura a Marzo, ma alcune cose saranno provate molto presto su una monoposto laboratorio. A partire dal nuovo cambio semiautomatico, la cui realizzazione dovrebbe essere quasi terminata nella fabbrica rilevata in America. L'elettronica di questo cambio dovrebbe essere curata da Nigel Hobdam. Si dice anche che, come abitudine per il

team, la nuova Benetton sarà molto innovativa, con soluzioni particolari che permetteranno di aggirare la nuova limitazione introdotta per il prossimo anno delle minigonne più alte da terra di 25 mm. C'è poi da aggiungere che il Gp di Spagna dovrebbe essere l'ultimo con Rory Byrne ai box della Benetton. Il tecnico sudafricano dovrebbe andare alla Reynard, come abbiamo anticipato da tempo, portando con sé Pat Symmonds, l'ingegnere di pista responsabile del progetto relativo alle sospensioni attive. □

SEI TIPI DIVERSI PER ACCONTENTARE TUTTI I TEAM CHE SFORZO LA GOODYEAR!

MONZA — La spregiudicata mossa della Ferrari, che in Belgio si era portata delle vecchie gomme Goodyear, ha sortito i suoi effetti. Prost aveva intuito come le coperture usate a inizio stagione avessero una struttura che si adattava maggiormente alle 641/2 e aveva chiesto di poterle usare. A Monza la Casa americana ha fatto un enorme sforzo, portando ben 2772 gomme, quasi il doppio del solito, per poter fornire una scelta maggiore. Accanto alle nuove erano disponibili le gomme originali, con la precedente costruzione. In pratica c'erano due tipi di A e due tipi di B, più una D soffice da gara ma da usare in qualifica, in aggiunta alla nuova E supertenera. La

cosa più curiosa è che la manovra della Ferrari, osteggiata come principio dalle altre squadre, ha invece in definitiva trovato d'accordo sul piano tecnico molti piloti. In pratica gli stessi uomini della Goodyear hanno definito migliori le vecchie costruzioni per il treno posteriore, mentre sono state giudicate da molti preferibili le nuove anteriori. A Monza è poi circolata la voce che la Pirelli sarebbe intenzionata a farsi pagare le gomme e che Osella e Minardi vorrebbero abbandonarla, per passare proprio alla Goodyear. La quale non sembra per nulla d'accordo sulla ripartizione dei team fra lei e la Pirelli, che ne avrebbe troppi di meno. □

INTANTO KEN «PROMUOVE» POSTLETHWAITE

NIENTE FUGHE DALLA TYRRELL

MONZA — Da quando è scoppiato il caso Alesi sono cominciate a circolare ai box voci di fughe massicce di tecnici dalla Tyrrell. In pratica il terzetto di uomini formato da Postlethwaite, Migeot e Villadelprat avrebbe dovuto abbandonare il vecchio Ken. Poi le cose si sono complicate e il futuro del giovane pilota italo-francese potrebbe essere ancora legato, come leggete a parte, a quello della scuderia che lo ha lanciato in F. 1. Ken Tyrrell, comunque, a Monza è sembrato molto fiducioso, allegro e disponibile, segno che qualche cosa, (se non molte cose), è cambiato. «Jean in Germania (quando fece la discussa conferenza stampa e soleva dichiarare: "di sicuro non guiderò più per Tyrrell") era nervoso, distaccato — spiegava Tyrrell — e lo si è visto anche nel suo modo di guidare

e di vivere le giornate con la squadra. Ora posso dire che è di nuovo parte integrante del team a tutti gli effetti: è ritornato l'Alesi che mi stupì al suo debutto in F. 1. Lui ha un contratto con una opzione per il '91 ed il '92 che io intendo fare rispettare, farò quindi tutto il possibile perché lui rimanga con me. Certo, non posso competere sul piano finanziario con squadre come Williams e come Ferrari, ma la Tyrrell di oggi non è più la stessa squadra che ho condotto sinora. Fino a oggi ho dovuto prendere giovani piloti per lanciarli in F. 1 semplicemente perché non avevo i soldi sufficienti per ingaggiare i grossi nomi; d'ora in avanti non sarà più così. La Tyrrell punterà ad avere anche un top driver». Una dichiarazione che contrasta con le voci che volevano Ken Tyrrell molto duro e rigido sul con-



Tyrrell, a sinistra nella foto sopra, discute con Alesi: il manager vuole comunque avere in squadra un top driver nel '91 (Giovannelli)

tratto del giovane francese, che prevedeva un'opzione senza bisogno di modificare sostanzialmente i termini economici dell'accordo. Il legame con la McLaren e i suoi uomini deve avere in qualche modo influito, anche se il team manager inglese nega più dirette influenze del boss della McLaren: «Non è vero che Ron Dennis contatta i piloti per la mia squadra, è vero invece che

vi è una ricerca comune degli sponsor da portare alla Tyrrell. Ron ha uomini molto validi e vedremo presto i risultati. Finora le mie vetture non hanno avuto molte scritte pubblicitarie perché puntiamo ad avere legami a lungo termine, che possano garantire un futuro solido al team». Le riunioni più o meno informali fra i vari uomini di Dennis e lo stesso boss della McLaren si sono sprecate sotto la tenda del camion Tyrrell. Soprattutto Ken Tyrrell è apparso tranquillo sul futuro tecnico della sua squadra: «La nuova monoposto sarà pronta a novembre, molto in anticipo sulla prossima stagione. Non sarà una vettura laboratorio, ma quella definitiva. Non credo che vi sarà la fuga di tecnici che molti hanno ipotizzato: Harvey Postlethwaite ha messo insieme uno staff tecnico molto valido, che non dovrebbe soffrire per l'eventuale partenza di un solo elemento. Lui non è soltanto un abile progettista ma è anche un ottimo organizzatore con notevoli capacità manageriali. Se veniste a visitare la nostra nuova sede rimarreste molto sorpresi. Credo che il nostro sia il migliore reparto compositi che esiste in F. 1». Proprio nelle giornate di Monza, e precisamente venerdì sera, Postlethwaite è diventato «direttore» della nuova Tyrrell, con responsabilità e coinvolgimenti maggiori rispetto a quelli avuti finora. (g. p.)

NUOVO VARIATORE D'ALTEZZA SULLA MONOPOSTO DI ALESI

REGOLABILE DAL PILOTA

MONZA — A Monza è scoppiato di nuovo il fenomeno Tyrrell. Su una pista dove la potenza del motore diventa ancora più rilevante nell'ottenimento delle prestazioni, ha stupito l'exploit di Hean Alesi con un 8 cilindri Ford sicuramente penalizzato nei confronti dei più blasonati plurifrazionati Ferrari, Honda e Renault. Si è riparlato della bontà dell'aerodinamica studiata da Migeot ma anche di altro e precisamente del correttore d'assetto montato all'avantreno. È un particolare di cui avevamo già parlato all'inizio dell'anno ma che merita qualche approfondimento. Si tratta di un ammortizzatore a cui è collegato un piccolo sollevatore idraulico, contenuto in un cilindro laterale. Lo scopo principale è quello di mantenere costante l'altezza da terra eliminando le influenze nocive derivanti dalla variazione di carico e di peso durante la gara. Questo dispositivo è utile anche nelle prove perché permette di correggere i difetti della vettura e consente di ritrovare il migliore assetto in minor tempo. Il pilota può infatti agire per variare l'altezza da terra senza rientrare ai box e verificare in pista la validità dell'intervento, immediatamente e senza perdite di tempo. A Monza e su altri tracciati particolari, con se-

zioni di pista ben differenziate fra di loro, il correttore d'assetto può giocare in ruolo molto importante per aumentare l'efficienza della vettura e ottimizzarne il comportamento a seconda delle varie esigenze. Siamo nel campo delle ipotesi perché ovviamente alla Tyrrell non hanno voluto dare alcuna conferma o smentita a questa tesi. Alesi a Monza poteva quindi rendere variabile l'assetto della sua vettura in qualifica. Tramite un comando nell'abitacolo poteva, per esempio, abbassare di qualche millimetro la 019 nelle zone lente, come le chicane, per poi riportarla più alta nei punti veloci. Ovviamente l'operazione poteva essere fatta soltanto per un giro perché il contenitore del gas non garantisce una consistente ripetitività. Il correttore d'assetto in gara viene azionato una o al massimo due volte per abbassare la vettura, che tenderebbe naturalmente sollevarsi per il minor peso di benzina a bordo nelle fasi finali della corsa. Già alla Ferrari, sull'ultima F.1 turbo, Postlethwaite aveva adottato questo accorgimento che costò fra l'altro la vittoria a Berger nel Gp del Portogallo perché, nella foga di agire sul comando del correttore d'assetto, azionò invece il pulsante dell'estintore. □



LO CONFERMO, MAI CON FRANK!

MONZA — Tutti lo vogliono, ma nessuno lo piglia. Alesi è l'elemento che sta paralizzando il mercato piloti. Jean vuole andare alla Ferrari, ma Frank Williams fa rivalere il contratto che il francese ha sottoscritto il 2 febbraio (due anni di accordo più l'opzione per il terzo). «Alesi ha le stesse possibilità di approdare a Maranello — ha detto Williams — come io di tornare a camminare. Mi piacerebbe ma non è possibile. Jean deve rispettare la parola data perché io non lo mollo». Alesi è considerato il giovane pilota più promettente, ma il fatto che abbia firmato due contratti, agli occhi del grande pubblico, lo ha fatto passare per ingenuo se non proprio per un bugiardo. Il gioco si è fatto pesante e ora si mettono in dubbio le qualità dell'uomo. Jean, inizialmente, non è disposto a parlare, poi sbotta e finalmente racconta la sua verità. Mettendo i puntini sulle «i». «Williams ha detto che potrebbe anche farmi pulire l'officina? Ebbene io gli ho risposto che di lavoro nell'officina di mio padre, che è carrozziere, ce n'è molto. Non ho bisogno quindi di andare nel suo team. Non ci andrò mai. Eppoi Frank non è stato ai patti: l'accordo che avevamo raggiunto a febbraio doveva essere ufficializzato al Gp di Francia, davanti al mio pubblico e in casa della Renault. Personalmente non posso parlar male della squadra, anzi posso dire che mi piace ancora oggi. Come non posso dire male del motore Renault, né della monoposto di Head che ha già vinto due Gp quest'anno. Però Williams non ha mantenuto le promesse. Non solo non ha ufficializzato il nostro accordo, ma non ha nemmeno rivisto la prima bozza di contratto, dopo che avevamo previsto una seconda stesura perché c'erano degli aspetti sul primo che non mi stavano bene. Ebbene il secondo foglio non l'ho mai visto. Eppure dice di volermi a tutti i costi».

— Perché ti ostini a dire di non voler andare da Williams?
«Il motivo è semplice: ha contattato Senna quando aveva già raggiunto un accordo con Patrese».

— Ma Riccardo non ha firmato con Frank...
«Beh, comunque sia, allora Senna sarebbe dovuto arrivare in squadra nelle vesti di secondo pilota! Si perché ho firmato un contratto in cui si specifica che la prima guida sarei stato io. È per questo che mi sono indispettito: il discorso con Williams si è chiuso quando ha trattato Senna».

— Però adesso chi passa per bugiardo sei proprio tu...
«Sono furioso per questo. Nelle prove qui a Monza ho ottenuto un tempo eccellente: nessuno mi ha chiesto raggugli sulla mia prestazione, tutti vo-

gliono sapere le mie reazioni su quanto ha detto Williams. Basta! È Frank che deve smettere di dire cose non vere accusandomi di non rispettare i patti».

— E se a questo punto la trattativa con la Ferrari saltasse davvero?

«La Ferrari ha già aspettato molto: mi vogliono dare un'opportunità, ma io ci posso arrivare solo se riesco a liberarmi. Non sono il secondo pilota Ferrari...».

— Questa storia ti sta condizionando?

«La situazione è pesante. C'è chi ogni attimo mi mette di fronte alla realtà, sono assediato dai giornalisti. Solo in macchina trovo la serenità. Non è facile vivere così. Se poi consideri che potrei anche non correre...».

— Frank ha escluso di arrivare a tanto.

«Può darsi, però la legge inglese mi può imporre di rimanere fermo un anno».

— Williams assicura che si arriverà a una soluzione senza entrare in tribunale.

«Sta perdendo tempo prezioso. Rischia di non prendere nemmeno gli altri piloti che vorrebbe. Io alla peggio posso rimanere con Tyrrell: ho 26 anni e posso aspettare. Non credo che Ken mi odii. Anche se ancora oggi vado ai Gp pagandomi le trasferte perché di soldi non ne abbiamo parlato. In questo caso si dovrebbero rivedere le cose».

— Quali errori hai commesso?
«Nessuno sostanziale. Mi si vuole far passare per un pilota pericoloso in pista, che firma contratti con facilità. La volete

capire che Alesi non è superman? La mia intenzione era andare alla Williams, ma adesso non ci vado più. Però voglio uscire al più presto da questo incubo».

— Il Circus ti ha battezzato l'erede di Prost. Vorresti andare a Maranello per infrangere il suo mito?

«La squadra è in grado di offrire lo stesso materiale ai due piloti. Nel team bisogna cercare l'armonia e non la guerra. Se uno dei due piloti cerca di «mangiare» l'altro non c'è niente da fare: ogni fatica è inutile, la collaborazione è impossibile».

— Prost ha la fama di «mangia» compagni di squadra...

«Ti sei dimenticato di un aspetto molto importante: Prost non ha mai avuto al suo fianco un compagno giovane. Io ho tante cose da imparare da un tre volte campione del mondo. Eppoi sono le corse a segnare il corso di una stagione. In ogni caso sto pensando a una cosa che adesso non sembra realizzabile».

È prigioniero di un sogno.

Franco Nugnes

“Con Williams ho firmato un contratto da prima guida Perché allora ha trattato anche Senna?”

PROBLEMI DI SPONSOR PER IL MANAGER IRLANDESE JORDAN PUO' PERDERE I FORD V8

MONZA — Anche in Italia Eddie Jordan ha continuato a tessere la sue rete di contatti. Obiettivo del suo peregrinare: i piloti per il 1991 e degli sponsor in grado di consentirgli di sostenere una stagione in F.1. Senza più la possibilità di avere la Camel come sponsor principale, pur sapendo di poter contare sull'aiuto indiretto delle varie filiazioni nazionali, non ha rifiutato alcuni abbozzamenti della Marlboro, tenuto conto che questa ha la necessità di far correre alcuni suoi piloti, non facilissimi da collocare, ma molto importanti strategicamente per i mercati che sono in grado di promuovere. Tra questi Lehto e Gachot. Un'ipotesi non da escludere, visto che gli uomini della Phi-

lips Morris, aiutando l'irlandese, lo toglierebbero dall'area d'influenza della Camel. Lo scatenato Eddie non è, comunque, molto fortunato in questi ultimi tempi. Infatti, delle ottime relazioni con la Q8, il marchio petrolifero del Kuwait, sembravano avergli risolto il problema di sponsorizzazione quando è esplosa la crisi del Golfo. A questo punto la situazione è diventata estremamente più complessa e, per Jordan, ovviamente, più difficile. Ha anche preso corpo la voce che se fosse indotto a ritardare il suo ingresso in F.1 per budget insufficiente i motori Ford Hb da lui acquistati potrebbero venir girati a un altro team, quasi certamente francese.



PER FINANZIARE LA GALLERIA KEN VENDE LE F. 1

Lo ha annunciato lo stesso Ken: tutte le Tyrrell di F.1 saranno messe in vendita a parte un esemplare di ogni tipo che sarà custodito in un apposito museo. «Anche le attuali 019 sono in vendita, non temiamo che vengano acquistate per carpirne i segreti. Intanto noi saremo già avanti di un anno con la nuova vettura. Le nostre monoposto saranno perfettamente funzionanti. L'acquirente potrà portarsele via guidandole. Con il ricavo vogliamo costruire la nuova galleria del vento che costa una fortuna». Il prezzo sarà di circa 120.000 sterline.

PREMIO. Il nostro inviato Diego Forti ha ricevuto il premio Confartigianato in una cerimonia che si è svolta sabato alla conclusione delle prove. Il prestigioso riconoscimento è andato anche a Silberman della Honda, Martini pilota della Minardi, Benassi capomeccanico della Ferrari e a Scandinaro operatore della Foca Tv

MANSELL. Entusiasmo a mille per Mansell sabato sera all'imbrunire, nella corsia box di Monza. Il pilota inglese al garage della Ferrari per presenziare al lavoro dei suoi meccanici è stato letteralmente circondato da una folla di ammiratori. Nigel, oltre a soddisfarli firmando autografi, (rilasciati a centinaia anche su alcune patenti che gli sono state messe davanti a uso di foglietto di carta) ha anche coordinato una serie di cori. Nella veste di capo tifoseria ha fatto inneggiare a più riprese la Ferrari, per altro con una scelta di tempo degna di un vero «professionista».



ROMITI PREMIA PROST E MANSELL CON UNA TIPO

In occasione del Gran Premio, la Fiat ha offerto ai suoi piloti Mansell e Prost due fiammanti Fiat Tipo 1,8 i.e. Granturismo personalizzate nei colori dei paesi di origine dei due piloti (azzurro Francia per Alain e green racing britannico per Nigel) e nella guida a sinistra per Prost e a destra per Mansell. Un omaggio ai due piloti e una buona occasione per festeggiare il milione di esemplari che sono stati prodotti di Fiat Tipo. Hanno presenziato alla cerimonia Cesare Romiti (nella foto Colombo con i due piloti) e i direttori generali della Fiat Auto, Paolo Cantarella e Luigi Francione.





A lato, la Ferrari 348 regina del servizio antincendio della Cea (Orsi). Nell'altra pagina, il nostro Forti riceve il premio Confartigianato con Silberman, Martini, Benassi e Scandinaro. A Patrese è stato consegnato il Trofeo Paletti da Maria Grazia Donato (Colombo). La pace fra Senna e Prost siglata dopo il Gp è stata anticipata dagli striscioni. Lauda intervista Berger in qualità di commentatore della tv austriaca (Orsi)

MCLAREN, WILLIAMS E BENETTON ALL'HUNGARORING

A partire da mercoledì saranno tre le squadre che inizieranno una serie di test all'Hungaroring: a questa sessione di prove hanno aderito McLaren, Williams e Benetton. La McLaren farà girare anche la vettura dotata del nuovo motore 12 cilindri mentre la Williams effettuerà delle prove comparative fra la FW 13B e la vettura dotata delle sospensioni attive.

ALFA CORSE. Sinergie di gruppo in Casa Ferrari. Venerdì notte i motori del Cavallino rampante che necessitavano di una messa a punto o di una revisione (due i motori andati in crisi durante le prove) non sono stati trasportati a Maranello, bensì hanno fatto tappa nella più vicina sede dell'Alfa Corse dalla quale sono usciti in perfetta «forma», verso le 4 di mattina per fare ritorno al circuito.

SPONSOR. Due nuovi sponsor italiani visti a Monza. Sulle vetture di Coloni è apparso il marchio Erre Engineering, un'azienda del gruppo Magnabosco, specializzata nella progettazione di impianti per la lavorazione del carbonio, mentre sulla Brabham è stato applicato il logo della Carvico, una ditta che produce tessuti indemagliabili, utilizzando fibre artificiali e sintetiche.

CANTANTI. Artisti del mondo della canzone sono stati ospiti nell'area della Denim. Il famoso marchio di prodotti cosmetici ha voluto promuovere la sua immagine attraverso il binomio, di provato successo: motori e cantanti. Ospiti Denim oltre al super appassionato di F.1 Leo Sayer, la Steve Rogers Band e l'avvenente Sabrina Salerno.

LE PAURE DI TARQUINI IN PROVA

Sull'Ags del pilota abruzzese si stanno verificando delle cose che allibiscono Tarquini e non lo fanno guidare tranquillo: durante gli ultimi test di Monza all'uscita della curva Ascari ha sentito un rumore metallico all'altezza dei piedi. Non sapendo di che cosa si trattasse a metà del rettilineo che porta alla Parabolica ha provato a dare un colpo di freno per verificare che tutto fosse in ordine, ma il pedale non si è mosso di un millimetro. Fra la scocca e la pedaliera, infatti, si era incastrata la zavorra di 5 kg che è montata nel musetto da chi non adotta la telecamera di bordo. Gabriele dopo essersi accorto del problema ha saputo mettere in testacoda la sua Ags finendo senza danni nella sabbia. La brutta avventura ha rischiato di ripetersi anche durante le qualifiche del Gp: nello stesso punto del tracciato ha sentito un rumore metallico nell'avantreno. Nel dubbio ha subito alzato il piede anche se quello che stava percorrendo poteva essere un giro buono. Questa volta si era staccato il coperchio dell'oblò dal quale i meccanici fanno le regolazioni alle sospensioni.

AGIP. Con grande sollievo degli autisti del camion cisterna dell'Agip la Ferrari ha disdetto i suoi test in Ungheria sulla pista di Budapest in programma questa settimana. Nel caso gli uomini di Maranello avessero confermato l'impegno, quelli dell'Agip si sarebbero dovuti recare a spron battuto all'Hungaroring per poi ripartire senza soluzione di continuità alla volta dell'Estoril dall'altra parte dell'Europa. La Ferrari, per altro,

ha confermato che nei giorni immediatamente successivi al Gp di Spagna tornerà all'Estoril per prendere parte alla sessione di prove che la Goodyear ha programmato per i suoi team sulla pista lusitana.

MINARDI. La fede milanista di Giancarlo Minardi è stata insidiata dallo «juventino di ferro» Cesare Fiorio che nel contratto di concessione dei motori per il 1991 alla squadra romagnola, aveva furtivamente aggiunto (ovviamente per scherzo) una postilla in cui il team manager faentino si impegnava a fare atto di sottomissione alle maglie bianconere. Minardi si è però accorto in tempo della «minaccia» e, almeno per ora, non ha rinnegato la sua fede rosnera.

PITTORE. Visto ai box con tanto di tavolozza e pennello un pittore dotato di pass Foca per giornalisti. Si chiama Albin Michel Lolmede e sta realizzando un libro, ovviamente ricco di dipinti, sulle corse di F.1 a Monza. La pubblicazione sarà realizzata da una Casa editrice francese.

BIGLIARDINO. Duello senza esclusione di colpi tra Riccardo Patrese e il nostro fotoreporter Daniele Amaduzzi. I due si sono affrontati a calcio balilla. Ad avere la meglio con sufficiente facilità è stato Patrese che ha battuto Amaduzzi per 7 a 4. Riccardo ha così confermato di essere oltre che un valente sciatore e un giocatore di tennis, anche un mago del bigliardino, impegni di guida a parte.

TEST. Coloni ha deciso di effettuare due giorni di prove questa settimana sulla pista di Vallelunga, nelle giornate di martedì e mercoledì, onde portare avanti la messa a punto della sua vettura in previsione degli ultimi quattro impegni della stagione. Nelle stesse giornate saranno invece impegnate a Imola, assieme alla Lambo del Modena Team anche Ags e Minardi.

BENETTON. Si è visto ai box di Monza un nuovo meccanico alla Benetton, una cosa che potrebbe passare inosservata se la persona in questione non fosse Vittorio Schillera sino a poco tempo fa alle dipendenze della Gto di Guildford. Continua infatti, la fuga di tecnici dalla sede della Ferrari inglese e non è ristretta solo ai tecnici minori. In pratica hanno abbandonato Guildford quasi tutti i tecnici di minore spicco. Nonostante il suo carattere difficile Barnard aveva creato nel suo centro inglese un forte spirito di gruppo.

TAVONI. Ultimo Gran Premio d'Italia in veste di direttore di pista per il 64enne Romolo Tavoni, che negli Anni Cinquanta fu anche direttore sportivo della Ferrari. Da oltre un ventennio figura di spicco della vita dell'autodromo lombardo, Romolo Tavoni andrà in pensione nel prossimo dicembre.

LE CIFRE

SETTIMO EN PLEIN DI SENNA

Finalmente al 6. tentativo, Ayrton Senna ha vinto il Gp d'Italia e con pieno merito avendo ottenuto anche i giri veloci in prova e in gara: il massimo possibile per un pilota. Il campione brasiliano è riuscito in questo eccezionale exploit per la 7. volta nella carriera; complessivamente in 496 corse mondiale soltanto 84 volte si è verificato questo dominio assoluto, per merito di 29 piloti tra i quali è primatista Jim Clark, dominatore di ben 11 gare iridate.

■ **IL RAPPORTO** fra la Ferrari e il Gp d'Italia è unico perché la corsa è sempre stata presente nel calendario mondiale e la casa modenese ha preso parte a tutte le 41 edizioni titolate.

■ **NELLE COMPLESSIVE** 127 presenze/gara, la Ferrari conta 10 vittorie, 50 arrivi in zona punti, 22 arrivi successivi, 1 non classificato e 44 ritiri, oltre a 12 pole position e 12 giri veloci in corsa; i punti ottenuti sono 296,5 con la media di 2,33 punti/partecipazione.

■ **A TRE/QUARTI DEL CAMPIONATO** Senna è in testa alla graduatoria con la media di 6,00 punti/gara e ricordiamo che quando il brasiliano ha vinto nel 1988 la media finale è stata di 5,87 punti/gara.

■ **A 4 CORSE** dal termine sono ancora matematicamente in lotta per l'alloro soltanto Senna, Prost e Berger; qualsiasi altro pilota, infatti, anche se vincessimo tutti i restanti Gp non riuscirebbe a raggiungere il punteggio già acquisito dal brasiliano con la vittoria nel 61 Gp d'Italia.

■ **QUEST'ANNO NELLE** 12. corse già disputatesi, la McLaren-Honda ha sempre portato sul podio almeno uno dei suoi piloti; per la casa britannica è la serie più lunga che supera quella di 11 gare stabilita nel 1988, dal Gp del Brasile a quello del Belgio. Quell'anno, però, si era trattato di 11 successi con 8 doppiette, mentre questa volta le vittorie sono 6, senza doppiette.

■ **LA MCLAREN** comanda la classifica del campionato costruttori con 4,54 punti/partecipazione di media, contro 6,21 del 1988 e 4,40 dello scorso anno.

■ **LA MEDIA DELLA POLE position**, la 49. di Senna, è stata di kmh 252,298 che costituisce il nuovo primato per Monza. Segnaliamo che la media più elevata su di un giro in prova, in tutta la storia del campionato, è quella di kmh 259,005 ottenuta nel 1985 a Silverstone da Keke Rosberg su Williams-Honda.

Mauro Mori

POLITICA **GUERRA ALL'EFFETTO SUOLO**

BALESTRE ALL'ATTACCO

Il Presidente annuncia un pacchetto di norme per ridurre la velocità in curva e anticipa un campionato Fia da disputarsi sugli ovali

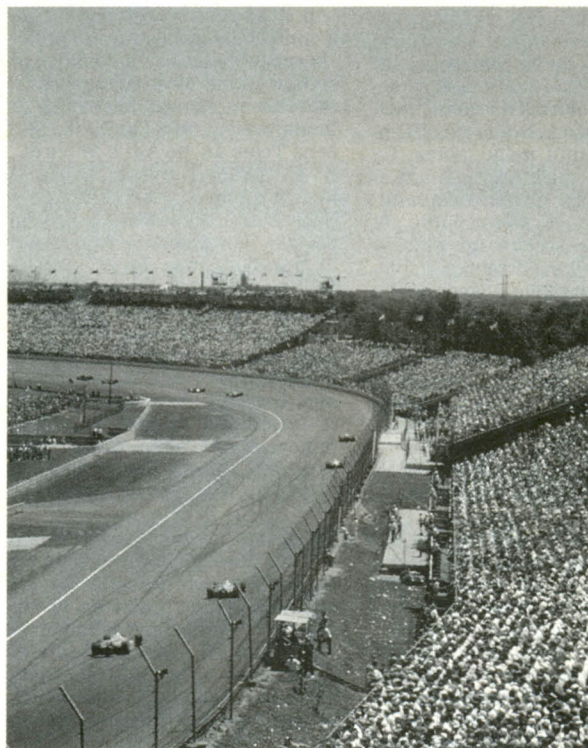
MONZA — A due ore e mezzo dal via del Gp d'Italia, la nuova, faraonica sala stampa tutta marmo e vetro di Monza ha avuto il suo «vernissage» formato Fia con la conferenza del presidente della Federazione internazionale, Jean-Marie Balestre che già sabato aveva annunciato «sarà tutta da seguire!». Balestre infatti, ha fatto sapere le proposte in materia di sicurezza e di organizzazione delle corse che presenterà il prossimo 8 ottobre nella riunione delle commissioni specialiste della Fia e del Congresso mondiale. Proposte clamorose e che non mancheranno di sollevare perplessità. Una riunione con la commissione sportiva della F. 1, comunque, è prevista già per il prossimo Gp del Portogallo, il 22 settembre. Ecco i punti toccati da Balestre: Formula 1 (circuiti, disciplina delle corse e promozione), campionato del mondo vetture Sport e, sorpresa, il nuovo campionato del mondo Fia su tracciati ovali, tipo Indianapolis. Ma vediamo in particolare quali sono le proposte di Balestre, soprattutto quelle che riguardano la Formula 1, norme che, appellandosi all'articolo 15, potrebbe già far approvare nel corso della riunione in calendario per i giorni del Gp del Portogallo. Le proposte del Presidente per la Formula 1 sono rivolte a ridurre le velocità di percorrenza in curva delle monoposto, quindi nuove norme che si richiamano alla sicurezza.

FORMULA 1. Le norme, che si vuole rendere esecutive dal

Gp di San Marino '91, riguardano il prolungamento del fondo piatto a partire dalla tangente anteriore delle ruote anteriori comprese fino al limite esterno di tutti gli elementi della carrozzeria posteriore (al fine di eliminare l'effetto suolo). Inoltre è prevista la riduzione delle superfici alari anteriori e posteriori. Altro punto toccato è la nuova definizione di carburante. Per quanto riguarda il peso minimo, la proposta è di elevarlo a 540 kg (attualmente è di 500 kg) e di studiare per il 1992 una maggiore dimensione dell'abitacolo in

funzione della definizione di una «sagoma» (intesa come altezza) media dei piloti (oggi i conduttori di alta statura, quali ad esempio Berger, sono estremamente sacrificati all'interno del cockpit). Nel 1992, infine, è prevista l'entrata in vigore delle nuove dimensioni dell'abitacolo. In materia di circuiti le proposte sono state: modifiche al circuito di Budapest per facilitare i sorpassi; allargamento in entrata della curva de La Source di Spa-Francorchamps; ordine alla commissione circuiti di studiare tutte le misure complemen-

tari per i tracciati che ospitano i Gran Premi; ispezione, in settembre, del nuovo circuito di Barcellona (il cui Gp si correrà nel '92 in una data che sarà concomitante con le Olimpiadi che si terranno nella città catalana, ndr). Balestre ha poi fatto sapere che l'ispezione a Magny-Cours, che nel '91 ospiterà il Gp di Francia, sarà effettuata il 24 settembre. Il sopralluogo della Federazione francese si svolgerà invece questa settimana. Il Presidente ha poi parlato della disciplina in corsa, riguardo i sorpassi in gara. Conseguentemente, il rallenta-



In alto, Balestre durante la conferenza stampa a Monza (Orsi). Sopra, una veduta del costruendo circuito di Barcellona che dovrebbe ospitare il Gp di Spagna '92 (Dovira). A sinistra, l'ovale di Indianapolis (Vinci) e, a destra, il posteriore della McLaren (Sutton)



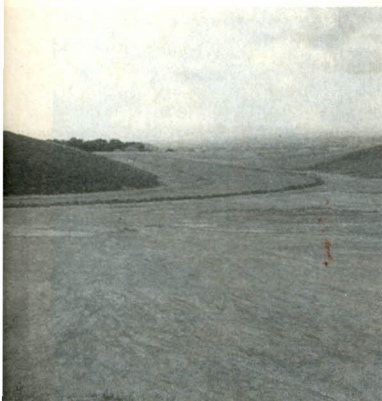


mento o l'ostruzione alle vetture in testa e di quelle più veloci non sarà più tollerato e immediatamente scatteranno sanzioni in misura adeguata; tali sanzioni porteranno anche alla squalifica immediata. Si parla anche dell'istituzione di una sorta di «fedina penale» per i piloti. Altro punto della Formula 1 menzionato da Balestre è il fatto che si vuole obbligare tutti i piloti da Grand Prix a partecipare alle operazioni definite promozionali per il campionato.

SPORT. Per quanto riguarda

il campionato del mondo vetture Sport, Balestre ha annunciato la riduzione nel '91 della durata delle corse a circa due ore e mezzo e a una distanza che permetta di avere lo stesso numero di rifornimenti alle bipeste con motori aspirati e a quelle con propulsori sovralimentati. Inoltre ha parlato di nuova definizione della qualifica di Costruttore, per consentire a un più grande numero di team di marcare punti per il campionato che, l'anno prossimo, avrà un calendario di 10 prove, di cui almeno 6 in Europa e 3-4 extra continentali (Usa, Giappone, Australia). Sempre per il Gruppo C, Balestre ha annunciato la creazione di un fondo speciale per la promozione della serie, budget al quale contribuiranno la Fisa e i Costruttori.

OVALI. A sorpresa Balestre ha infine annunciato la creazione di un nuovo campionato del mondo Fia che si disputerà esclusivamente su circuiti a configurazione «ovale», tipo Indianapolis, che si articolerà su 4 o 5 corse in Usa, Australia, Giappone e anche in Europa (ma dove nel Vecchio Continente? ndr). Questo campionato ha sollevato non poche perplessità. Si correrà dunque con le monoposte della Formula Indy? Pare proprio di no, perché la Cart, vale a dire l'ente che organizza la serie americana non fa parte della Fia e comunque lo stesso Balestre ha chiaramente sottolineato che al mondiale delle piste ovali potranno prendere parte solamente le vetture costruite secondo i dettami della Fia. □



BMW 320 IS 2 PORTE GRIGIO MET. 06/88
 BMW 325 I 4x4 4 PORTE ARGENTO 03/88
 BMW 750 I NERO MET. FULL OPTIONAL 11/87
 BMW 318 IS NERO MET. 09/89
 BMW M3 NERO ARIA/PELLE/TETTO 02/87
 BMW 535 M BLU MET. ARIA 05/85
 BMW 635 CSI NERO MET. TETTO 01/88
 BMW 735 I NERO MET. TETTO 05/89
 FERRARI 208 GTB TURBO GRIGIO MET. 06/83
 FERRARI TESTA ROSSA ROSSA 01/89
 FERRARI 308 GTS 4V ROSSO 06/83
 FERRARI MONDIAL 3.2 ANTRACITE 10/85
 FORD SIERRA COSWORTH BLU MET. 03/88
 GOLF 1.8 GTI 16V ROSSO 11/87
 LANCIA THEMA FERRARI 8.32 11/87
 MERCEDES 5.6 SEC NERO FULL OPTIONAL 02/87
 PORSCHE SPEED STEER ARGENTO 1989
 RANGE ROVER 4 PORTE ANTRACITE 2/88

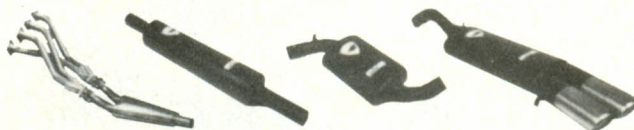
Al vertice del mondo automobilistico c'è l'esclusività e l'esperienza della

SA.MO.CAR. spa

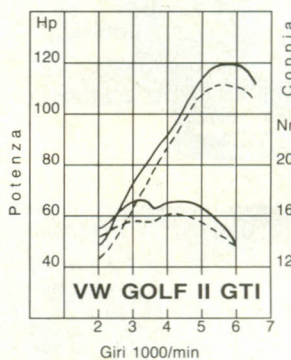
ROMA - Via Salaria, 1268 - tel. 06/880911

Supersprint 

COLLETTORI E MARMITTE AD ALTE PRESTAZIONI DA ANNI LE PIÙ VENDUTE IN EUROPA CON OMOLOGAZIONI CEE



Impianto completo VW GOLF II GTI 1.8



----- Scarico originale
 ——— Scarico SUPERSPRINT

ALFA ROMEO: 33 1.3-1.5 / 75 1.6-1.8-2.0
 164 2.0 Twin Spark
 AUDI: 80 / 90 Typ 89
 AUTOBIANCHI: Y 10 Fire
 BMW: 316-318i M40 / 320i-325i '90 / 520i
 525i-530i-535i E34 / 730i-735i E32 / M3
 FIAT: UNO 45-55-60-70 / UNO Turbo i.e.
 Turbo D / TIPO 1.4-1.6
 FORD: Escort III / ORION 5 Escort XR3i
 HONDA: CIVIC / CRX 1.6i 16v
 MERCEDES: 190E / 200E / 300E W124
 OPEL: Corsa / Kadett E GSI 1.8-2.0
 VECTRA 1.6-1.8-2.0
 PEUGEOT: 205 GTI 1.6/1.9 / 205 1.3 Rally
 PORSCHE: 924
 RENAULT: R5 Alpine Turbo / Super 5
 R5 GT Turbo
 RANGE ROVER 3.8 V8
 SEAT: IBIZA 1.2 / 1.5 / 1.5 SXI
 SUZUKI: SJ 410 / SJ 413
 VW: GOLF I GTI / GOLF II 1.3-1.6 / GOLF II
 GTI-GTI 16V / SYNCRO / GTD / GOLF Cabrio 1.6-1.8 / PASSAT '90 1.6-1.8 GLI
 1.8 GT 16V / PASSAT VARIANT
IMPIANTI SPECIALI Gr. A+Gr. N:
 OPEL MANTA / ASCONA e
 VW GOLF GTI-GTI 16V

SUPERSPRINT s.r.l., Via Pisa 24, 46100 MANTOVA
 Tel. 0376/380791-381491, telefax 0376/381235.



CONTINUANO LE SELEZIONI DI "OBIETTIVO PILOTA"

**AUTO
SPRINT**

LA FINALE DI BOLOGNA E' SEMPRE PIU' VICINA

VARANO — «Per incoraggiarmi a vincere, questa notte hanno addirittura dormito in macchina!». È un Carlo Gatti assolutamente tranquillo, ma emozionato per l'affetto che i suoi amici gli hanno dimostrato, quello che incontriamo al termine della terza selezione di «Obiettivo Pilota» (riservata ai residenti in Emilia Romagna, Friuli, Liguria, Veneto e Toscana) insieme agli altri due ammessi alla finalissima, Paolo Germano e Fabio Molinari. Il venticinquenne trevigiano, nella vita rivenditore d'automobili, ha battuto sul filo di lana il coetaneo e collega Paolo Germano, al quale non è bastato essere il figlio di un concessionario Ford vicentino per prevalere, anche se, ci assicura, «... non ho passato la serata di venerdì ad allenarmi sul piazzale di casa nello slalom con le bottiglie d'acqua a mo' di birilli, come mi hanno confidato altri ragazzi...» e che si è così dovuto accontentare «solo» della medaglia d'argento. La voglia che questi giovani hanno di partecipare a questa grande iniziativa Ford per la ricerca e la valorizzazione del «giovane talento pilota», nell'occasione svoltasi in concomitanza con la tappa sull'autodromo parmense de «I Masters», è davvero tanta: basti vedere come, sin dalle sette di mattina del sabato, i ragazzi fossero già tutti sul circuito, pronti a prendere il via per le nove prove valutative in programma. E tutto ciò senza distinzione: da Monza a Varano fino a Pergusa ove il mese scorso si è svolta la selezione riservata ai partecipanti provenienti dalla Calabria e dalla Sicilia, effettuata in concomitanza con la prova italiana del Campionato Interna-

zionale di Formula 3000 organizzato dal Flammini Group. Particolare interesse ha destato a Pergusa lo svolgimento del «Fiesta Cup» riservato ai migliori piloti italiani di F.3000 nel tracciato ricavato fra il rettilineo del traguardo e la prima chicane: sullo stesso tracciato, infatti, qualche attimo prima si erano cimentati i dieci finalisti di «Obiettivo Pilota» e, cronometro alla mano ed adattando le opportune penalità, alcuni ragazzi avevano fatto segnare tempi sul giro, a parità di macchina, inferiori a quelli dei piloti di F.3000... Bruno Corradi si è aggiunto a Varano all'elenco dei vincitori del «Fiesta Cup», la sfida-show ad inseguimento che già vedeva nell'albo d'oro Emanuele Pirro, vincitore della sfida fra i piloti di F.1 disputata a Monza nell'ambito del «Ford Day», ed Andrea Montermini, vincitore in terra di Sicilia: la gara parmense ha visto infatti al volante delle Fiesta XR2 injection versione «Cup» preparate dal «mago» Repetto i protagonisti del Campionato Italiano Prototipi. Lotte acerrime,

pur se a distanza, fra i piloti, con nella prima sfida Geo Consonni che, nel tentativo di recuperare su un arrembante Merzario, usciva fuori strada «battezzando» così la vettura, mentre Corradi si divertiva a mostrare la sua particolare predilezione per le vetture turismo. Con nove ragazzi già qualificati, il quadro dei finalisti per l'appuntamento del Motorshow di Bologna in programma il 7 ed 8 dicembre prossimo al fine di aggiudicarsi l'ambito premio in palio, una Fiesta 133 CV nuova fiammante offerta dalla Ford Credit, è quasi completato. L'ultima selezione in programma il 13 e 14 ottobre prossimi a Vallelunga in concomitanza con il Gran Premio Roma F.1 di Motociclismo vedrà i migliori piloti italiani, fra i quali Pierfrancesco Chili e Luca Cadalora, a darsi battaglia per contendersi il «Fiesta Cup» stavolta riservato ai protagonisti delle due ruote. Nel contempo cento selezionati provenienti da Abruzzo, Campania, Lazio, Marche, Molise, Puglia, Umbria e Sardegna si daranno battaglia



La tensione prima della prova finale

per contendersi i soli tre posti rimasti per la fase finale di «Obiettivo Pilota»: forza ragazzi ed arrivederci a Vallelunga!

Selezione di Pergusa

1. Daniele Betto 3'04"64;
2. Giuseppe Strano 3'06"74;
3. Michele Mottura 3'09"32;
4. Giuseppe Guccione 3'11"41;
5. Stefano Gallitto 3'12"18;
6. Antonino Torre 3'12"88;
7. Luca Palopoli 3'13"51;
8. Giuseppe Di Salvo 3'15"29;
9. Pietro Tirone 3'18"07;
10. Antonio Altana 3'28"90.

Selezione di Varano

1. Carlo Gatti 3'27"26;
2. Paolo Germano 3'29"90;
3. Fabio Molinari 3'34"00;
4. Piero Picchi 3'39"40;
5. Alessio Ferri 3'42"82;
6. Carlo Paterlini 3'43"92;
7. Gianfranco Bertolino 3'45"08;
8. Stefano Ruspini 3'49"56;
9. Federico Minarini 3'54"70;
10. Nikos Marcaccini 3'57"51.



Foto di gruppo per i dieci finalisti di Varano

I selezionati di Pergusa in attesa di provare la Fiesta XR2



Sensibilità di guida: non tutti ce l'hanno...



AMATO FERRARI NELLA F.3 GIAPPONESE

IL PILOTA piacentino farà il suo debutto nelle gare giapponesi il prossimo 23 settembre. Sulla pista di Suzuka Amato Ferrari disputerà la terzultima gara del campionato giapponese di F.3. L'operazione è stata curata da Mauro Martini, che attualmente corre a tempo pieno nella F.3000 nipponica, il romagnolo è riuscito a trovare una Ralt-Mugen per permettere al vecchio amico di gareggiare sulla pista di Suzuka. Amato Ferrari, che quest'anno non ha corso molto, ha tenuto a sottolineare che questa gara, come le corse di Turismo britannico recentemente disputate con una Sierra Rs500 di Eggenberger a Brands Hatch e Birmingham, ha la funzione di un arricchimento professionale, in quanto può così conoscere piste sulle quali si corrono le gare dei più importanti campionati internazionali. Non è infine da escludere che il ventiquattrenne piacentino possa disputare anche le gare della F.3 giapponese successive a Suzuka.



LA FORD PREPARA IL RIENTRO NEL GR.A TEDESCO

DOPO essere stata assente quest'anno dal campionato di Turismo tedesco, la Ford sta preparando il rientro in questo campionato. Lothar Pinsky della Ford ha ammesso che è in fase di sviluppo il motore tre litri sei cilindri a 24 valvole, attualmente presente sul mercato statunitense. La vettura da impiegare potrebbe essere la Sierra Cosworth 4x4. Non è comunque escluso che possano venire usate alternativamente, a seconda delle necessità, la versione a due o a quattro ruote motrici. In ogni caso bisogna poi tenere presente che dal 1. gennaio 1991 non saranno più necessari 5000 esemplari per omologare un'auto in Gr.A, ma ne basteranno 3500. Sempre a proposito delle prospettive del Turismo tedesco per la prossima stagione, c'è anche da segnalare l'interesse che ha mostrato la Nissan motorsport per un eventuale impegno della Skyline.



LA CASA DI ARESE VUOLE IL MILANESE PER LA STAGIONE '91 DI F. INDY MATRIMONIO AMERICANO PER FABI E ALFA

SE si dovesse indicare la percentuale di probabilità che ha Teo Fabi, (Photo4), di correre con l'Alfa Romeo in F. Indy il prossimo anno, questa potrebbe essere quantificata in un 80%. Il milanese, pilota molto ambito nel campionato statunitense sia per le doti di conduttore che per la capacità di collaudatore, andrebbe a sostituire Roberto Guerrero in seno al team di Pat Patrick, che per contratto deve lasciare la scelta del pilota alla Casa di Arese. Qualche resistenza però potrebbe arrivare dallo sponsor del team, la Miller, che per ragioni pubblicitarie vorrebbe un conduttore del continente americano, come appunto il colombiano Guerrero, che per giunta da un anno ha il passaporto statunitense. Fabi si è messo in contatto con i responsabili dell'Alfa Romeo, dopo che questi, all'indomani della gara di Vancouver, hanno deciso di non rinnovare il contratto di Guerrero. Sul tracciato canadese il pilota colombiano, con il suo comportamento in gara, è riuscito a fare adirare parecchio sia l'ingegner Lombardi che Giorgio Pianta. Infatti lo staff milanese aveva preso la coraggiosa decisione di impiegare sulla mono-

posto di Guerrero il nuovo propulsore a corsa corta, che è poi la prefigurazione del motore «fase 3», il cui debutto è atteso a Mid-Ohio. Caratteristiche di questa unità, allo stato attuale, sono, da un lato, una maggior potenza e, dall'altro, una certa fragilità, che rende incombente il rischio di rotture. L'intendimento dell'ingegner Lombardi era quindi quello di fare un test in gara, in questo modo sarebbe stato possibile avere un quadro di riferimento ancor più preciso. In gara però il calvario della monoposto di Guerrero è iniziato dopo pochi giri: il colombiano rientrava con una gomma sgonfia, a seguito di un contatto con il muretto. Una volta rimessosi in pista il pilota dell'Alfa si trovava in ventitreesima posizione, ma la prova non proseguiva perché Guerrero andava a sbattere contro un muro, vanificando tutto il lavoro fatto per preparare questo test in gara. Dopo l'ennesima delusione l'Alfa ha appunto deciso di contattare Fabi, che però è anche nelle mire di Jim Hall; sebbene questi debba sforzarsi a convincere lo sponsor del suo team, la Penzoi, che per ragioni di mercato vorrebbe un pilota statunitense.



TEST DI GOMME PER MARTINI CON LA F. 3000

DOPO la poco fortunata gara del campionato giapponese di F. 3000 al Fuji, Mauro Martini, nella foto, farà questa settimana alcuni test di gomme. Sono state appunto le coperture Dunlop alla base dei problemi lamentati in gara dal romagnolo nella settima prova della serie nipponica. A Suzuka infatti tutti i gommisti Dunlop hanno avuto seri problemi di tenuta di strada, alcuni piloti hanno preferito in quella gara fare un non previsto cambio di gomme che ha compromesso il risultato; mentre Martini, che ha tentato il tutto per tutto pur usando pneumatici non all'altezza della concorrenza, è incappato in un testa-coda quando stava combattendo per il primo posto. La cosa che maggiormente sorprende è che nella gara di Suzuka tra i gommisti Dunlop il migliore è stato Krosnoff, che usava coperture standard in luogo della versione evoluzione impiegata dagli altri piloti, da qui la immediata necessità dei test.

È DECEDUTO IL COMMISSARIO FERITO IN F. INDY

NELLA notte tra domenica 2 e lunedì 3 scorsi al General Hospital di Vancouver è deceduto Jean-Patrick Hein, il commissario di pista investito nella gara di F. Indy di Vancouver e apparso subito in gravissime condizioni. Il giovane collaboratore dell'organizzazione canadese, appena ventiduenne, faceva parte di uno speciale corpo di volontari che avevano offerto la loro opera per il miglior svolgimento della manifestazione. Altri due dei cinque commissari di percorso, coinvolti nell'incidente causato dall'auto di Willy T. Ribbs, apparsi al momento in precarie condizioni e ricoverati al St. Paul's Hospital sono dichiarati dai sanitari fuori pericolo; in particolare per Bardley Weeks la riserva di prognosi è stata sciolta nella giornata di martedì della scorsa settimana, dopo che si era temuto parecchio per la sua salute. La Cart, per parte sua, ha prontamente aperto un'inchiesta per chiarire la dinamica dell'incidente e accertare eventuali responsabilità.

PROVE POSITIVE PER FITTIPALDI JR. NELLA F.3000

ALL'INIZIO di settembre ventisei piloti del campionato internazionale di F.3000 sono andati a Digione per due giorni di test. Le mutevoli condizioni della pista hanno seriamente messo in difficoltà tecnici e piloti, molti dei quali hanno sottolineato che, dopo avere raggiunto la messa a punto ottimale della vettura e aver montato gomme nuove, accadeva di registrare un regresso di prestazioni, attribuibile appunto all'instabilità delle condizioni in cui si svolgevano queste prove. Da segnalare c'è l'ottimo quinto tempo ottenuto da Christian Fittipaldi in 1'09"10 con la Reynard del team First. Soddisfatti di Ellen Lohr si sono mostrati alla Leyton House, dove senza parlare di tempi, hanno detto di avere riscontrato progressi ad ogni giro.

PIGOLI E RIVA NEL SUPERTURISMO IN GARA A IMOLA

LE GARE di Superturismo in programma all'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola nelle giornate di venerdì 28 e sabato 29 settembre prossime si arricchiranno della partecipazione di Massimo Pigoli e Stefano Riva. Il primo porterà in gara una Bmw M3 della Gp racing, gestita in pista dalla Greyhound; mentre Riva guiderà una Ford Sierra Cosworth di Repetto. Entrambe le vetture appartengono alla classe A/2.



GIUDICI IN TESTA ALLA CLASSIFICA DEI PILOTI SAIMA

SI SONO messi sulle orme di Lauda e Prost, per lo meno sotto il profilo dell'immagine e della comunicazione. Si tratta dei piloti che, come i due campioni del mondo di F. 1, portano sulle loro tute il marchio della Saima e sono: Arlotti, Bertei, Cutrera, Giudici, Palma, Ragazzi, Repetto, Riva, Ronchi e Vitale. Questa circostanza ha portato alla creazione di una classifica di club. A fine stagione verranno premiati i conduttori che si sono maggiormente messi in luce. La classifica è capeggiata da Gianni Giudici, nella foto alla guida della Uno Turbo della New Race, che è pure primo assoluto nella classifica del Civt.



GIALLO DELLE BENZINE RAGGIATA LA FIRST

IL SILENZIO della Fisa a proposito delle analisi sulle benzine nella gara di Brands Hatch, se da un lato preoccupa alcuni, dall'altro ha fatto fiorire indiscrezioni sempre più insistenti, secondo le quali il riserbo della Federazione sarebbe dovuto alla gravità dei provvedimenti che dovrebbero scattare. Giova ricordare che i commissari della Fisa nella gara britannica prelevarono i campioni di benzina durante il primo turno di prove, una cosa mai fatta prima, da mettere in stretta relazione con gli inesistenti sospetti di irregolarità. Fortemente indiziati erano i piloti della Middlebridge, che essendo impegnata anche in F.1, non avrebbe nessuna difficoltà a trovare carburanti speciali. Appunto sulle monoposto della squadra britannica fu fatto il prelievo a sorpresa di Brands Hatch, che coinvolse però anche Dams e First. A fine gara però la First, presentò reclamo affinché fosse controllata la benzina dei primi tre, tra i quali anche il suo pilota Apicella, nella foto (Orsi). L'operazione può però essere spiegata con il fatto che durante le prove, avendo la squadra di Leoni, subito il sequestro cautelativo del camion e degli altri mezzi, monoposto escluse, per via di una pendenza contrattuale con la Leyton House, aveva ricevuto in prestito la benzina, da alcuni team. In gara la First, riavuti tutti i suoi mezzi dopo avere fornito le garanzie bancarie del caso, ha potuto riutilizzare la sua benzina, mentre dopo le prove i meccanici della squadra brianzola avevano riscontrato nei serbatoi alcune anomalie. La speranza della First è di riuscire a dimostrare, in caso di bisogno, la sua buona fede. Un altro elemento che ha lasciato perplessi è stata la sollecitudine con cui Eddie Jordan si è affrettato a far sapere di non avere dato benzina al team italiano. In ogni caso per la gara di Le Mans la Fisa dovrebbe comunicare i risultati delle analisi.

ZANARDI PIÙ VELOCE NEI TEST DI F.3

LA SCORSA settimana alcuni team del campionato italiano di F.3 si sono ritrovati sulla pista di Varano a provare. Tra le novità c'è da annotare che l'ex pilota di Seresina, Andrea Montermi, era andato a dare una mano alla sua vecchia squadra di F.3, impegnata a lavorare sugli assetti. Rinaldo Capello, protagonista delle gare Turismo, dopo avere saltato il ritorno in F.3 nella gara di Monza, a Varano ha provato una Reynard di Benecchi con la quale, pare disputi le rimanenti corse di campionato. Inoltre in pista è sceso anche Guido Nannini, fratello maggiore di Alessandro, cui somiglia solo nei tratti somatici ma non certo nella guida. Ecco di seguito i tempi ufficialmente rilevati. Zanardi (Dallara 390-Alfa Romeo) 44"98 (nella foto Oliver); Colciago (Reynard 903-Alfa Romeo) 45"17; Furlan (Dallara 390-Alfa Romeo) 45"20; Savoldi (Dallara 390-Alfa Romeo) 45"30; Gilardi (Reynard 903-Alfa Romeo) 45"32; Bugatti (Reynard 903-Alfa Romeo) 45"43; Busi (Dallara 903-Vw Spiess) 45"46; Papis (Reynard 903-Alfa Romeo) 45"60; Canni Ferrari (Reynard 893-Alfa Romeo F.2000) 45"66; Villeneuve (Reynard 903-Alfa Romeo) 45"67; Babini (Reynard 903-Alfa Romeo) 45"69; Voulaz (Dallara 390-Alfa Romeo) 45"72; Famá (Reynard 903-Honda Montepilli) 45"80; Prioglio (Dallara 390-Alfa Romeo) 45"87; Buttiero (Reynard 903-Mugen) 45"99; Cazzago (Reynard 903-Alfa Romeo) 46"00; Larini (Reynard 903-Alfa Romeo) 46"08; Tacchino (Dallara 390-Toyota) 46"10; Saccutelli (Dallara 390-Alfa Romeo) 46"10; Bettini (Reynard 903-Mugen) 46"14; Knycz (Dallara 390-Alfa Romeo) 46"15. Seguono: Simoni, Marech, Vismara, Gemmo, Capello, Visco, Lazzare, Miedico, Pagani e Leonetti.



NUOVA OMOLOGAZIONE PER NOGARO

IL TRACCIATO transalpino di Nogaro ha recentemente ricevuto una nuova omologazione per le gare automobilistiche. Il provvedimento è entrato in vigore con decorrenza dallo scorso 1. settembre. Il numero massimo delle vetture ammesse in pista è stato fissato in trentadue per le monoposto (con un massimo di quaranta per le prove) e trentotto per le Turismo, che potranno salire a quarantadue durante le qualifiche.

SPICE-LAMBORGHINI A SNETTERTON CON GIACOMELLI

MENTRE Autosprint arriva in edicola Bruno Giacomelli farà alcuni test con la Spice Gruppo C motorizzata con il propulsore Lamborghini, nella foto (Sipa). Il bresciano, attualmente pilota della Life in F.1, dovrebbe sperimentare l'accoppiamento del 12 cilindri italiano al telaio britannico nella giornate di mercoledì e giovedì. In ogni caso il motore Lamborghini non potrà essere impiegato dalla Spice prima della stagione prossima, in ragione degli accordi contrattuali precedentemente presi.



BRANCATELLI CORRERÀ IN F. PACIFIC

GIANFRANCO Brancatelli ritornerà a correre con auto a ruote scoperte nel prossimo inverno. Il pilota torinese d'adozione, che in questa stagione ha gareggiato con la Nissan nel mondiale Sport Prototipi e nel Superturismo italiano con l'Alfa 75, andrà a correre in Nuova Zelanda nelle gare della serie nazionale di Formula Pacific. Si tratta di monoposto per molti versi assai simili alle nostre Formula 3, peraltro molto diffuse nel continente oceanico. Brancatelli correrà per il team di Marck Petch.

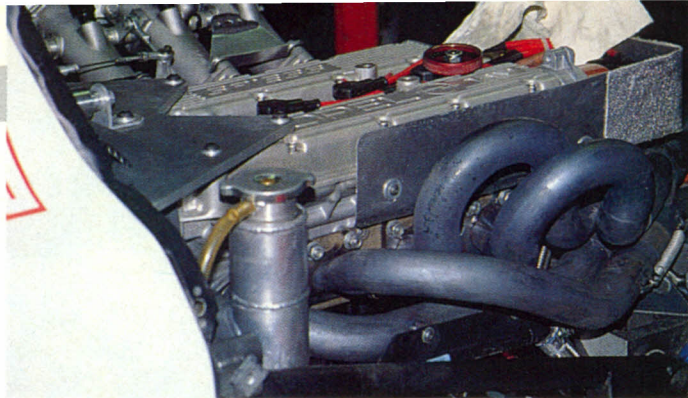
■ **FORMULA ALFA BOXER.** Venerdì della scorsa settimana alcuni piloti del campionato di F. Alfa Boxer hanno fatto una seduta di prove private a Misano. Ecco i migliori tempi ufficialmente rilevati: Aries 1'24"40; Gasbarri 1'24"60; Macchi 1'24"70; Savio 1'24"80.

■ **AVDN.** La casa costruttrice della monogomma del campionato internazionale di F. 3000 ha recentemente svolto una serie di test a Digione sulle nuove coperture a carcassa radiale. Impegnate nella prova sono state la Reynard 90D di Giovanardi e la Lola T90/50 di Gary Brabham. Il pilota della First ha detto che la trazione è migliorata, mentre la mescola potrebbe essere più tenera.

■ **LUTTO** - Giorgio Cantelli, dipendente della nostra casa editrice, ha avuto la sventura di perdere il fratello Gianluigi. La direzione e la redazione di Autosprint sono particolarmente vicine a Giorgio in questo tristissimo momento e gli porgono le più sentite condoglianze.

**PRIME PROVE
IN PISTA A VARANO
PER LA CLIO**

LA RENAULT ha recentemente organizzato una seduta in pista per fare provare la nuova Clio ad alcuni piloti in vista del varo della Coppa monomarca del '91. Nella prossima stagione la Clio sostituirà infatti la Supercinque e, appunto, nell'imminenza di questo avvicendamento otto vetture nella versione 1400 dotate soltanto di un roll bar, come unica modifica rispetto al modello di serie, hanno percorso circa 500 km ciascuna sulla pista parmense guidate dall'attuale leader della Coppa Renault Gagliardini, oltre a David e Leonardo Bogani, Roselli, Della Porta e infine dal pilota e costruttore di vetture Sport Ettore Bogani. Il dato positivo emerso da questa seduta è che le vetture hanno sopportato i maltrattamenti senza accusare alcun problema. Attualmente alcune Clio sono state inviate al preparatore Giordano Boni, all'Autoracing di Spilamberto, per essere preparate in vista della dimostrazione in pista, prevista per le finali europee Renault in programma in ottobre a Monza. Quanto alle vetture che disputeranno il trofeo monomarca del '91 si sa che saranno le versioni dotate del propulsore a sedici valvole. Inoltre, non disputandosi più l'Europa cup riservata alle 21 turbo, verranno organizzate alcune gare internazionali per le Clio.



**IL MOTORE OPEL ALL'ATTACCO
DELLA F.3 ITALIANA NEL 1991**

LA PIEMME Motors sta preparando l'attacco in grande stile con il motore Opel 16v, nella foto (Action) al campionato italiano di F.3 del 1991. Il team di Maggi e Pirovano, che è importatore esclusivo per l'Italia dei motori di F.3 preparati da Spiess, farà una serie di test comparativi dei motori Volkswagen e Opel. Si tratterà di un lavoro molto accurato e articolato: l'obiettivo è quello di raccogliere il maggior numero di informazioni nelle varie condizioni di esercizio. Per questo motivo le due unità verranno messe a confronto sui tracciati di Monza, Misano e Varano. Nel mese di ottobre la Spiess dovrebbe inoltre essere già in grado di fornire all'importatore italiano entrambi i propulsori nella configurazione praticamente definitiva per il '91, in particolare vi saranno in entrambi i motori le ultime evoluzioni degli impianti di iniezione che vengono in questo periodo deliberati nella factory tedesca. La squadra milanese per portare avanti al meglio un programma di questo tipo prevede nel '91 due sezioni distinte della squadra, una per ogni motore ciascuna con una sua prima guida. Se i contorni dell'operazione Opel nella F.3 italiana si stanno definendo, sempre ricorrenti sono le voci relative a un futuro impiego di nuovi motori, plurivalvole, anche in vista di un possibile ampliamento della strozzatura del foro sull'alimentazione rispetto agli attuali 24 millimetri, nella F.3. Che il motore della Tipo 16 valvole stia già vivendo una fase sperimentale al banco prova della Novamotor non è un mistero, mentre pare che possa profilarsi un futuro impiego nella serie cadetta per il motore Bmw, ovviamente a quattro valvole per cilindro. Il debutto vincente del Mugen in Germania la scorsa settimana potrebbe dare concretezza a quelle che erano solo ipotesi.

**LA MONTEPILLI
CONFERMA
IL PROGRAMMA F.3**

L'AZIENDA milanese che prepara i motori Honda di F.3 per Nino Famà nella foto (Action) continuerà il suo impegno nel campionato fino alla fine della stagione. L'improvvisa scomparsa di Ido Bischeri, responsabile del programma, aveva gettato qualche ombra sul futuro, ma è stato lo stesso Basilio Montepilli a confermare la volontà di continuare a lavorare assieme a Nino Famà fino alla fine del campionato, come previsto dagli accordi di inizio anno. Quanto alla prossima stagione Montepilli ha detto che è ancora presto per fare programmi, anche in ragione del vuoto creatosi con la scomparsa di Bischeri.



FRENARE DA COMPETENTI



Lancia Delta 16 valvole al Rally di Montecarlo equipaggiata con pastiglie freno Ferodo: sollecitazioni durissime e improvvise.

Ferodo Racing: il meglio dell'esperienza agonistica Ferodo oggi a disposizione di tutti gli appassionati. Pastiglie freno per competizioni su pista e per rally.



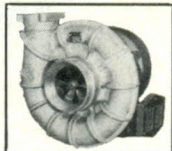
Ferodo Racing: nuove pastiglie e nuovo brake fluid da gara. Per la tua auto.

FERODO®
le pastiglie per vincere

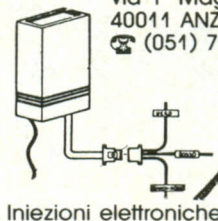
TURBOCAR

Via 1° Maggio, 21
40011 ANZOLA DELL'EMILIA (Bologna) ITALY
☎ (051) 73.13.93 - Telefax (051) 73.21.52

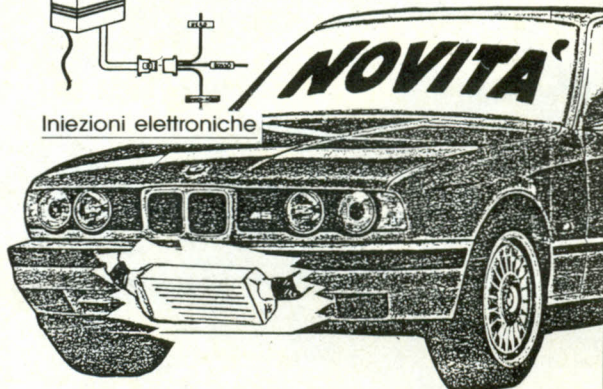
Kits sovralimentazione
Motori diesel e benzina



kits
intercooler
su motori turbo di serie



Iniezioni elettroniche



■ **RECORD.** Chi aveva ancora qualche dubbio sulla validità tecnica e sulle capacità di team e piloti che corrono in F. 2000 può andare a controllare un attimo i rilievi cronometrici dell'ultima gara disputata a Varano. Da questi emerge che il vincitore Luigi De Luca, al suo primo successo nella serie, ha tagliato il traguardo segnando una media di due km orari più veloce (139 contro 137) rispetto alla gara di F. 3 dello scorso maggio; inoltre l'autore del giro più veloce, Luca Canni Ferrari, ha dato tre decimi al collega che aveva ottenuto l'analoga prestazione nella gara di F. 3. Il tutto malgrado la strozzatura sull'aspirazione inferiore di mezzo millimetro.

■ **BALDAZZI.** Il pilota bolognese Luciano Baldazzi, protagonista della classe N7 del campionato italiano Turismo, dove è giunto terzo nell'ultima gara disputata a Misano, ha deciso di passare alle ruote scoperte. Nella sua officina di Sasso Marconi, vicino a Bologna, il posto della 205 Rallye è stato preso da una Ralt-Vw, con la quale correrà già la prossima gara di F. 2000 in programma a Misano il 16 settembre.

■ **AUTO D'EPDOCA.** Si svolgerà a Rovigo nelle giornate del 22 e 23 settembre prossime il 3. Giro del Polesine - 1. Trofeo Siata, manifestazione riservata a Autostoriche. Le iscrizioni saranno chiuse il 14 settembre, la segreteria della gara, organizzata dal Club Auto e Moto storiche, ha sede a Rovigo in via Ciro Menotti 13, tel. 0425-28614.

■ **VISMARA.** Il team di Giacomo Vismara sta già pianificando il programma per la prossima stagione in F. 2000. Essendo questa serie già in dirittura d'arrivo, il mercato piloti è in pieno movimento, di fronte a questa situazione il team Vismara ha allacciato trattative per essere presente nel '91 con quattro monoposto. Giacomo Vismara non ha escluso la possibilità di avere una sezione dedicata alla F. 3, dove farebbe correre un pilota particolarmente distintosi quest'anno.

■ **DE TOMMASO.** Il conduttore brindisino Vladimiro De Tommaso, che quest'anno ha corso in F. 2000 partirà nelle prossime settimane per gli Stati Uniti. All'inizio di ottobre sosterrà infatti alcuni test con una monoposto di Formula Indy, se ne dovessero uscire delle indicazioni positive potrebbe disputare l'ultima gara della serie statunitense, in programma il 21 ottobre a Laguna Seca.

■ **MUGELLO.** Dapprima erano state cancellate le gare di campionato italiano velocità Turismo e F. 3, in calendario rispettivamente per il 14 e 21 ottobre, ora è saltata la riapertura ufficiale dell'autodromo del Mugello. Originariamente la presentazione del rinnovato impianto era stata fissata per il 15 e 16 settembre, ma questo appuntamento è stato rinviato a data da destinarsi.

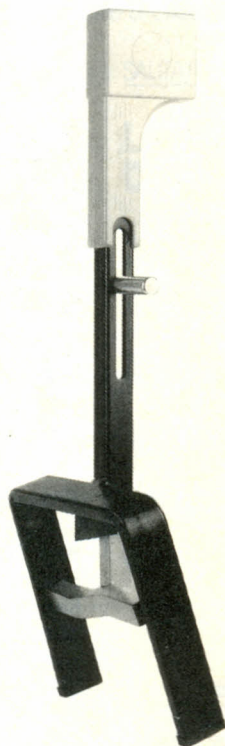
■ **BUSINESS.** Gli organizzatori del campionato di F. Indy hanno recentemente diramato le stime da loro elaborate a proposito dell'impatto finanziario di alcune gare. Con questa definizione si considerano tutti i movimenti di denaro dell'indotto collegati a queste manifestazioni, per la città di Vancouver è stata stimata la cifra di 24 milioni di dollari, venti per Denver, mentre per la gara australiana di Surf Paradise la proiezione è di 30 milioni, sempre di dollari...

■ **F. 2000.** Guido Dall'Oglio, campione italiano della Superkappa lo scorso anno, potrebbe lasciare a fine stagione le monoposto della Kalkart. Per il giovane pilota mantovano, infatti, si sta profilando una stagione in Formula 2000 nel '91. Al momento, l'alfiere della Vanessa Corse sta ultimando il suo giro di contatti presso gli sponsor, che fino a questo momento gli avevano garantito l'appoggio finanziario e che gli potrebbero coprire il budget necessario per la nuova categoria.

■ **FIOCCO ROSA.** Sabato 1 settembre Maurizio Arrivabene, responsabile del marchio Marlboro per l'Italia, è diventato papà. La moglie Ulrica ha dato alla luce una splendida bambina alla quale è stato imposto il nome Stefania. A Maurizio, alla gentile signora Ulrica e alla piccola Stefania giungano le felicitazioni e gli auguri della direzione e della redazione di Autosprint.

KIT INTERCOOLER
BMW 524 TD INIEZIONE ELETTRONICA

PETRI AUTOFFICINA Firenze 055/611134 OFFICINA SPECIALIZZATA	OLD FARM CORSE Zibido S. Giacomo (MI) 02/9002099 OFFICINA SPECIALIZZATA	S. CARBONI SERV. GARRETT KKK Roma 06/3390268 PUNTO VEN./OFF. SPEC.	TURBOPOWER Marino (ROMA) 06/9386000 OFFICINA SPECIALIZZATA
DAVIDE PAVIA OFF. Castelnuovo Don Bosco 011/9876459 CONC. PIEMONTE/VAL D'AOSTA	BOCCEA 4x4 SERVICE s.r.l. Roma 06/6962408 SETTORE FUORISTRADA	F.LLI BENICCHI Prato (FI) 0574/591853 OFFICINA SPECIALIZZATA	ITALCAR SERVICE Arezzo 0575/33383 OFFICINA SPECIALIZZATA
SISTEM TURBO Roma 06/2598776 OFFICINA SPECIALIZZATA	D. PEZZOLLA OFF. Fasano (BR) 080/791581 OFFICINA SPECIALIZZATA	FONTANA PIETRO OFF. Casapesenna (CE) 081/8926203	S. BONNICI OFF. Catania 095/533453 OFFICINA SPECIALIZZATA
AUTOTECNICA A. D'ANDREA Potenza 0971/470320 OFFICINA SPECIALIZZATA			



PEDAL BLOCK®

brevettato

L'ANTIFURTO PER AUTO DEGLI ANNI 90

Semplicissimo da usare, il Pedal Block è disponibile in due versioni:

- con serratura da 750.000 combinazioni
a Lit. 116.000 + IVA
- con serratura da 300.000.000 di combinazioni
a Lit. 152.000 + IVA

Nei migliori punti vendita altamente selezionati

Pedal Block: Via Capo Passero, 3 - 00122 Ostia L. (RM)
Tel. 06/5622789 - Fax 5601463

RALLY 1. SERIE/Taro e Ceno

**ANCONA
NON DELUDE**

BORGOVALDITARO — Terza vittoria stagionale per l'equipaggio Ancona-Vezzaro, dominatori con la Bmw M3 della 6. edizione del Rally del Taro e del Ceno. In Gr.N vittoria di Tacconi-Zermini.

Borgovalditaro (Pr), 8-9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Ancona-Vezzaro (Bmw M3) 5'23"; 2. Malda-Roveta (Ford Sierra Cosworth) a 22"; 3. Testori-Cuccirelli (Bmw M3) a 45"; 4. Immo-vil-Zobbi (Bmw M3) a 1'; 5. Tacconi-Zermini (Ford Sierra Cosworth) a 2'47"; 6. Bolli-Manfredini (Ford Sierra Cosworth) a 2'51"; 7. Freschi-Borri (Ford Sierra Cosworth) a 2'53"; 8. Bona-Stalattie (Ford Sierra Cosworth) a 3'; 9. Goetti-Ghirli (Opel Kadett Gsi) a 3'15"; 10. Lovisetto-Rebecca (Opel Kadett Gsi) a 3'31".

RALLY 1. SERIE/Templi

**A FIORILLA
LA ZONA**

AGRIGENTO — Per un solo secondo di distacco il nisseno Carmelo Guarino, in coppia con Nisi, si è aggiudicato il 5. Rally dei Templi. Fiorilla, 3., ha vinto la Coppa Italia 7. Zona.

Agrigento, 8-9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Guarino-Nisi (Opel Kadett Gsi) in 1.01'19"; 2. Tumino-Noto (Ford Sierra Cosworth) a 1'; 3. Fiorilla-Listro (Lancia Delta integrale) a 2'06"; 4. Giardina-Mistretta (Opel Manta) a 2'16"; 5. Guagliardo-Maggio (Peugeot 205 Gti) a 2'19"; 6. Di Miceli-Lanza (Renault 5 Gt Turbo) a 2'31"; 7. Virgilio-Faro (Lancia Delta 16V) a 2'32"; 8. Mannarino-Vermucchio (Lancia Delta 16V) a 2'34"; 9. Ferraro-Marinotto (Lancia Delta 16V) a 2'38"; 10. Tumino-Di Grandi (Opel Kadett Gsi) a 3'08".

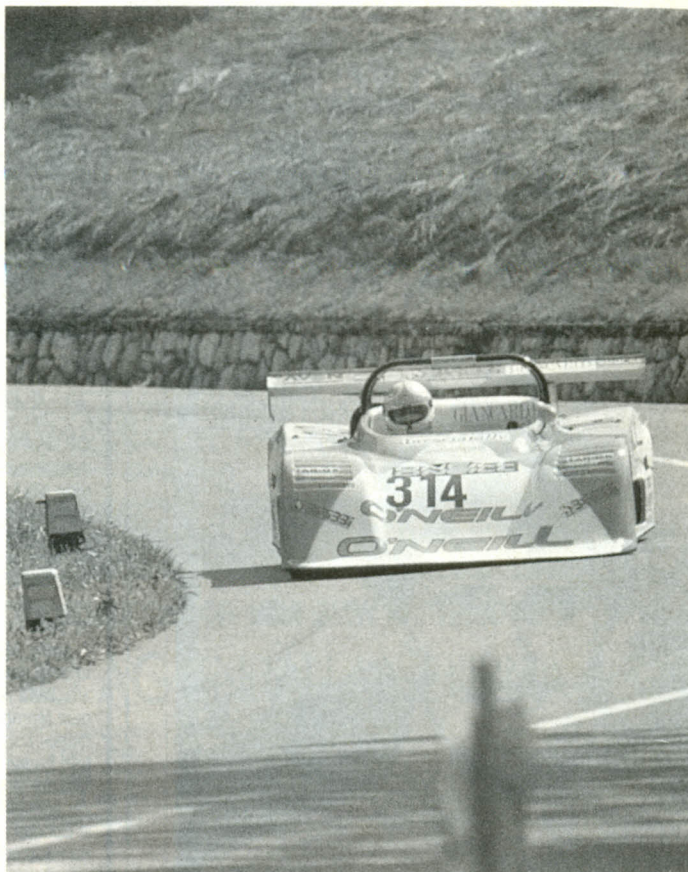
RALLYSRINT/Massa

**LA TOSCANA
DI PARMA**

MASSA — Dopo la squalifica della Bmw M3 di Falleri, Parma e Pelloni, ambedue su Renault 5 Gt, hanno dominato la 1. edizione del Rallysprint di Massa, davanti al lucchese Lenci e al modenese Zanni.

Massa, 9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Parma-Fini (Renault 5 Gt Turbo) 16'26"; 2. Pelloni-Casari (Renault 5 Gt 5 Turbo) a 2"; 3. Lenci-Mattioili (Peugeot 309 gti) a 7"; 4. Zanni-Vaccari (Renault 5 Gt Turbo) a 14"; 5. Lucini-Trombetta (Renault 5 Gt Turbo) a 40"; 6. Sgadda-Della Maggessa (Opel Kadett Gsi) a 41"; 7. Tonetti-Ciarini (Peugeot 204 Rallye) a 48"; 8. Fellini-Evangellisti (Vw Golf Gts) a 48"; 9. Tancredi-Sanguineti (Peugeot 205 Rallye) a 1'; 10. Cirio-Testi (Alfa 33) a 1'23".



Affermazione di Ezio Baribbi nella salita di Civitavecchia (FotoBiondo)

SALITA/Civitavecchia

**BARIBBI
DI POCO**

CIVITAVECCHIA — Al termine di due manche tiratissime, Ezio Baribbi, su Osella Pa/9, è riuscito ad avere la meglio sul grintoso Antonio Ritacca. Curatolo, ottimo terzo, ha preceduto nell'ordine Cantelli, Bielanski e Paganucci; un po' in ombra gli Scolca con Carlo solo 7. davanti al padre Domenico.

Civitavecchia (Roma), 9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Baribbi in 4'13'01"; 2. Ritacca a 0'96"; 3. Curatolo (Osella Pa/12) a 6'86"; 4. Cantelli a 7'04"; 5. Bielanski a 8'57"; 6. Paganucci a 8'57"; 7. Scolca C. a 14'64"; 8. Scolca D. a 16'22"; 9. Braconi a 20'38"; 10. Secchi a 21'35". Tutti gli altri su Osella Pa/9.

SALITA/Cefalù

**LA NONA
DI NESTI**

CEFALÙ — Pur lontano dal tempo record di Rosolia, Mauro Nesti ha iscritto per la 9. volta il suo nome nell'albo d'oro della Cefalù-Gibilmanna, valida quest'anno per le Coppe Csaì 2. zona. Alle spalle del pistoiese, staccato di oltre 12", è giunto Rosolia.

Cefalù (Pa), 9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Nesti (Osella Pa/9) 6'31'65"; 2. Rosolia (Osella Pa/9) 6'43'80"; 3. Ceraolo (Osella Pa/9) 6'48'37"; 4. Anelli (Osella Pa/9) 7'05'89"; 5. «Olram» (Lola T94) 7'12'41"; 6. Caci (Osella Pa/9) 7'13'08"; 7. Fortuna (Lucchini Sn) 7'29'75"; 8. Ferrero (Osella 1300) 7'35'86"; 9. Riolo (Opel Kadett Gsi) 7'52'50"; 10. Aresta (Bellasi 1000) 7'56'28".

SLALOM/Monte Stivo

**VITA FACILE
PER RICCHI**

TRENTO — Il 5. slalom Monte Stivo ha visto la vittoria di Giovanni Ricchi che, su Dallara X 1/9, non ha avuto problemi poiché Leonardo Massola, favorito della vigilia, non ha preso il via a causa di un guasto meccanico.

Trento, 9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Ricchi (Dallara X 1/9) 153.14; 2. Berfin (Fiat X 1/9) 155.39; 3. Pastorelli (Fiat X 1/9) 156.16; 4. Stagnoli (A 112/2000) 156.38; 5. Filippi (Peugeot 205 Gti) 157.67; 6. Agnosi (Renault 5 Gt Turbo) 159.34; 7. Vezza (Ford Escort) 160.63; 8. Righetti (Fiat 127 Sport) 160.81; 9. Alessandrini (Peugeot 205 Gti) 162.80; 10. Heitemreich (Porsche Carrera) 163.67.

SLALOM/Gello

**NERINI
CON RIMONTA**

GELLO — Con una eccezionale seconda manche, il preteze Claudio Nerini si è aggiudicato la 6. edizione dello slalom Gello-Sarripoli. Nerini ha distanziato di quasi 5" Guido Desideri. Belle le vittorie di Pucci (Gr.N) e Cambi (Gr.A).

Gello, 9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Nerini (Fiat X 1/9) 158.89; 2. Desideri (Desideri Abarth) 161.50; 3. Brunati (Fiat X 1/9) 163.56; 4. Battaglia (Fiat X 1/9) 165.50; 5. Villani (Fiat X 1/9) 166.64; 6. Del Santo (Fiat X 1/9) 169.61; 7. Giani (Fiat X 1/9) 169.91; 8. Dnelli (Fiat 126) 170.63; 9. Masi (Opel Kadett) 170.92; 10. Pucci (Renault 5 Gt Turbo) 172.61.

SLALOM/Pignataro

**EXPLOIT
DI CARBONE**

PIGNATARO MAGGIORE — Successo del napoletano Giovanni Carbone, su Fiat X 1/9 2000, nel 7. slalom Pignataro-Pastorano-Giano. Carbone ha battuto per appena 13 centesimi il favoritissimo Maurizio Melluzzo.

Pignataro Maggiore, 9 settembre 1990

Classifica assoluta: 1. Carbone (Fiat X 1/9 2000) 113.42; 2. Melluzzo (Fiat X 1/9 2000) 113.55; 3. De Luca (Porsche 911) 116.56; 4. Bandino (Fiat X 1/9 1600) 117.78; 5. Gammella (Fiat X 1/9 1600) 117.90; 6. Palomba (Fiat 600/1000) 121.54; 7. Carezza (Fiat X 1/9 1300) 122.15; 8. Guidotti (Lancia Beta Montecarlo) 123.76; 9. Boccia (Fiat X 1/9 1600) 124.54; 10. Lacerba (Renault 5 Gt Turbo) 124.69.



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



IN VIDEOCASSETTA

TUTTA LA VOGLIA

DI VINCERE

Lire
39.000

DI

PROST

I MIEI PRIMI
10 ANNI



I primi dieci anni di Formula 1 di Alain Prost: dal debutto con la McLaren Ford nel 1980 al titolo iridato del 1989 conquistato con la McLaren Honda.

Uno spettacolo emozionante che ci permette di conoscere e rivedere le tattiche, i duelli famosi, le 20 pole position, le 39 vittorie, i tre titoli mondiali di un grande pilota che nel 1990 ha portato in dote sulla Ferrari il numero uno.

Una videocassetta da collezionare, dedicata ad un pilota che, dopo dieci anni di Formula 1, ha ancora tanta voglia di vincere. (60 minuti - colore)



videobox

Via Linati, 7 - 20128 Milano
Tel. (02) 2571688 - 2552926

Sì, inviatemi la videocassetta VHS "Prost" al prezzo di Lire 39.000.

Per il pagamento (barrare la formula scelta):

allego assegno bancario (più contributo fisso di L. 5.000 per spese postali)

pagherò contrassegno (con supplemento di L. 8.000 per contributo spese postali)

Nome _____ Cognome _____

Via _____ N. _____

CAP _____ Città _____ Tel. _____ / _____

Firma _____ (non si accettano ordini non firmati)

Spedire in busta chiusa a Videobox - Via Linati, 7 - 20128 Milano

TUTTE
RAL
LY



ASSISTENZE AGEVOLATE AL SAFARI EDIZIONE '91

C'È UNA PROVA del mondiale rally '91 che ha già la sua data di svolgimento: si tratta del Safari che, mantenendo fede alla tradizione di avere nel Lunedì di Pasqua la sua giornata conclusiva, ha di conseguenza pronto tutto il suo programma. Martedì 26 marzo, alle 14.00, è in programma la super speciale che quest'anno ha causato parecchi ritiri. Quindi c'è il parco chiuso e nella mattinata di mercoledì 27 si ha il via «ufficiale» dal Kenyatta Center di Nairobi, dove i concorrenti superstiti troveranno l'arrivo lunedì 1. aprile. Molte le novità a livello di percorso e svolgimento della gara. Dopo che nelle ultime edizioni si era fermato alle Taita Hills da quest'anno il Safari tornerà a raggiungere Mombasa e avrà un percorso parzialmente «ammorbidito» rispetto all'edizione '90, nella quale solo dieci vetture hanno concluso. A questo va aggiunto che saranno lasciate almeno nove ore di tempo fra un settore e l'altro per agevolare l'intervento delle assistenze (nella Foto Bella Epoque i meccanici Lancia sono al lavoro sulla Delta di Kankkunen durante l'edizione di quest'anno).

IN VALLE BORMIDA TEST LANCIA E FORD

TEST in vista del Rally di Sanremo per la Lancia e Miki Biasion nell'entroterra di Savona. Alloggiati a Bardineto gli uomini del team Martini, assieme ai tecnici della Michelin, hanno effettuato una settimana di «importanti collaudi». Così li ha definiti l'ingegnere Sergio Contesi dell'Abarth, ma senza scendere troppo nei particolari: «In cinque giorni di lavoro» ha detto «abbiamo potuto verificare soluzioni differenti di assetto in funzione delle gomme. I risultati sono buoni». Oltre a Miki Biasion e Tiziano Siviero anche Lele Pinto ha avuto il compito di collaudare alcune soluzioni per la Lancia Delta in vista del rally d'Italia. Sul colle del Melogno e sullo Scravajon, chiusi al traffico per l'occasione, i piloti si sono alternati al volante, giorno e notte. Il campione del mondo ha comunque lasciato Bardineto molto presto, dopo un paio di sedute di prove. Giovedì della scorsa settimana anche la Toyota ha raggiunto il piccolo centro dell'alta Valle Bormida per condurre collaudi simili a quelli della Lancia. Pare tuttavia che, per problemi di autorizzazioni da parte della pubblica sicurezza, il team abbia dovuto ben presto abbandonare il terreno di prova. Nella serata di domenica scorsa è toccato all'equipe della Ford far tappa a Bardineto. Per la Casa inglese i test continuano questa settimana.

CON I CERCHI DA 6 x 15 SUBITO BENE LE KADETT

PRIMI positivi riscontri dopo il debutto in gara dei nuovi cerchi da 6 x 15" destinati alla Opel Kadett Gsi 16V. Omologati in Gruppo N a partire dal 1 agosto i cerchi, che per i partecipanti al Trofeo Opel vengono venduti a condizioni particolari dalla Tcs di Rudy Dal Pozzo, sono stati utilizzati con successo, in prima e sesta zona di Coppa Italia, da Enrico e Saliati. Il primo è giunto infatti al 6. posto assoluto nel rally Il Grappolo nell'immagine Photo4) mentre il secondo ha ottenuto il 9. assoluto al Vulture.



TRA I FAVORITI ANCHE «LUCKY» CON UNA BMW M3 GRUPPO A TUTTI CONTRO AGHINI ALLA LIBURNA

LA 24. EDIZIONE della Coppa Liburna, valida per il Campionato italiano, per il Trofeo Centro-Sud (con coeff. 2) e per il Rallygame di Autosprint, presenta un carnet di iscritti davvero interessante. La gara toscana, che prende il via venerdì 14 alle ore 22.00 da Livorno (Ardenza-La Rotonda), è l'occasione deputata per Andrea Aghini di centrare il successo con quella Peugeot 405 Mi16 (nella Photo 4) che lui ha reso più volte protagonista quest'anno. Gli appassionati ricorderanno ancora, ad esempio, lo splendido 2. assoluto ottenuto da "Ago" a Biella. La vettura ha raggiunto un livello di preparazione e sviluppo notevole, il pilota è in gran forma. Avversari di Aghini saranno, oltre al compagno di squadra Paolo Fabrizio Fabbri, alcuni piloti con le

Delta 16V e altri con le Bmw M3. Tra i lancisti da segnalare "Pucci" Grossi, al via con il numero 1, Peduzzi, Maneo e Vita, con le Bmw sono iscritti il solito "Lucky", Dalla Pozza, Zenere, Goggia Gatti e, novità dell'ultima ora, Maurizio Verini. Dopo il 12. assoluto a Montecarlo Verini ci riprova, con la vettura

che doveva essere condotta da Noberasco: una chicca per gli appassionati toscani. In Gruppo N Alex Fassina guida una muta di Ford Sierra fra le quali sono da seguire con attenzione quelle di Doni, Manfrinato, Maioli. Il programma prevede 14 prove speciali, per un totale di 158 km su 514 complessivi di gara. La partenza è, come detto, alle ore 22.00 di venerdì 14 mentre l'arrivo previsto del primo concorrente è sabato 15 alle ore 13.15.

I TOP AL VIA

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
1	Grossi-Marl	Lancia Delta 16V	A
2	Aghini-Famocchia	Peugeot 405 Mi16	A
3	Grassini-Spinelli	Ford Sierra Cosworth	A
4	«Lucky»-Cazzaro	Bmw M3	A
5	Fassina-Chiapponi	Ford Sierra Cosworth	N
6	Dalla Pozza-Corraadi	Bmw M3	A
7	Peduzzi-Ronzoni	Lancia Delta 16V	A
8	Zenere-Monis	Bmw M3	A
9	Doni-Pierotti	Ford Sierra Cosworth	N
10	Fabbri-Cecchini	Peugeot 405 Mi16	A
11	Vita-Caliro	Lancia Delta 16V	A
12	Verini-Cianci	Bmw M3	A
14	Maneo-Imperio	Lancia Delta 16V	A

SUBITO DA TROFEO LA PEUGEOT 309 SEDICI VALVOLE

CON l'omologazione prevista per il 1. ottobre la Peugeot 309 Gti 16V entrerà immediatamente, insieme alla 405 Mi16 Gr.A, fra le vetture utilizzabili per il Trofeo Peugeot. L'attesissima 2 litri a quattro valvole per cilindro (che questa settimana Paolo Andreucci utilizza al Liburna, dove fa da apripista) annunciata come una delle grandi protagoniste della prossima stagione, potrebbe così risultare determinante anche sull'esito finale del Trofeo '90. Non è da escludere infatti che qualcuno dei protagonisti della serie arrischi il passaggio immediato a questa vettura, dati i vantaggi in termini di potenza e in considerazione del fatto che si sono viste già parecchie 309 16 valvole utilizzate a Piancavallo come «muletto».



BENE IN JUGOSLAVIA LA GAMMA RACING

GRANDE gioia per gli uomini della Gamma Racing per il risultato ottenuto da Goran Popovic nel rally jugoslavo Trajal Bratstvo Jedinstvo, gara valida per il campionato nazionale. Il 26enne pilota di Zagabria si è infatti aggiudicato il Gruppo N, giungendo anche 3. assoluto, con la Lancia Delta 16V della squadra italiana (nella foto). Popovic ha preceduto il suo rivale nella corsa al titolo di Gr.N Lulik, che corre con una Bmw M3. Il finale di stagione di Popovic sarà dunque importante perché dal risultato di campionato dipende una parte dei suoi programmi futuri. Che dovrebbero ancora vederlo con la Lancia Delta 16V Gruppo N della Gamma Racing, non più limitato a corse in un ambito jugoslavo, per puntare invece a rally di respiro europeo.

■ **COPPA ITALIA.** Si sono aperte le iscrizioni al 3. rally Valli Genovesi, gara valida per la Coppa Italia 2. zona con coefficiente 3. Il rally, in programma il 29-30 settembre, ha un volto quasi totalmente rinnovato. Due delle cinque prove speciali (da ripetere) sono infatti inedite mentre la sede di partenza e arrivo è stata spostata a Genova-Borzoli. Per informazioni si può telefonare allo 010-713089.

■ **ASTI.** È in programma mercoledì 12 settembre una riunione per i tesserati Csaì della provincia di Asti. La riunione, organizzata dal delegato Csaì provinciale Terzuolo, avrà inizio alle ore 21 e si terrà presso il Mini Motel di Asti.

■ **SANREMO.** L'artigiano Alberto Fassio, buon protagonista nei rally di Coppa Italia 1. zona, sarà al via del rally di Sanremo con una Lancia Delta 16V Gruppo N preparata dalla Balbosca.

■ **PREMI.** È in programma il 28 ottobre il rallysprint di San Crispino. Alla coppia vincitrice della gara organizzata dalla Rubicone Corse, che partirà e arriverà a San Mauro Pascoli il 28 ottobre, verrà offerta una vacanza di una settimana presso Igea Marina. Per informazioni telefonare allo 0541/946257-945599.

■ **STYLAR.** Successo «di squadra» al rally Valli Bresciane per il team di Paolo Sottosanti e Nicoletta De Dominicis. Oltre alla vittoria assoluta del giovane Dalla Villa, ventunenne attualmente in servizio di leva che con la Delta 16V Gruppo N ha battuto Colombi su Bmw M3 Gruppo A, va segnalato il primo posto di classe ottenuto da Mora con una Renault 5 Gt Turbo. All'arrivo per la Stylcar anche Dossi, Bianco e Glisenti.

■ **RALLYSPRINT.** È in programma il 6-7 ottobre il 2. rally della Pietra di Bagnolo, rallysprint valido per l'11. Campionato Piemonte e Valle d'Aosta. Il percorso della gara è lungo 160 km, con 6 prove su asfalto per 19,700 km di tratti cronometrati. Le iscrizioni si sono aperte il 7 settembre e si chiuderanno il 15. Gli interessati possono contattare la segreteria della Bagnolo Corse allo 0175/391501-392637.

■ **FRANCIA.** Francois Delecour, uno dei piloti più in vista nel campionato transalpino, dove corre con la Peugeot, è tra i più contesi per il campionato francese del '91. Due sono le possibilità che gli si prospettano. Una viene dalla Prodrive di David Richards, che gli ha offerto la guida di una Bmw M3 Gruppo A; l'altra è dell'Alfa France, che lo vorrebbe su una 75 di Gruppo A. La Peugeot avrà dunque da fare per tenerselo stretto!

■ **TRN.** Si delinea con un po' più di precisione il calendario del Trofeo Rally Nazionali. Il 10. rally dell'Impruneta, rinviato dalla originaria data del 5-6 maggio scorsi, si disputerà infatti il 13-14 ottobre e andrà a inserirsi fra il Valle Varaita (15-16 settembre) e il Canelli (3-4 novembre) che è la prova conclusiva. L'Impruneta presenta cinque prove speciali da ripetere, delle quali quattro interamente inedite. Partenza e arrivo sono a Tavaruzzo (Fi). Per informazioni si può telefonare allo 055/2011184.

MONDIALE RALLY
RUSH FINALE

SCATTA IL GI

Tre gare per assegnare il titolo marche che ora vede la Toyota favorita sulla Lancia. Mai una Casa giapponese si era trovata così vicina all'iride. Vediamo perché

■ Per tre anni, dal 1987 al 1989, a quest'epoca sul titolo marche era calato il sipario: la Lancia poteva fregiarsi dell'alloro con largo anticipo sulla chiusura ufficiale delle ostilità, tradizionalmente fissata al Rac di Inghilterra. Tre stagioni tutto sommato di vacche grasse, comunque vissute a Torino con la certezza che dietro l'angolo c'era qualche altro costruttore pronto a rendere meno scontato il verdetto finale. Nell'87 la Lancia chiuse il campionato in Argentina, ai primi di agosto; l'anno seguente la disputa finì addirittura a fine giugno, negli States; ancora l'Argentina per il primato '89. La situazione, oggi, è

Maurizio Ravaglia



ALLO

*Ultima speciale del
1000 Laghi '90: la
Toyota Celica di
Sainz scatta verso
il successo che
rilancia la Casa
giapponese nel
campionato marche
(FotoBelleEpoque)*



MONDIALE RALLY RUSH FINALE

← cambiata, il più prestigioso tra i titoli rallistici, quello che vale i trenta e passa miliardi necessari per vincerlo, è ancora in bilico tra la «solita» Lancia e il suo nuovo interlocutore, la Toyota, tra due realtà industriali opposte. Da un lato la Casa di Chivasso, quasi artigiana nelle sue realizzazioni e che l'anno scorso hanno toccato quota 158.552 esemplari; dall'altro il colosso giapponese, cioè il terzo costruttore automobilistico mondiale con una produzione che, nell'89, ha superato i 3 milioni di vetture. Diversa anche la tradizione sportiva: squadra guida per tutta la specialità la prima; alle prime stagioni veramente complete la seconda, che nell'ultimo decennio si è creata una solida fama nelle gare africane. Nella storia quasi ventennale del campionato del mondo rally non era mai accaduto che una Casa giapponese fosse stata così vicina nel vincere il marche, come lo è adesso la Toyota; nessuna si era spinta tanto avanti da sfidare apertamente chi invece vanta un «back ground» lungo come lo stesso campionato. A Montecarlo, all'apertura della stagione '90, 43 giornalisti su 52 avevano pronosticato Lancia, un autentico plebiscito; solamente 9 quelli che avevano intravisto un «pericolo giallo». Ancora al Safari, dove davanti a tutti arrivò la Celica di Waldegaard, l'ago della bilancia della serie Costruttori pendeva sempre dalla parte della Casa italiana. All'Acropoli, con la fantastica galoppata di Sainz, l'uomo che ha dato la spinta decisiva alla squadra nipponica, gli equilibri mutavano e un successo finale della Toyota non appariva più un azzardo. In Argentina ma soprattutto nell'affollato, competitivo 1000 Laghi per la Toyota arrivavano quei punti che adesso, con ancora tre gare solamente in calendario, dicono che tra Giappone e Italia tutto è rimesso in discussione. Bella senza anima, ma anche Cenerentola dei rally, come venne apostrofata nel finale del campionato '89, nel breve volgere di un inverno e di una primavera la coupé giapponese ha ribaltato il panorama tecnico della specialità diventando, ed è storia recente, la vettura «più in forma» del momento. La pesante disfatta del Portogallo, solamente sei mesi fa, è acqua passata: adesso la Celica mette davvero paura, dovunque. Alla Lancia se ne erano resi conto già all'indomani dell'Acropoli tanto che l'ingegnere Claudio Lombardi aveva messo a punto un «piano d'attacco», vale a dire il rivedere programmi: affrontare le trasferte con tutti i piloti di cui può disporre il team Martini. In Australia, fra una decina di giorni, la squadra torinese schiererà Kankkunen, Auriol e Fiorio, ma non già Miki Biasion che sta ancora rimettendo in sesto la schiena. Perché il rally australiano è diventato, oggi, la prova chiave del campionato marche: chi vincerà dall'altra parte del mondo avrà posto una solida ipoteca sul titolo.





MARCHE: E SE FINISSE IN PARITÀ?

La volata finale tra Lancia e Toyota inizierà quindi il 20 settembre in Australia. Sulla carta la trasferta in Oceania si presenta favorevole alla Celica che qui, nell'89, ottenne una doppietta; le Delta, allora, andarono in crisi con gli assetti. Un mese più tardi si correrà il Sanremo ed è difficile non pensare alla Lancia e a «re» Biasion. In vantaggio dunque si troverebbe ancora la Lancia, ipotizzando un secondo posto dei torinesi in Australia e un equivalente piazzamento della Celica sulle strade italiane. Ma i giochi, in questa situazione, non sarebbero ancora decisi. Il verdetto finale spetterebbe alle buie foreste del Rac, proprio all'ultimo atto. Anche qui sembrerebbe avvantaggiata la Toyota, per due ragioni. La prima è che già nell'89 la Celica dominò il rally britannico, con Sainz al comando fino a tre speciali dalla conclusione; la seconda è che, quest'anno, la Lancia al Rac non potrà godere della collaborazione della Prodrive di Richards per quanto riguarda l'organizzazione delle assistenze. Gli uomini dell'onnipresente

Ninni Russo, il responsabile Lancia di queste delicate operazioni, dovranno quindi fare tutto da soli, il che non è un problema insormontabile ma certamente un vantaggio in meno. La Toyota potrebbe quindi centrare la vittoria in Gran Bretagna e la Lancia la piazza d'onore. Il risultato, considerando i sette migliori piazzamenti della stagione, sarebbe dunque paradossalmente di parità: cinque vittorie e due secondi posti per entrambe per un totale di 134 punti a 134. Si andrebbe allora a considerare chi ha più seconde posizioni, e sarebbe ancora parità. Si passerebbe all'esame dei terzi e poi dei quarti, che né Lancia né Toyota avrebbero. Ecco che allora a decidere il titolo marche '90 diventerebbe il quinto posto ottenuto da Kankkunen al 1000 Laghi. Certo, abbiamo considerato la situazione limite che tuttavia appare come la più realisticamente accettabile, la più verosimile. Confidando anche nello spirito guerriero delle due contendenti e nella lotta senza quartiere che il mondiale '90 sta mostrando. □

IN NEGATIVO I RISULTATI VALIDI	PUNTI GIÀ ACQUISITI...							...ACQUISIBILI			TOTALE PUNTI VALIDI
	MONTECARLO	PORTOGALLO	SAFARI	TOUR DE CORSE	ACROPOLI	ARGENTINA	1000 LAGHI	AUSTRALIA	SANREMO	RAC	
LANCIA	20	20	17	20	17	20	10	17	20	17	134
TOYOTA	17	—	20	17	20	17	20	20	17	20	134



Tre uomini Lancia, tre attimi del mondiale '90. Nella foto grande, Kankkunen, qui al 1000 Laghi, potrebbe diventare l'ago della bilancia per il marche. Nella pagina accanto, Biasion: il suo stop momentaneo ha indebolito il team Martini. A lato, Ninni Russo alle prese con i calcoli (Photo4)

UOMINI NUOVI. La Toyota dunque è riuscita a diventare l'anti-Lancia, il vero interlocutore della Delta, la Casa che ambisce a un riconoscimento che ancora sei mesi fa sembrava impossibile. Quasi archiviato il campionato piloti (Carlos Sainz appare irraggiungibile) la squadra giapponese con base in Germania e con uomini europei sul ponte di comando, punta ora dritta a essere il primo Costruttore del Sol Levante a conquistare il mondiale rally, una vanità che è andata alimentandosi pari passo con le prestazioni in crescendo di Sainz. Con il passaggio di Kankkunen alla Lancia ogni collaudo tecnico, ogni delibera su nuovi particolari, ogni suggerimento era stato demandato al pilota spagnolo, raffinato e

sensibile tester, un retaggio delle sue esperienze nelle corse in circuito, per il quale il portare la Celica alla completa competitività si era fatto una sorte di scommessa. Un programma di lavoro, questo svolto da Sainz, ma anche da Ericsson, Schwarz, Waldegaard e dai tecnici del Toyota Team Europe di Anderson, che comprendeva non solo le normali prove prima di ogni appuntamento del mondiale, ma anche una serie di test di durata effettuati sul tracciato tedesco del Nürburgring: il motore doveva essere in grado di resistere alle sollecitazioni imposte da una gara condotta nella condizione di «massimo boost», una affidabilità che solamente un anno fa era ancora da venire. A rendere un «mulo» il propul-

sore turbo della vettura ha dato un contributo importante l'ingegnere dell'Audi arrivato a gennaio in Toyota. Bisognava poi mettere definitivamente a punto il sistema di trasmissione, che sulla Celica è comandato elettronicamente, quindi sofisticato quando invece l'esperienza insegna che la semplicità premia sempre (vedi le quattro ruote motrici della Lancia Delta). Sulla Celica infatti la ripartizione della coppia motrice varia entro valori molto particolari; in Argentina, ad esempio, la trazione era ripartita 50 per cento anteriormente e 50 posteriormente in fase di frenata, mentre nella situazione di accelerazione i valori diventavano 35 per cento davanti e 65 sull'asse posteriore, il



che determina il comportamento sovrastante delle coupé. Dopo il Portogallo tutto l'apparato delle quattro ruote motrici è stato profondamente rivisto e di problemi meccanici non ne ha più dati. C'è stato poi un arrivo importante che ha determinato una maggiore flessibilità nella direzione della squadra sui campi di gara: quello del francese Maurice Guaslard, 48 anni, ex responsabile della Michelin per il settore rally, che assunto a gennaio come consulente a giugno era già di fatto il «deus ex machina» del team, per diventare ufficialmente il direttore sportivo in Argentina prendendo così il posto che fu di Henry Liddon, lo storico diresse della Toyota scomparso in un incidente nell'87 durante il Costa d'Avorio. Conoscitore della metodologia Lancia, per averci lavorato nell'88 come uomo Michelin, e ancora più dei tanti aspetti dei rally di più alto livello, Guaslard ha dato una svolta all'organizzazione della Toyota, mettendo ordine in una squadra che in più di un'occasione era apparsa un po' impacciata nel muoversi, in netto contrasto con la perfezione ancora irraggiungibile sfoderata dalla fantastica équipe dell'Abarth. Uomini dunque alla base dell'escalation della Toyota, quali anche il due tecnici della Pirelli, i giovanissimi Brivio e Martelli, che sembrano vivere in simbiosi con Sainz: dello spagnolo hanno imparato a interpretarne le espressioni del volto, sicché da intuire se quel pneumatico è stato ok oppure no, ne sanno soddisfare le esigenze perché le informazioni che il madrilenio fornisce sono sempre dettagliate. Il campionato del mondo '90, le ambizioni delle genti che lo abitano, la sfida industrial-sportiva, sembra essere diventata anche una «questione di pelle». □



Ormai i fans di Sainz seguono il loro idolo in tutto il mondo: ecco un gruppo di appassionati giunti al 1000 Laghi dalle Canarie con il pilota spagnolo e Moya

COSA C'È DIETRO AL FENOMENO SAINZ

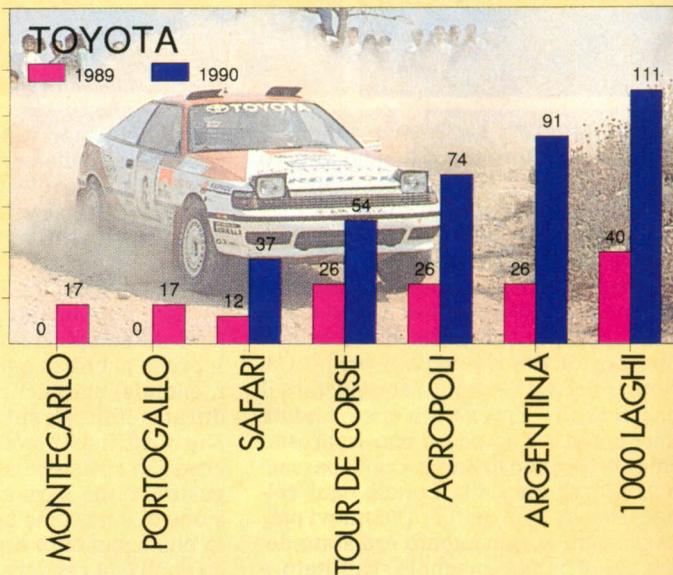
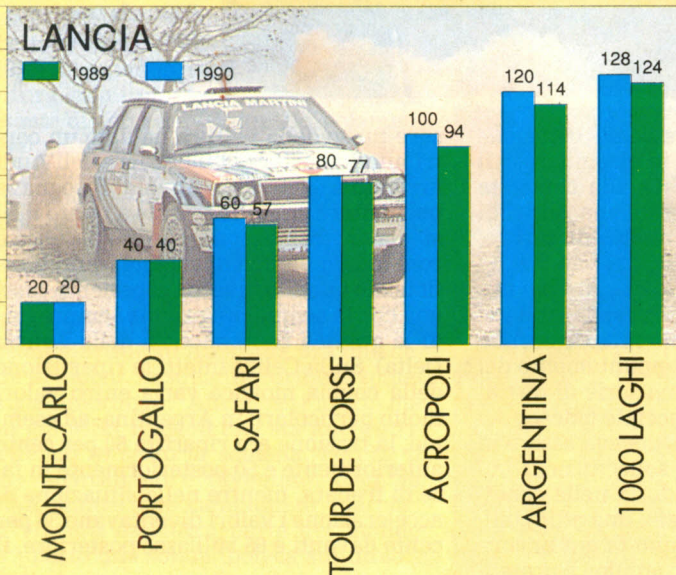
«MILAGRO» SPAGNOLO

La scadenza per la quale la Spagna si sta preparando è quella del 1992: le Olimpiadi di Barcellona, l'Expo universale di Siviglia, il 500esimo anniversario della scoperta dell'America. Più vicino, probabilmente questione di una quindicina di giorni, c'è un altro appuntamento con la gloria, ancora non previsto solamente un paio di mesi fa: la conquista del campionato del mondo rally da parte di Carlos Sainz, castigliano di Madrid, il primo titolo iridato che nell'automobilismo verrebbe assegnato a un pilota spagnolo. Il condizionale è d'obbligo perché il fuoriclasse della Toyota non ha ancora la certezza matematica, che comunque potrebbe arrivarci già al rally di Australia. Dopo gli exploit di Sainz, dopo la sua storica affermazione al 1000 Laghi, sono in molti a chiedersi come sia potuto sbocciare un simile talento in un paese che non vanta una tradizione rallistica radicata come lo è invece in Finlandia, in Italia o in Francia; prima del madrilenio il rallyman spagnolo che più aveva raccolto era stato Antonio Zanini, vincitore nell'80 di un campionato d'Europa. Carlos Sainz è figlio di quella società spagnola in rapida trasformazione che sta vivendo una nuova, grande euforia,

che sta conoscendo il tasso di crescita economica più elevato dei paesi della Comunità europea, che impazza per il gioco in Borsa. Che si rispecchia nel cinema raffinato e ironico di Almódovar. Figlio anche di quella «manera de vida» che vuol dire entusiasmo e che si spiega con un grande passato, con l'orgoglio di un popolo che ha conosciuto i fasti dell'imperialità. Il «milagro» economico dell'ultimo quinquennio ha investito anche lo sport automobilistico, tradizionalmente meno popolare del motociclismo; la Spagna ha inventato un campionato rally su terra ed è stato proprio qui che Sainz ha potuto affinare il suo talento; la maggiore industria nazionale, la Repsol che dà lavoro a oltre 18 mila dipendenti, si è spinta a sponsorizzare il team Toyota mentre la Marlboro-Spagna aveva appoggiato le prime uscite di Sainz nel mondiale. Anche il boom dell'automobile ha avuto il suo peso nella valorizzazione dell'uomo nuovo dei rally mondiali: con l'aumento delle vendite le Case straniere presenti sul mercato spagnolo hanno potuto sostenere maggiormente l'attività sportiva. Come la Ford-Espana che ha lanciato Sainz all'inizio della sua carriera internazionale. □

TORINO MANTIENE LA QUOTA MENTRE SALE TOKYO

Come si nota dai grafici, che mettono a confronto i punti ottenuti da Lancia e Toyota nelle prime sette gare nell'89 e nel '90, la Casa italiana ha mantenuto pressoché invariato il suo trend, mentre il team giapponese ha conosciuto una eccellente impennata (nell'89 non corse in Argentina).





RALLYGAME COSÌ DOPO 7 GARE

TUTTI A LIVORNO!

Il Piancavallo è appena stato archiviato ed è già ora di pensare alla Liburna che si disputa questa settimana. In molte delle classi la situazione è ancora fluida

Piancavallo era la tappa più dura e impegnativa di Rallygame '90 e i soli trentanove arrivati (su 100 partiti) assegnano alla gara friulana la palma di rally più massacrante della stagione in compagnia del Millemiglia. Le due gare, infatti, hanno una percentuale di equipaggi arrivati inferiore a quella dello stesso Costa Smeralda e delle altre gare interamente su sterrato, con buona pace del luogo comune che vuole i rally su asfalto meno «scassamacchine». Inevitabile, quindi, che i riflessi sulle graduatorie di Rallygame '90 siano stati limitati, ma a volte significativi. Com'è ormai consuetudine nei rally internazionali su più tappe la presenza nelle classi minori è stata limitatissima. Nella 1150, come al solito,

monopolio delle A112: nessuna al via in Gr.N ma cinque in Gr.A. Eppure, guarda caso, nella giornata della ecatombe per molte vetture, una sola delle A112 non ha visto il traguardo. «Gallina vecchia», insomma, «continua a fare buon brodo». L'uomo del giorno lo si trova comunque nella classe 1400 del Gruppo N e risponde al nome di Massimo Schenetti. Raccogliendo il quarto risultato utile, che è poi una magnifica vittoria, il modenese ha messo una seria ipoteca sul successo finale che, praticamente, gli può essere contrastato dal solo Frati. Il figlio del concessionario Peugeot di Sassuolo non aveva miglior modo di festeggiare il suo ventiquattresimo compleanno e di confermare il suo stato di grazia. Sinora ha

disputato sei gare, vincendo cinque volte (Il Ciocco, Emilia, Lanterna, Pescara e Piancavallo) con la sua Peugeot 205 Rallye in una delle classi più numerose e combattute. Un solo passo falso: il ritiro all'Appennino Reggiano. Per gradire Schenetti è anche il primo pilota con la Peugeot 205 Rallye nella classifica del Trofeo Cir della Casa francese. Il resto dei movimenti ha provocato soprattutto l'«accorciamento» di alcune classifiche: Gatti (4. assoluto a Piancavallo) ha raggiunto Bertone nella 2500 del Gruppo A; Pamontin avanzano in gruppo Bertolini, Fiora e Zanchi ad insidiare Lenci nella 2000 del Gruppo N; Parissenti va a solleticare Maggi nella 1600 del Gruppo A; Pamontin si accoda a Maioli e Pierangelo



Mario Panontin è stato la piacevole novità del rally di Piancavallo. Il friulano, con la Ford Sierra Cosworth (Photo 4), ha vinto il Gruppo N e si è classificato 5. assoluto. Ora è in buona posizione nella classifica di classe del Rallygame, anche se non parteciperà alla gara in programma in Toscana

BASSANO E ROMA PER IL GRAN FINALE

I rally di Bassano e Roma faranno da scenario conclusivo per Rallygame '90. Sono entrambi su asfalto e va segnalato che la gara laziale è stata posticipata dal 20-21 ottobre al 10-11 novembre.

DATA	GARA VALIDA	FONDO
14-15 settembre	Liburna (Cir)	asfalto
28-30 settembre	Bassano (Trofeo)	asfalto
10-11 novembre	Roma (Internaz.)	asfalto

Le gare già disputate: Cinzano (25/2); Il Ciocco (30-31/3); Lanterna (21-22/4); Coppa Feraboli (12/5); Pescara (15-16/6); Appennino Reggiano (14-15/7); Piancavallo (31/8-2/9).

Rossi nella oltre 2500 del Gruppo N e, curiosamente, utilizzando proprio la vettura di quest'ultimo dopo che nella prima parte della stagione aveva utilizzato quella Gpr. Con Piancavallo è in pratica partita la volata finale di Rallygame: questa settimana va in scena la Coppa Liburna, a fine mese un Bassano che annuncia il tutto esaurito per poi chiudere a novembre a Roma. Ma presumibilmente saranno i prossimi due appuntamenti ad assegnare gran parte dei titoli e, a testimonianza del successo dell'iniziativa, quest'anno saranno in diversi a sfruttare il massimo dei risultati conteggiabili (5), e non è escluso che si debba arrivare agli ex-aequo con gli scarti.

Gianni Cogni

ALTAVILLA-CRAGNAZ



GRUPPO N - CLASSE 1150

1. Botti-Migliorini (A112)	p. 24
2. Altavilla-Cragnaz (A112)	24
3. Malatesta-Santini (A112)	9
4. Callegari-Tronconi (A112)	6
Cacciavellani-Ferrari (A112)	6
Bianchi-Maddaleni (A112)	6
7. Borghi-Berselli, Favazzi-Ballarini, Cavallo-Giordano, Patti-Righetti, Marcaccini-Piazza 4; 11. Sala-Ugolini, Biggi-Alberti, Picotto-Depetris 3; 14. Manfredini-Tartarini, Pavese-Lambri, Bertoli-Bertoli 2; 17. Bertotto-Sartoris, Mazzeri-Mangiagalli 1 (tutti su A112).	

GRUPPO N - CLASSE 1400



SCHENETTI-BERTANI

1. Schenetti-Bertani (Peugeot 205 Rallye)	p. 31,5
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
6. Vivalda-Gnech (Peugeot 205 Rallye)	8
7. Grandi-Caramatti 7; 8. Monsutti-Malisan, Bocalatte-Demeglio, Boretto-Sabena 6; 11. Hunziker-Marano, Formoli-Belfiore, Pescio-Peonia, Tosini-Scotti 4; 15. Liva-Cavallaro, Stefanin-Diverio, Ottoni-Borghi, Ciarcelluti-Faccio, Otti-Fabbris 3; 20. Ravasio-Ravasio, Gasparotto-Tonello, Maggiori-Baldonieri, Marchetti-Vercesi, Bevione-Calleri 2; 25. Racchiuti-Sponsilli 1,5; 26. Incerti-Tonelli, Bertone M.-Pascale, Cuneo-Brembati, Pea-Carneles 1 (tutti su Peugeot 205 Rallye).	

GRUPPO N - CLASSE 1600

1. Fuggetta-De Vincenzi (Opel Corsa)	p. 18
2. Bracotti (Peugeot 205 Gti)	10
Porro-Ronchetti (Honda Civic-Opel Corsa)	10
4. Giacometti-Berardelli (Peugeot 205 Gti)	9
Fabbiani-Corradi (Peugeot 205 Gti)	9
6. Bolzoni-Cavagnoli (Opel Corsa), Riva-Bottinelli, Carpeneto-Canale (Ford Fiesta) 6; 10. Riccardi-Merlini (Opel Corsa), Tamagnini-Tamagnini 4; 12. Benvenuti-Petrogalli (Toyota), Frizza-Bassi (Opel Corsa) 3; 14. Fontana-Fontana, Scotti-Simoni (Opel Corsa), Barbieri-Rossi 2; 17. Ribaldeschi-Cioci (Fiat Ritmo), Goatelli-Battisti (Citroën Visa), Bolzoni-Bertagna 1 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).	

FUGGETTA-DEVINCENTI



LENCI-BUSCIONI



GRUPPO N - CLASSE 2000

1. Lenci-Buscioni (Peugeot 309 Gti)	p. 15
2. Bertolini-Tumaini (Peugeot 205 Gti)	13
Fiora (Peugeot 205 Gti)	13
Zanchi-Goggia (Peugeot 205 Gti)	13
5. Onoscuri-Spolettoni (Peugeot 205 Gti)	10
6. Messori-Calli (Opel Kadett Gsi), Acerbi-Bonardi (Fiat Ritmo), Cittadini-Lugenti, Lavagna-Salvatore 9; 10. Guagliardo-Mandalà, Bregolato-Palladino (Opel Kadett), Seghesio-Rubba 6; 13. Barattini-De Marchi 5; 14. Annovazzi-Tersch (Opel Kadett), «Id»-«Carletto» (Opel Kadett), Borgna-Mentonni, De Ricco-Iacuzzi 4; 18. Tremonti-Mazzuchin, Gatti-Cjanci, Forato-Bordin, Perin-Onoscuri, Picasso-Ispulla, Locatelli-Raineri (Opel Kadett) 3; 23. Domenicali-Fedeli (Opel Kadett), Rivoira-Blua, Ugoletti-Cavalletti (Peugeot 309 Gti), Bini-Centenaro (Opel Kadett) 2; 28. Zanchetta-Bortolin, Lena-Ghinaglia (Fiat Ritmo), Manzone-Canale, Conterno-Conterno (Opel Kadett) 1 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).	

GRUPPO N - CLASSE 2500



IMMOVILLI-ZOBBI

1. Immovilli-Zobbi (Bmw M3)	p. 18
2. Chelazzi (Renault 5 Gt Turbo)	15
3. Tacchinardi-Marcomini (Ren. 5 Gt Turbo)	10,5
4. Torchio-Quarantani (Renault 5 Gt Turbo)	9
Molinari-Del Negro (Bmw M3)	9
Panesi-Baravaglio (Renault 5 Gt Turbo)	9
Viterbi-Putzu (Renault 5 Gt Turbo)	9
8. Alessi-Ziglioli, Guarducci-Randazzo, Defendi-Rocca (Renault 11 Turbo) 6; 11. Tarantino-Vimercati, Strukely-Bevilacqua, Gallo-Pardi, Veglio-Colla, Cozzucoli-Guzzardi 4; 16. Cirilini-Cirilini, Compierchio-Massari, Poltera-De Santis 3; 19. Zoni-Ramelli, Pellegrini-Fanfani, Tortorolo-Pastorino 2; 22. Calabrin-Cesarò, Caselli-Lusetti 1 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).	

GRUPPO N - CLASSE OLTRE 2500

1. Maioli-Gozzi (Ford Sierra Cosworth)	p. 18
2. Rossi P.A. (Ford Sierra Cosworth)	16
3. Panontin-Zanella (Ford Sierra Cosworth)	13
4. Fassina-Chiapponi (Ford Sierra Cosworth)	9
Sipsz-Sipsz (Lancia Delta 16V)	9
Ferrara-Marinotto (Lancia Delta 16V)	9
7. Borra (Sierra) 7; 8. Oldrati-Vinzioli, Stagni-Di Marco, Bentivogli-Hedinger (Sierra), Doni-Pierotti (Sierra), Scrollini-De Dominicis, Bensi-Vallini (Sierra) 6; 13. Calcinotto-Danzo, Munari-Zanatta, Filippi-Roberi, Taverna-Guida, Lupidi-Bruno (Renault 21 Turbo) 4; 19. Bazziero-Nastuzzi (Sierra), Manfrinato-Condotta (Sierra), Cusi-Griseuti, De Paoli-Paccagnella, Daniele-Daniele, Bosco-Storti (Sierra), Braccini-Rovini (Sierra) 3; 26. Scarpis-Redigonda, Piacentini-Di Marco (Sierra), Pasquali-Mion (Toyota Celica), Rafanelli-Bertona-sco, Tronconi-Barone (Sierra) 2; 28. Massera-Ferraroni, Chiappelli-Buonamici 1 (tutti gli altri su Lancia Delta).	

MAIOLI-GOZZI



LE CLASSIFICHE

SCHENETTI E MAGGI ALLUNGANO

■ SETTE delle dieci gare valide per Rallygame '90 sono già state pubblicate e qualche posizione comincia a delinearsi nelle varie classi. Vediamo allora come sono le singole situazioni di classifica.

CLASSIFICHE LUNGHE. Sono quelle che hanno già preso un chiaro indirizzo. Quelle teoricamente più vicine all'epilogo sono la 1400 del Gruppo A dove, rispettivamente, Schenetti (15,5 punti di vantaggio) e Maggi (+8) sono nettamente avvantaggiati sugli avversari loro rimasti, Frati per il primo e Parissenti per il secondo. Unico punto di «svantaggio» per i due leader è il fatto di essere ormai a un passo dal pieno di risultati. Appena più fluida la situazione nella 1600 del Gruppo N dove Fuggetta è inseguito, a otto lunghezze, da Porro e Braccotti.

Nettissimo, nella 1150 del Gruppo N, il dominio dell'accoppiata Altavilla-Botti: un duello che dovrebbe protrarsi sino all'ultima gara. Nella classe 2 litri del Gruppo A l'ipoteca sul successo finale è tutta per la Peugeot ufficiale: come successo a Zanussi l'anno passato, ora tocca ad Andrea Aghini, forte di 6 lunghezze di vantaggio sulla Ritmo di «Brik» e con ancora la Coppa il Liburna a disposizione.

CLASSIFICHE CORTE. In Gruppo A, nella 1150, Sappa e Abbona sono separati dalla miseria di 1,5 punti e con una muta di inseguitori a quota 9 mentre nella 1400 solo Fioretti è approdato al doppio risultato e ha 6 punti di vantaggio sul gruppo a quota 9. Nella 2 litri e mezzo lotta fra Renault e Bmw: per ora sono Gatti e Bertone, appaia in testa con la vettura tedesca, a godere dei favori del pronostico. Nella classe maggiore, invece, sono gli altisonanti nomi di Cerrato e Deila a capitanare la fila ma per gli inseguitori c'è ampio margine di recupero visto che i due non parteciperanno alle prossime puntate di Rallygame '90. In Gruppo N grande affollamento nella 2 litri, con quattro piloti racchiusi in 2 punti; nella 2 litri e mezzo in lotta il terzetto Immo-villi, Chelazzi, Tacchinardi mentre nella oltre 2500 il trio dei favoriti è composto da Maioli, che resta il favorito, Rossi e Panontin.

SAPPA-ABBONA



GRUPPO A - CLASSE 1150

1. Sappa-Abbona (A 112)	p. 15
2. Federici-Tedaldi (A 112)	13,5
3. Carraro-Conti (A 112)	9
Garonzi-Signorini (A 112)	9
5. Belforti-Massarola, Galli-Gregò, Scarso-Scarso, Dibagiò-Doneddu 6; 9. Oliani-Piazzini 4,5; 10. Maugeri-Sgarbi, Toson-Comessatti, Ultra-Stracci, Ferranti-Carelli 4; 14. Piumatti-Grosso, Polato-Ciarlantini (Fiat 126) 3; 16. Peghini-Dinardo, Cardu-Malatesta 2; 18. Raviola-Cabnotti, Fantone-Repetto 1 (tutti gli altri su A 112).	

GRUPPO A - CLASSE 1400

FIORETTI-SALVUCCI



1. Fioretti-Salvucci (Peugeot 205 Rallye)	p. 15
2. Zanotti-Ferri (Citroën Ax Sport)	9
3. Clivati-Gotti (Peugeot 205 Rallye)	9
Intilia-Conz (Peugeot 205 Rallye)	9
Castagnotto-Prandi (Peugeot 205 Rallye)	9
6. Boscolo-Brancaion (Opel Corsa), Casagrande-Abramo, Ottino-Scialdo, Ferrari-Paoli 6; 10. Tancredi-Vigo 4,5; 11. Crivellaro-Maso (Citroën Ax), Zadra-Bellucci, Malacarne-Pellizzare, Dalla Porta-Zampa 4; 13. Brustoloni-Fantuz, Falco-Morriconi, Stefanoni-Ghidini, Gassarino-Rossi (Citroën Ax), Fresia-Ferrero, Fontani-Sassi 3; 21. Lojacono-Rebora, Spelti-Bonacchi 2; 23. Brocato-Della (Fiat Uno 70), Gobbi-Montecchi (Opel Corsa) 1 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).	

GRUPPO A - CLASSE 1600

1. Maggi-Di Gennaro (Peugeot 205 Gti)	p. 21,5
2. Parissenti-Lucchet (Alfa 33-Toyota Cor.)	13,5
3. Pollio-Speroni (Ford Escort Xr3)	9
4. Braghieri-Gravagni (Fiat Uno)	6
Balconi-Scazzoli (Alfa 33 4x4)	6
Robino-Bassi (Peugeot 205 Gti)	6
6. Copedri-Corradini (Ford Escort), Cerchi-Virgili (Fiat Uno) 3.	

MAGGI-DI GENNARO



AGHINI-FARNOCCHIA



GRUPPO A - CLASSE 2000

1. Aghini-Farnocchia (Peugeot 405 Mi 16)	p. 18
2. «Brik»-Tormen (Fiat Ritmo 130)	12
3. Rao-Battisti (Opel Kadett Gsi 16V)	9
Campani-Zobbi (Opel Kadett Gsi 16V)	9
Novello-Miliani (Opel Kadett Gsi 16V)	9
D'Ambrà-Clerico (Opel Kadett Gsi 16V)	9
7. De Cecco-Sincerotto, Travaglia-Ruaben, Gullo-Mazzola (Opel Manta), Vacchelli-Caviglia (Alfetta Gtv), Musso-Ferrero (Peugeot 205 Gti), P.F. Fabbri-Cecchini (Peugeot 405 Mi 16), Garziano-Perrullo (Fiat Ritmo 130) 6; 14. Zanin-Serena, Santini-La Sorda, Medici-Capelli, Zambelli-Valcanover, Saracoba-Bai (Peugeot 205 Gti), Cavallero-Lanzini, Martini-Marchi (Vw Golf Gti) 4; 21. Lonati-Vezzoli, Masotti-Murdolo, Rosso-Binello (Peugeot 205 Gti), Maddii-Maddii 3; 25. Pollet-Marmonteil (Peugeot 205 Gti), Gozzo-Maghella (Opel Manta), Defilippi-Sobrero (Peugeot 205 Gti), Guerrini-Dongarra, Meli-Frati (Fiat Ritmo 130) 2; 30. Tignonsini-Piccinelli (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. 18
Bertone E-Cazzaro (Bmw M3)	18
3. Bargis-Frigerio (Renault 5 Gt Turbo)	13
4. Franzoni (Renault 5 Gt Turbo)	9
Deriu-Bonardo (Fiat Uno Turbo)	9
Curti-Pezzotta (Fiat Uno Turbo)	9
7. Tosi-Petroni (Fiat Uno Turbo), Vecchi-Pellati (Bmw M3), Zenere-Monis (Bmw M3) 6; 10. Dallamano-Dallamano 4,5; 10. Molena-Sclafani, Gallino-Meneghelo, Ferrarini-Marchi (Fiat Uno Turbo) 4; 14. Bianchi-Cantaluppi 3; 15. Ravaglia-Centenari (Bmw M3) 2; 16. 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. Deila PG-Gullino (Lancia Delta Integrale)	15
3. Bossini-Zanella (Lancia Delta 16V)	9
Andreucci-Cassina (Lancia Delta 16V)	9
Rossi M.-Caliro (Lancia Delta Integrale)	9
Foti-Mastuzzi (Lancia Delta Integrale)	9
7. Ogliari-Zoller 7; 8. Gregis-Ciceri, Liatti-Tedeschini, Fariciotti-Grisorio, Orioli-Casazza 6; 12. Cimolai-Vazzoler, Leoni-Cappellini (Ford Sierra), L'Huillier-Bianda, Maneo-Imperio, Vezza-Bolla, Gazzola-Bessone 4; 17. Vagano-Pizzamiglio (Ford Sierra), Bandierini-Gazzetti, Taruffi-Vittadello (Ford Sierra), Novello-Argentieri, Bedini-De Luca (Ford Sierra) 3; 22. Vincenzi-Paterlini (Ford Sierra), Fidanza-Ficai (Ford Sierra), Manzoli-Carubelli 2; 25. Tortora-Masciadri 1 (tutti gli altri su Lancia Delta).	

CERRATO-CERRI



IL GTA CARBOX PER IL PROBLEMA DEI PARCHEGGI

SI CHIAMA «Car Box» (nella foto) questo utile accessorio per risolvere i problemi di parcheggio nei garage, realizzato dalla Gta di Castel Guelfo (Bologna - 0542/53148). Si tratta di un sollevatore idraulico che consente, ad esempio, di posteggiare due vetture occupando la stessa superficie e sfruttando lo spazio in altezza. Il «Car Box» ha una larghezza massima di 2340 mm e una lunghezza complessiva di 3640 mm mentre il supporto sollevabile può raggiungere un'altezza massima di 1260 mm; il peso complessivo della struttura è di 850 kg mentre la portata massima è di 2000 kg. L'utente può regolare in diverse posizioni l'altezza e l'inclinazione delle pedane in funzione delle vetture impiegate e dell'altezza disponibile nel locale. Uno dei vantaggi principali di Car Box è che, per il montaggio, non necessita di alcuna opera muraria o di scavi. Per maggiori informazioni sulle caratteristiche tecniche e sui prezzi ci si potrà rivolgere direttamente alla Gta di Castel Guelfo.



PRESTO IN ITALIA LE VOLVO 940 E 960 OLTRE A UN INEDITO 3000 24V LINEE MORBIDE SULLE NUOVE AMMIRAGLIE

A DISTANZA di otto anni dal lancio commerciale della Volvo 760, la Casa automobilistica svedese ha presentato in questi giorni sul territorio nazionale le nuove ammiraglie che si inseriranno al vertice della gamma. Si tratta della 940 e 960, facilmente riconoscibili per le linee più morbide, il posteriore imponente e il frontale più inclinato che ha consentito di raggiungere un Cx di 0,36. Sotto l'aspetto squisitamente meccanico la novità più importante è il nuovo motore a 6 cilindri in linea di 2922 cc a 24 valvole (completo di catalizzatore e sonda lambda) in grado di sviluppare 204 cv; con valori di coppia dichiarati dalla Casa di 27,2 kgm a 4300. Questa unità sarà disponibile soltanto per la 960 unitamente al cambio automatico a 4 rapporti prodotto in Giappone su progetto Volvo. La prima vettura della nuova gamma di ammiraglie a giungere in Italia sarà la 960 Turbo 16V con catalizzatore, spinta dal poderoso due litri di 190 cv che ha già incontrato i favori del pubblico sulla 740. Per quanto riguarda la serie della 940, oltre al 2000 16V, sarà anche disponibile un'altra versione equipaggiata con il 6 cilindri a gasolio (atmosfera e turbo) di 2384 cc. Sulle Volvo 960 è disponibile un ricco equipaggiamento che comprende, oltre agli alzacristalli elettrici e al tettuccio apribile e basculante, una lunga lista di accessori forniti di serie. I più importanti fra questi sono l'Abs, il livellatore automatico Nivomat e il differenziale automatico Eaton; gli ingegneri della Casa automobilistica di Goteborg hanno presta-



to, ancora una volta, la massima attenzione ai livelli di confort che rappresentano da lungo tempo uno dei punti forti di tutta la produzione Volvo. Sulle prestigiose 960, infatti, sono disponibili i sedili anteriori regolabili elettricamente e il climatizzatore automatico; sulle Volvo 964 e 960, inoltre, può essere montato a richiesta l'airbag, il pallone di sicurezza che si gonfia automaticamente in caso di urto frontale. Una curiosità: per tutti i modelli 940 e 960 viene offerto tra gli accessori il sedile per bambini integrato nel bracciolo centrale posteriore, un'innovazione presentata a livello sperimentale al Salone dell'automobile di Francoforte. I prezzi oscilleranno, chiavi in mano, dai 36.500.870 della 940 Gle 16V fino ai 65 milioni della 960 3 litri con cambio automatico e catalizzatore.

DALLA DAIHATSU UN MOTORE A DOPPIO CICLO

DA QUASI due anni la Daihatsu sta lavorando attorno a un progetto per la costruzione di un motore che funzioni sia a due che a quattro tempi. In questo modo il guidatore, a seconda delle esigenze, potrebbe scegliere la prima soluzione per avere migliori prestazioni oppure optare per la seconda privilegiando il contenimento dei consumi anche a scapito delle prestazioni. Questa unità è stata espressamente studiata per i motori di piccola cilindrata destinati al mercato giapponese (si parla di una cubatura non superiore ai 700 cc) sembrano in grado di offrire prestazioni di tutto rilievo; secondo gli ultimi rilevamenti i tecnici della Daihatsu hanno potuto sviluppare potenze dell'ordine dei 100 cv grazie all'adozione del turbocompressore. La sola limitazione che ancora necessita di un lungo periodo di studio riguarda il consumo, quasi doppio rispetto a una tradizionale quattro tempi; anche le eccessive emissioni, nonostante l'impiego della sonda lambda e di un catalizzatore, si mantengono su livelli ancora troppo elevati.



PRODOTTE 15 MILIONI DI TOYOTA COROLLA

SONO ben 15 milioni le Toyota Corolla (nella foto, la Gti 16V) complessivamente costruite dal lontano 1966, anno della sua presentazione, a oggi, definitiva maturazione della vettura nipponica il cui successo è sempre maggiore. Raggiungendo questo traguardo, la Corolla si è inserita al secondo posto nel prestigioso elenco delle vetture costruite nel maggior numero di esemplari; alla fine di luglio, infatti, la produzione ha raggiunto le 15.040.200 unità superando di poco la Ford T (15.007.033 esemplari costruiti dal 1908 al 1926). Dal 1968 la Corolla è ininterrottamente la Toyota costruita nel maggior numero di esemplari (ben 384.600 unità nel primo semestre di quest'anno); basti pensare che al momento la vettura viene assemblata in 17 stabilimenti, 4 dei quali in Giappone e 13 all'estero. L'ultima versione è stata presentata in Giappone nel maggio del 1987 e ha subito un leggero rinnovamento alla fine del 1989.

DALLA MARELLI UNA BOBINA PER CILINDRO

DOPO la pluriennale esperienza maturata in Formula Uno, la Magneti Marelli sta continuando lo sviluppo delle bobine singole per ogni cilindro anche nel settore della produzione di serie. Già da tempo l'azienda milanese ha realizzato questi componenti per diversi clienti adattando opportunamente le dimensioni esterne ed i dati relativi agli avvolgimenti consentendo di ottimizzare la risposta alle specifiche caratteristiche del motore. Tuttavia, non mancano le premesse per una futura unificazione: questo progetto consentirebbe una maggior diffusione sui motori di serie secondo una tendenza già manifestata presso alcuni costruttori automobilistici come efficace completamento delle accensioni elettroniche di tipo statico.



BP: ECCO I NUOVI LUBRIFICANTI A BASE SINTETICA

SI CHIAMA Visco 2000 Plus (nella foto) il nuovo lubrificante multigrado a base sintetica della Bp. Sviluppato secondo gli ultimi e più severi requisiti dei costruttori di autovetture, questo lubrificante è stato appositamente studiato per i motori dell'ultima generazione: aspirati; multivalvole e turbo. Visco 2000 Plus garantisce la totale protezione del motore nelle condizioni più gravose riducendo attrito e usura oltre ad assicurare immediate partenze a freddo. Questo lubrificante è stato anche raccomandato per autovetture alimentate con benzina senza piombo e marmitta catalitica.



ASPETTANDO LA SPORTIVA «G40» LA POLO SI RIFÀ IL TRUCCO

A PARTIRE dal prossimo mese di ottobre verrà commercializzata anche in Italia la nuova Volkswagen Polo (nella foto), la piccola giardinetta prodotta dal 1975 ad oggi in quasi tre milioni di esemplari. Questo apprezzato modello della Casa automobilistica di Wolfsburg è stato migliorato nell'aerodinamica e nel design della carrozzeria (a cominciare dai gruppi ottici ora di forma rettangolare) oltreché negli interni, completamente ridisegnati. Anche il telaio e le sospensioni hanno subito alcune modifiche per migliorare il confort e la stabilità di marcia. La nuova Polo sarà disponibile in tre allestimenti; Fox, Ci e Gt tanto nella versione «mini-giardinetta» tanto in quella «S» più compatta e sportiva. Molto ampia l'offerta delle motorizzazioni (catalizzate e non) con cilindrata da 1050 a 1300 cc; le potenze oscilleranno da 45 a 113 cv mentre sarà disponibile un nuovo motore diesel da 1,4 litri (al posto dell'attuale 1272 cc) in grado di erogare 48 cv. A gennaio del prossimo anno, inoltre, la gamma sarà arricchita da una inedita versione sportiva, la S G40, che utilizzerà il motore da 1,3 litri da 113 cv sovralimentato dal compressore di tipo G-lader; la velocità massima di questa piccola bomba dovrebbe sfiorare i 200 kmh con un'accelerazione da 0 a 100 kmh intorno ai 9". In questi ultimi anni la Polo ha incontrato un successo crescente nel nostro Paese; nel 1989, infatti, sono stati venduti oltre 35 mila unità, circa il 25% in più dell'anno precedente, mentre nei primi sei mesi del 1990 le immatricolazioni hanno già coinvolto quasi 20 mila clienti.

SIERRA COSWORTH 4 × 4 CON BRIDGESTONE

LE NUOVE coperture della Bridgestone Er90 sono state scelte dalla Ford come primo equipaggiamento per la nuova Sierra Cosworth 4 × 4 (nella foto). Appositamente realizzate nella misura 205/50 Zr15, le Er90 rappresentano la massima espressione di un lungo periodo di studi e di ricerche effettuate in stretta collaborazione con i tecnici della Ford che hanno permesso di sviluppare gomme adatte per le caratteristiche di questa potente vettura. Il nuovo disegno del battistrada è stato concepito per diminuire il livello di rumore e per aver un'ottima risposta al fenomeno dell'acquaplaning. Le coperture della Bridgestone, inoltre, sono prive di giunture e consentono di assicurare le migliori prestazioni, la massima maneggevolezza e la riduzione ottimale delle vibrazioni. Le Er90 sono già disponibili in tutta Italia presso la rete di vendita della Firestone.



TROPPI AUTOMOBILISTI SENZA CINTURE

IL SOTTOSEGRETARIO all'interno, Giancarlo Ruffino, rispondendo recentemente ad alcune interrogazioni parlamentari ha parlato delle sanzioni per il mancato uso delle cinture di sicurezza e del casco per i motociclisti. Ruffino, per quanto riguarda le cinture di sicurezza, ha reso noto che dal 27 aprile 1989, data di entrata in vigore dell'obbligatorietà dell'uso delle cinture, al 30 maggio di quest'anno la Polstrada ha rilevato 287.476 infrazioni. Mentre i casi di mancata installazione delle cinture rilevati sono stati, nel medesimo periodo, 7.148. Infine il sottosegretario ha inviato una circolare per un'ulteriore sensibilizzazione degli agenti della Polizia Stradale.

■ **MERCEDES.** Jochen Prange è il nuovo vicepresidente della Mercedes Italia Spa al posto di Ewald Andratsch. Quest'ultimo, che aveva ricoperto anche l'incarico di amministratore delegato, lascia la carica dopo sette anni nei quali ha firmato i più importanti successi della Casa tedesca.

■ **DU PONT.** Un nuovo impianto per la produzione di nylon ad alta resistenza è stato aperto dalla Du Pont a Izmit in Turchia. Lo ha annunciato la stessa azienda svizzera sottolineando che la nuova struttura è l'ultima realizzazione di un vasto programma di espansione iniziato nel 1985.

■ **AUTOEXPO'.** Il prossimo 6 e 7 ottobre ad Ora, a pochi chilometri da Bolzano, si terrà un grande raduno con tutti i proprietari italiani di vetture Suzuki. Ad organizzarlo è stato l'Autoexpo, importatore ufficiale ed esclusivo delle auto prodotte dalla Casa di Hamamatsu, che intende così celebrare i 10 anni di presenza della Suzuki in Italia.

■ **UNRAE.** Odoardo Pagani è stato riconfermato per il triennio 1990-92 alla presidenza dell'Unrae (Unione Nazionale dei distributori italiani di automobili estere). Lo ha stabilito l'assemblea annuale riunitasi a Venezia per il rinnovo degli organi sociali.

■ **GM.** Tra breve i 9700 concessionari americani della General Motors saranno collegati tra di loro da un sistema inedito via satellite. L'intera rete, battezzata Gm Pulsar Network, sostituirà il vetusto collegamento telefonico inaugurato nel «lontano» 1976.

■ **JAGUAR.** Alla fine del 1989 la Jaguar ha subito perdite lorde pari a 49,3 milioni di sterline (circa 109 miliardi di lire) facendo segnare il peggior risultato in dieci anni. Lo ha comunicato il quotidiano inglese «The Independent» sulla base del rapporto sull'ultimo registro sottoposto all'attenzione del «Company register».

■ **MITSUBISHI.** Nei primi sei mesi del 1990, e ignorando completamente la crisi nel settore dell'auto, la Mitsubishi ha fatto segnare un incremento nelle vendite pari al 28,13% grazie al successo ottenuto con il Pajero. Questo risultato consolida la posizione della Casa giapponese in Italia nella graduatoria generale dei produttori.

■ **HERTZ.** Antoine Cau è il nuovo executive vice president della Hertz Corporation al posto di Freddy Dellis. Lo ha annunciato a New York la scorsa settimana Frank Olson, presidente della Hertz Corporation.

■ **SUBARU.** A partire dallo scorso 1. luglio, la Subaru offre a tutti gli acquirenti una nuova formula di garanzia integrale della durata di 36 mesi e senza limiti di chilometraggio, decorrente dalla data di consegna del veicolo della vettura o del veicolo commerciale. La garanzia copre tutti i veicoli acquistati presso i concessionari ufficiali Subaru ed è valida presso tutta la rete di assistenza Subaru Italia.

LA NOVITÀ
AUDI COUPE' S2

SPORTIVA DI RAZZA

**Dall'esperienza nei rally è nata
questa 4 × 4 da 248 kmh che arriverà
in Italia il prossimo novembre**

MISANO — Non è facile dimenticare l'Audi Sport Quattro S1 da 600 cv, ultima versione della leggendaria Quattro che nella prima metà degli anni '80 dominava lo scenario mondiale dei rally (quattro titoli iridati, due marche e due piloti). E il nuovo coupé ne è l'erede; assomiglia nel frontale alla recente ammiraglia Audi, la V8 e il suo motore un 2,2 litri a 5 cilindri e 20 valvole turbocompresso con intercooler con due marmitte catalitiche in grado di sviluppare 220 cavalli nella versione stradale con una coppia di 31,5 kgm a 2000 giri. Praticamente è lo stesso motore dell'Audi 200 Quattro 20V e dell'Audi Quattro 20V adeguato alle minori dimensioni del vano motore; i condotti di scarico e di aspirazione sono di nuovo disegno come pure inedito è il radiatore dell'olio. Le prestazioni sono eccellenti: 6"1 da 0 a 100 kmh e 248 kmh come velocità massima. Entro il 1991 verranno raggiunti i 5000 esemplari e così ritornerà alle competizioni probabilmente nel 1992 assieme alla nuova Delta prevista per le gare di quella stessa stagione. L'Audi Coupé S2 verrà commercializzata in Germania a partire dal mese di ottobre mentre arriverà nel nostro Paese un mese più tardi dove si prevede di venderne, nei primi dodici mesi, ben 100 esemplari, (secondo mercato assoluto dopo la Gran Bretagna) al prezzo di circa 70 milioni di lire. Da notare che la versione italiana della Coupé S2 offrirà di serie il climatizzatore automatico, le luci di lettura a spegnimento ritardato, gli ugelli dei lavavetri e i cilindretti delle serrature delle portiere riscaldati oltre a un sofisticato sistema idraulico per l'apertura dei deflettori posteriori. L'abbiamo provata sulla pista di Misano in una giornata di sole quindi con asfalto asciutto, ricavandone un'impressione estremamente positiva. I tecnici dell'Audi dicono che la sua guida sportiva determina un comportamento leggermente sottosterzante e inoltre la definiscono controllabile facilmente soprattutto

to da un pilota di grande esperienza. Noi l'abbiamo giudicata invece molto lineare, facile da inserire in curva e docile in uscita; effetti sottosterzanti o sovrasterzanti bisogna proprio andarseli a cercare, volutamente. Inoltre non la consideriamo vettura per esperti dal momento che si lascia guidare con una relativa semplicità. Giudizio negativo invece lo



rivolgiamo ai sedili, ampi e regolabili in altezza con supporto lombare ma relativamente avvolgenti; in pista, rinunciando a una posizione di guida allungata, abbiamo dovuto avvicinare il sedile al volante per ancorarci maggiormente. Il posto di guida è più adatto al «commendatore» che per una guida veramente sportiva. Il cambio è ottimamente rapportato, le marce si inseriscono con precisione e sono ben scalate. La frenata è eccellente e in pista ci siamo permessi una guida anche oltre i limiti; non ci vergognamo ad ammettere che, in due tornate successive, siamo arrivati lunghi alla fine del rettilineo per avere staccato un paio di decimi in ritardo e avevamo già pronosticato un'uscita sul prato. Invece una rapida

scalata di marce unitamente a un'intensa frenata e la vettura, anche grazie all'abs di serie, non ha deviato dalla sua traiettoria in decelerazione consentendoci di tenerla in pista. I pneumatici Kleber, l'unica marca finora omologata sono dei 205/55 Zr 16 con cerchi in lega da 16 pollici e contribuiscono notevolmente alla tenuta di strada. Il cambio è meccanico a cinque marce: nulla da eccepire per inserimenti, precisione e rapporti. La trazione è come al solito integrale permanente, con differenziale centrale Torsen e ripartizione della coppia al 50% su ogni asse con variazione automatica fino al 75%-25% mentre il differenziale posteriore può essere bloccato manualmente. Il telaio è stato perfezionato ed è ora più ri-





LA SCHEDA TECNICA

Motore: 5 cilindri in linea con doppio albero a camme in testa
Cilindrata: 2226 cc
Alesaggio x corsa: 81 x 86,4 mm
Rapporto di compressione: 9,3:1
Alimentazione: iniezione elettronica (Mototronic) sequenziale cut-off
Distribuzione: 4 valvole per cilindro con compensazione idraulica del gioco delle valvole
Potenza max: 220 cv a 5900 giri/min.
Coppia max: 31,4 kgm a 1950 giri/min.
Frizione: monodisco a secco ad azionamento idraulico
Cambio: 5 marce più Rm
Trasmissione: integrale permanente con differenziale intermedio Tor-

sen autobloccante e differenziale sull'asse posteriore bloccabile.
Sterzo: Servotronic, con sistema idraulico centralizzato, piantone dello sterzo di sicurezza con elemento sganciabile.
Freni: a disco su tutte e 4 le ruote, anteriore autoventilanti con doppio circuito con Abs.
Sospensioni: a ruote indipendenti
Telajo:
Lunghezza: 4401 mm
Larghezza: 1716 mm
Altezza: 1375 mm
Passo: 2549 mm
Carreggiata: anteriore 1445 mm; posteriore 1438 mm
Peso a vuoto: 1420 kg
Velocità massima: 248 kmh



Il frontale della nuova Audi Coupé S2 è molto simile a quello della V8, l'ammiraglia della Casa di Ingolstadt; gli interni sono ben curati mentre i sedili risultano poco avvolgenti, soprattutto nella guida sportiva. Il motore da 2,2 litri a cinque cilindri è lo stesso che equipaggia la 200 Quattro 20V e l'Audi Quattro 20V. Durante la prova effettuata sul circuito di Misano sono stati utilizzati i pneumatici della Kleber, gli unici finora omologati per i cerchi in lega da sedici pollici



gido; e anche la traversa centrale nel motore garantisce una buona rigidità all'avantreno; lo sterzo è particolarmente preciso grazie al sistema «Servotronic» a funzione variabile rispetto alla velocità. All'esterno oltre al nuovo frontale, si notano le grembialine di nuovo disegno ed i cerchi inediti; all'interno, nuovo è il volante a tre razze. La strumentazione a quadranti grigio-chiari risulta molto gradevole. Il vano bagagli è a capacità variabile grazie all'abbattimento parziale dello schienale del sedile posteriore. È una cinque posti, dicono all'Audi, ma è meglio viaggiare al massimo in quattro. E se non avete braccia più che lunghe, avrete difficoltà a chiudere le ampie portiere che si aprono di 90 gradi...

Carlo Massagrande

A CONFRONTO CON LE CONCORRENTI

Caratteristiche e prestazioni	Audi Coupé S2	Bmw M3	Maserati 430	Porsche 944 S2 Coupé
Cilindrata cc	2226	2302	2790	2990
Potenza max cv/giri	220/5900	215/6750	224/5600	211/5800
Coppia max kgm/giri	31,4/1950	23,4/4600	39/3600	28,5/4000
Trazione	integrale	posteriore	posteriore	posteriore
Lunghezza mm	4401	4330	4400	4230
Larghezza mm	1746	1680	1730	1740
Peso kg	1420	1200	1407	1310
Velocità max kmh	248	241	230	240
Accelerazione da 0 a 100 kmh	6"1	6"7	—	7"1
Prezzi chiavi in mano	70.746.000	67.000.000	69.604.000	78.812.000

Fonte: ufficio stampa Audi.

LA NOVITA'
FORD ESCORT

DOLCE STIL NOVO

**Consumi parchi, linea gradevole
e all'avanguardia: questi i pregi
di una «classica» che ritorna**

Nasce la nuova Escort che pur nuova in tutto ne continua il nome prestigioso e ne evidenzia l'immagine stilistica Ford. La Escort è stata una tra le poche vetture al mondo che ha raggiunto quota 10 milioni di esemplari. Non solo, ma dal 1981 al 1988 è stato il modello più venduto nel mondo. Non cambia il nome anche perché il prezzo dell'usato della precedente Escort non subisca un collasso. Nella realizzazione di questa nuova vettura dalla elevata tiratura, la Ford ha puntato su alcuni fattori in maniera determinante. Lo stile, per esempio, è per ottenere una linea decisamente all'avanguardia, dall'impronta tipicamente latina, o meglio italiana: per raggiungere ciò sono stati intervistati, in una colossale ricerca di mercato, 25mila italiani che hanno dato il loro parere su ciò che avrebbero voluto trovare nella futura Escort, soprattutto in tema di estetica. Si è voluto offrire più spazio cercando di mantenere nel contempo un concetto di compattezza e per ottenere questo, il passo è stato allungato di 125 mm e le carreggiate sono state allargate. Ne ha beneficiato naturalmente anche la stabilità. Con i nuovi modelli la Ford vuole entrare in aree più prestigiose e raggiungere clientele più qualificate. I modelli disponibili sono cinque: tre porte, cinque porte, quattro porte (Orion tre volumi), station wagon, che sarà disponibile solamente nel gennaio prossimo, e cabriolet. Per dare un'idea dello sforzo compiuto dalla Ford per la nuova Escort, diciamo che nella sola fase di preparazione e di collaudo sono stati percorsi oltre 5 milioni e mezzo di chilometri, sono stati impiegati 5 mila ingegneri e l'investimento per la realizzazione è stato pari a 2 mila miliardi di lire. Dei tanti modelli di Escort a disposizione, ne abbiamo provato uno in particolare, la versione Ghia 5 porte, forse il modello più rappresentativo; ma atten-

zione, questa era dotata di marmitta catalitica e di rapporti al cambio più lunghi, previsti per i paesi del nord Europa mentre nel sud vengono preferiti rapporti più corti. Anche l'assetto sarà diverso, più rigido, nelle versioni che saranno commercializzate in Italia a partire dal prossimo ottobre.

Carlo Massagrande



Per la realizzazione della nuova Escort, di cui osserviamo in queste immagini la linea squisitamente «latina» e alcuni particolari dell'abitacolo, la Ford ha investito 2 mila miliardi di lire. La vettura è disponibile in cinque modelli tra cui la lussuosa versione Ghia, sia con motore di 1300 che di 1600 cc, disponibile anche in versione station wagon





LA PROVA DEL ...NOVE



ESTETICA

Non è poca cosa poter affermare che alla composizione della nuova Escort ha contribuito il parere di 25.000 italiani! Stile italiano, si potrebbe quindi dire. Il fatto che l'attuale Cx sia del valore di 0,32 con un miglioramento del 15%, significa che si è lavorato molto e bene. Notare il parabrezza inclinato di 60 gradi.

MOTORE

Quello della Ford Escort 1,6 Ghia è il 1598 cc da 90 cavalli, abbastanza silenzioso, affidabile: una motorizzazione onesta anche se non entusiasmante. Ma va detto che i rapporti al cambio, estremamente lunghi, penalizzavano notevolmente le prestazioni della vettura. Quindi difficile esprimere un giudizio, in attesa della versione «italiana».

ABITABILITA'

Parere decisamente positivo per l'abitabilità aumentata in maniera intelligente lasciando quasi inalterate le dimensioni esterne: soprattutto i passeggeri posteriori potranno apprezzare l'ampio spazio a loro disposizione o meglio a disposizione delle loro gambe rispetto agli schienali dei sedili anteriori.

CONFORT

Abitabilità elevata è già confort. È vettura nel complesso silenziosa con qualche fruscio di carrozzeria, forse dovuto agli specchietti esterni. Apprezzabile la visibilità. Confort è anche la possibilità di regolazione in altezza dell'attacco cinture di sicurezza; numerosi gli accessori di serie ma anche gli optional previsti qualificano la nuova Escort.

CAMBIO

Affrontando in quinta una leggera salita, abbiamo dovuto scalare in quarta e poi in terza. La spiegazione è avvenuta alla fine del test: le vetture da noi provate disponevano di cambi a rapporti lunghi per il mercato del nord europa, mentre i cambi per il mercato italiano saranno a rapporti più corti e ravvicinati, quindi da maggiore ripresa.

INTERNI

Molto curati in generale in relazione al segmento di appartenenza della Escort. Ci ha invece sorpreso negativamente che i 5000 ingegneri che hanno collaborato alla realizzazione della nuova Escort, non siano riusciti a trovare una soluzione per lo sportello del cassettino portaoggetti lato passeggero che si apre come una lama contro le ginocchia.

ACCELERAZIONE

Anche se le marce di questo cambio erano lunghe soprattutto in quarta e quinta, nelle prime tre marce il motore si esprimeva in una buona accelerazione, firandole a regimi abbastanza elevati: 11"6 è il tempo ufficiale in accelerazione da 0 a 100 km/h. La velocità di punta è di 177 orari sia per la versione CLX che per la Ghia.

MANOVRABILITA'

Buoni la direzionalità dello sterzo ed il suo raggio di sterzata, ma il servosterzo è optional e noi invece lo vedremo di serie perché lo sterzo è duro. Buono pure, in teoria, il nuovo tipo di sospensione (anteriore a ruote indipendenti e posteriore ad assale semirigido), ma troppo morbido nel molleggio. Ci è stato assicurato che le versioni italiane saranno più rigide.

ACCESSORI

In generale la gamma Escort 1990 è riccamente accessorziata. La Ghia da noi provata disponeva di chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, sedile posteriore frazionato, volante e sedile regolabili in altezza. Ma è importante evidenziare che sono stati previsti optional di prestigio, quali ABS e aria condizionata.

LA STRATEGIA DELLA FILIALE ITALIANA

PREZZI UGUALI MOTORI DIVERSI

■ Quella della Ford Italia è una strategia commerciale originale, innovativa senza dubbio, iniziata cinque anni orsono e ora adottata anche dalle filiali di altri paesi europei. Si trattava, allora, di posizionare al medesimo prezzo di listino due vetture della stessa gamma e con gli stessi allestimenti, ma con cilindrata differenti. Ora la politica è stata ulteriormente accentuata: le nuove Escort 1300 e 1600 avranno lo stesso prezzo ma c'è di più: anche la nuova Orion (cioè la Escort berlina a tre volumi) e la Escort station wagon, avranno un identico costo. E, ancora, le differenze di prezzo fra i vari modelli ed i relativi allestimenti sono contenuti a tal punto che 12 modelli sono racchiusi in una differenza di 1.465.000 lire, pari all'otto per cento (la meno costosa è la Escort 1,3 o 1,6 CLX venduta a lire 15.845.000 chiavi in mano e la Orion o la station wagon 1,3 o 1,6 a 17.310.000). È politica della Ford, quando presenta una vettura nuova, quella di offri-

re la gamma completa in modo che il cliente non rimanga in attesa di futuri modelli e possa decidere senza preoccupazioni. Solamente per il mercato italiano la gamma delle nuove Escort comprende 24 modelli scelti fra i più equipaggiati e con le prestazioni più elevate. Si dovrà invece attendere la primavera del 1991 per la versione sportiva XR3i con motore 2 litri-16 valvole da 150 cavalli ed in seguito arriverà anche la due litri Cosworth a trazione integrale (motore 2000 cc, testata 16 valvole, turbocompressore, potenza 220 cv). □

LE CONCORRENTI

□ NOTA: i numeri si riferiscono all'intera gamma e non allo specifico modello



FIAT TIPO 1.6 DGT
cilindrata: 1580 cc
velocità max: 175 kmh
prezzo: 18.251.000



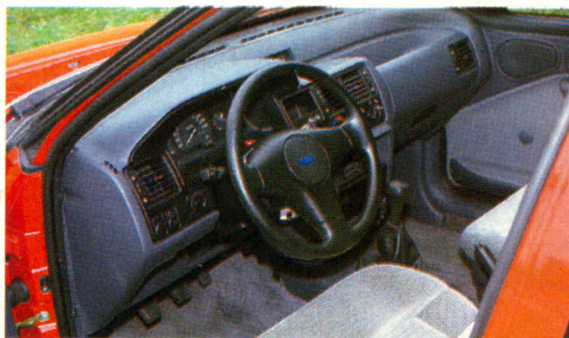
VOLKSWAGEN GOLF GL 1.6
cilindrata: 1595 cc
velocità max: 163 kmh
prezzo: 17.005.000



RENAULT 19 TXE 5P
cilindrata: 1721 cc
velocità max: 181 kmh
prezzo: 18.487.840



CITROËN BX 16 T2S
cilindrata: 1580 cc
velocità max: 176 kmh
prezzo: 20.332.240



IL PARERE COLTO PER STRADA

ARIA SBARAZZINA

ROGER MERCIER

È il direttore del prestigioso Hotel Royal a Evian, cittadina francese sulla costa sud del Lago di Ginevra, albergo di proprietà della ben nota Casa produttrice di acqua minerale Evian



«La nuova Ford Escort è, a mio avviso, di gusto moderno e nella sua categoria la posizionerei un gradino più in alto rispetto alla concorrenza attuale delle altre marche. È in linea con il design di casa Ford, un design dolce ma importante insieme che sa divenire giovanile con la cabriolet ed aggressivo con la futura versione Cosworth. La Escort 1990, mi sembra che rappresenti il giusto compromesso fra lo spazio interno disponibile e una compatta esternamente. La gamma è molto vasta, non c'è che l'imbarazzo della scelta e fra questi modelli mi piace particolarmente il cabriolet. Non ho mai avuto una Ford Escort, ma la vedo con un futuro come vettura da famiglia media e con un facile utilizzo in città, con la station wagon, l'ideale per la signora e per un utilizzo anche in campagna». □



Sopra, a sinistra, l'abitacolo della Ford Escort e, a destra, il vano bagagli. A lato, un cerchio della nuova vettura. Sotto, la Orion, cioè la Escort con carrozzeria a tre volumi. Il nuovo modello utilizza motori con cilindrata da 1300 a 1800 cc





vendite '89	fino a giugno '90	Trend
262.524	126.996	↓
85.890	57.086	↑
46.573	32.028	↑
21.721	10.722	↑

LA SCHEDA TECNICA

I dati si riferiscono alla versione Ghia 1.6 oggetto della nostra prova

Motore: 4 cilindri in linea; cilindrata 1597 cc; alesaggio per corsa 80,0x79,5; rapporto di compressione 9,5:1; potenza massima 90 cv a 5800 giri/minuto; coppia massima 13,2 kgm a 4000 giri/minuto; alimentazione carburatore Weber 2V.

Autoteleia: scocca autoportante in acciaio; sospensioni indipendenti con puntone McPherson e braccia «L» incorporanti due boccole verticali, molloni e ammortizzatori telescopici; posteriore con barra di torsione, molloni e ammortizzatori telescopici. Sterzo, pignone e cremagliera, diametro di sterzata 10 metri.

Impianto frenante: anteriormente dischi autoventilanti con sistema di frenata anti-

bloccaggio, posteriormente a tamburo, sistema idraulico autoregistrante sdoppiato con servofreno, sistema antibloccaggio delle ruote anteriori a controllo elettronico.

Trasmissione: trazione sulle ruote anteriori; cambio meccanico a 5 rapporti + RM tipo MT75, con frizione autoregolante monodisco a secco.

Dimensioni e pesi: lunghezza mm 4036; larghezza mm 1685; passo mm 2525; peso non comunicato.

Prestazioni e consumi: velocità max 177 kmh; accelerazione 0-100 in 11"60; ripresa 50-100 (in 4. marcia) 15"90. Consumo (km/litro) a 90 kmh 17,9, a 120 kmh 14,1, ciclo urbano 10,9.

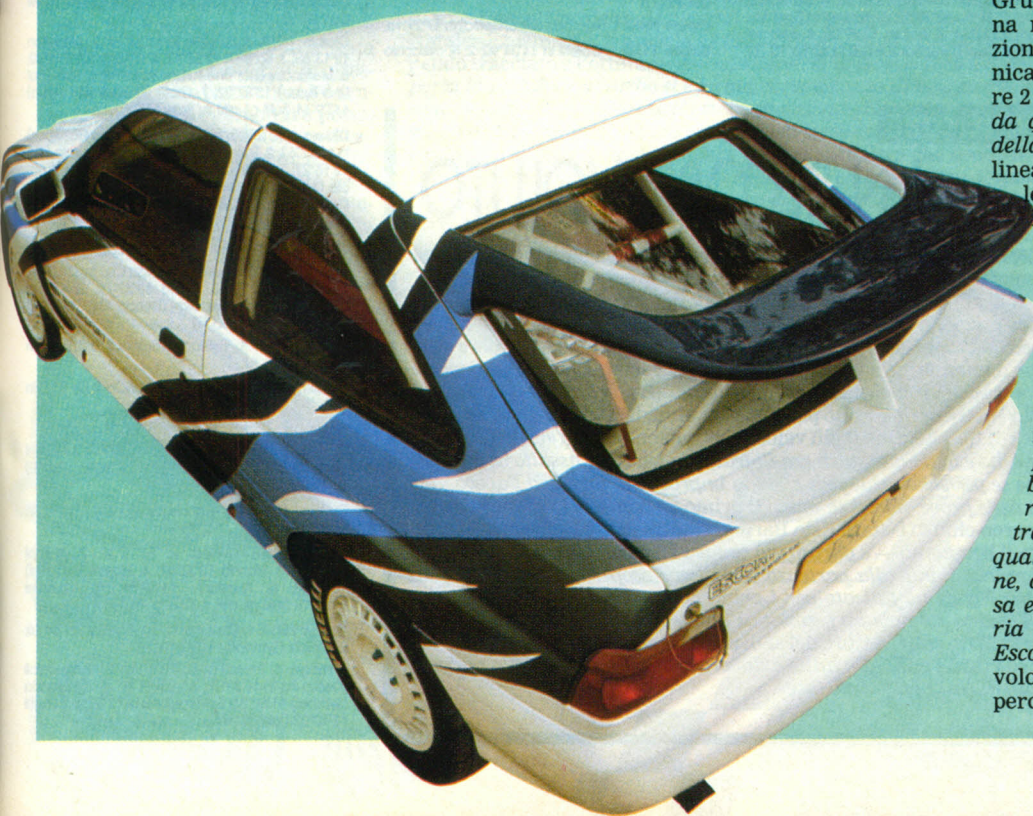


MA IL TOP SARÀ LA COSWORTH 4x4

Otto affermazioni consecutive al Rac Rally, la vittoria nella maratona Londra-Messico del '70, i due Safari ('72, '77) conquistati con la Rs, ma soprattutto i campionati del mondo marche ('79) e piloti, nell'81 con Ari Vatanen, rappresentano una parte del pedigree della Ford Escort che, attraverso i modelli Tc (Twin Cam) e

Rs ha segnato pagine importanti nella storia dei rally, e non solo di questi (altro suo terreno di caccia furono le corse Turismo in circuito). Dopo le esperienze con la Rs200 Gruppo B e con la Sierra Cosworth (a trazione posteriore) la Ford ha deciso di buttare sul piatto dei rally la Sierra Cosworth quattro ruote motrici,

che ha recentemente debuttato nel mondiale al 1000 Laghi. Tuttavia già all'esordio della berlina 4x4 i responsabili della Ford non hanno fatto mistero che si tratta di un modello di «transizione»: la vera arma per i rally di più alto livello è la Ford Escort Cosworth Rs Turbo a trazione integrale (nella foto, già in versione Gruppo A). Il nome Escort dunque ritorna nelle competizioni, non senza ambizioni: debutto previsto, fine 1992. Meccanicamente la Escort 4x4 utilizza un motore 2 litri, turbo, 16 valvole che «è derivato da quello della Sierra, ma non si tratta della stessa unità motrice», come ha sottolineato l'ingegnere Wheeler, responsabile del progetto e dello sviluppo della Escort Gruppo A. «È una vettura sulla quale puntiamo molto — prosegue il tecnico inglese — e che riteniamo possa essere altamente competitiva su ogni tipo di fondo. Il modello che abbiamo presentato è definito per quanto riguarda la carrozzeria, mentre per alcuni particolari della meccanica stiamo effettuando ulteriori test: vogliamo che, una volta pronta per essere omologata, la Escort 4x4 abbia tutto quanto serve a una vettura da rally. Stiamo lavorando molto sulla trasmissione, quindi cambio e sistema a quattro ruote motrici. È nostra intenzione, anche, allestire una macchina che possa essere facilmente gestita da una scuderia privata, esattamente come lo era la Escort degli Anni Settanta». Come dire, la volontà di rinverdire una tradizione e, perché no, anche una leggenda. (m.r.)



SALITA OLTRE DICHIOTTO SECONDI A BARIBBI

NOVE ANNI DOPO NESTI RE AL BONDONE

TRENTO — A nove anni dal suo ultimo successo Mauro Nesti si è ripresentato in gran forma alla Trento-Bondone, la classicissima delle corse in montagna organizzata dalla Scuderia Trentina e dall'Ac di Trento. Il toscano, già sette volte primo a Vason, aveva promesso di ritornare per vincere e riprendersi il record strappatogli lo scorso anno dal friulano Romano Casasola che aveva chiuso in 10'29"25. Nesti con la sua Osella Pa/9 ha mantenuto la promessa, frantumando il record già nel corso delle prove per poi migliorarsi ulteriormente in gara, dove ha concluso con uno straordinario 10'14"35, alla fantastica media di 101,37 kmh, lungo i 17 chilometri e 300 metri del percorso. Il folto pubblico presente fin dalle prime ore del mattino ha vissuto quindi un'altra giornata memorabile grazie ad un pilota che della Trento-Bondone è il simbolo. Contro lo strapotere di «King» Nesti nulla hanno potuto i suoi avversari, a cominciare dal bresciano Ezio Baribbi, anche lui con l'Osella Pa/9, che al termine della gara ha accusato un distacco di oltre diciotto secondi dal vincitore. Al terzo posto troviamo il giovane Pasquale Irlando che con la Olmas si è avvicinato a soli quarantun centesimi dal tempo fatto segnare da Baribbi. Grande entusiasmo su tutto il percorso ed in zona arrivo per la brillante prestazione di Roberto Biasoli, pilota di punta del sodalizio organizzatore, che con la Lucchini ha colto un quarto posto assoluto che la dice lunga sulle possibilità future. Nella parte nobile della classifica generale troviamo inoltre Anastasio, Aguzzoni, Prossliner, primo dei prototipi, Valbrucchioli, Trettl e «Francisco», primo della classe 1600. Altro protagonista di rilievo alla Trento-Bondone di quest'anno è stato il giovanissimo veronese Pietro Zumerle che con una Bmw M3 della Pro.Motor.Sport ha letteralmente cancellato il vecchio record assoluto del Gruppo A, grazie ad un tempo che gli è valso anche la quattordicesima posizione assoluta nella generale. Contro di lui nulla hanno potuto Zarpellon e Giuliani, finiti secondo e terzo. Nel Gruppo N il più veloce è risultato Walter Santus, su Ford Sierra Cosworth, che ha preceduto le vetture gemelle di Ferrari e Tscholl. Nelle varie classi sono stati migliorati nel corso di questa edizione ben undici primati.

Giorgio Lever

VELOCITA' IN SALITA

Trento, 2 settembre 1990

42. Trento-Bondone

gara valida per il Campionato Italiano e per la Coppa Csal

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Osella Pa/9) 10'14"35 alla media di 101,375 kmh; 2. Baribbi (Osella Pa/9) 10'32"66; 3. Irlando (Olmas) 10'33"07; 4. Biasoli (Lucchini) 10'50"50; 5. Anastasio (Osella Pa/9) 11'02"61; 6. Aguzzoni (Osella Pa/9) 11'04"70; 7. Prossliner (Lucchini) 11'30"43; 8. Valbrucchioli (Osella Pa/9) 11'35"70; 9. Trettl (Lucchini) 11'39"45; 10. «Francisco» (Osella Pa/9) 11'41"14.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Liber in 14'42"18; 2. Degasperl 14'42"42; 3. Bonini 14'48"54; 4. Bonvecchio 14'49"36; 5. Menghin 14'54"05; 6. Giannini 15'55"19; 7. Schullian 14'56"06; 8. Fantato 14'58"00; 9. Messteli 14'58"39; 10. Schiona 15'00"01; 11. Panizza 15'02"15; 12. Tscholl 15'03"98; 13. Fenti 15'05"47; 14. Ochler 15'11"80; 15. Donati 15'33"41; 16. Crivellari 15'33"75; 17. Melchiorri 15'36"40 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Morandelli in 13'37"61; 2. Pase 13'43"70; 3. Ratschiller 13'47"67; 4. Gozzer (Citroën Ax) 13'54"08; 5. Lunelli 14'01"09; 6. Ubaldi 14'07"66; 7. Ravagni 14'11"31; 8. Menegon 14'12"09; 9. Monopoli 14'15"36; 10. D'Abramo 14'17"04; 11. Rodier 14'18"08; 12. Gheza 14'20"54; 13. Galvan 14'21"77; 14. Forato 14'22"17; 16. De Florian 14'27"14; 17. Felchler 14'29"38; 18. Niederstaetter 14'42"72; 19. Luzzi 14'43"63; 20. Ederle 15'12"06 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Tribus (Citroën Ax) in 14'42"08; 2. Covi (Fiat Uno) 15'34"81.

Classe 1600: 1. Biccioletti in 13'31"23; 2. Stefanelli (Honda Civic) 13'34"38; 3. Picco 13'48"07; 4. Sfreddo 13'48"60; 5. Venturini (Opel Corsa Gsi) 13'49"63; 6. Bolzoni (Opel Corsa Gsi) 13'58"92; 7. Scardino (Opel Corsa Gsi) 14'31"64 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Cainelli (Peugeot 205 Gti) in 13'07"41; 2. Albertini (Peugeot 205 Gti) 13'10"65; 3. Da Ros (Peugeot 205 Gti) 13'23"06; 4. De Florian 13'27"46; 5. Bedin 13'28"10; 6. Aurengli (Opel Kadett Gsi) 13'32"74; 7. Rorato 13'39"08; 8. Bellarmi 13'42"03; 9. Dossi (Peugeot 205 Gti) 13'48"56; 10. Fa-

Baribbi, in alto, è stato battuto a Trento da un Nesti, sotto, in gran forma. Settimo, primo dei Prototipi, Prossliner, a lato (Attualfoto)



nini 13'50"70; 11. Zecchinotti 14'00"28; 12. Sartori (Peugeot 309 Gti) 14'10"79; 13. Celani 14'14"07; 14. Santini (Opel Kadett Gsi) 14'24"10; 15. D'Elia 14'44"66 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Pintarelli in 12'47"23; 2. Vardanega 12'55"39; 3. Zadra (Bmw M3) 12'56"06; 4. Antonello 12'57"80; 5. Bifano 13'06"64; 6. Schweigkofler 13'08"69; 7. «V» 13'13"01; 8. De Valler 13'39"07; 9. Mammieri 14'03"73; 10. Sandrini 14'35"62; 11. De Bortoli 15'29"23 (tutti gli altri su Renault 5 Gti Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Santus in 12'16"92; 2. Ferari 12'24"85; 3. Tscholl 12'28"11; 4. Girardi 12'32"17; 5. Graf 12'32"22; 6. Rasera 12'42"96; 7. Poli 12'44"58; 8. Giovanni 12'50"13; 9. Eberthofer 12'50"21; 10. Sartori (Lancia Delta Integrale) 13'18"81; 11. Mazzali 13'22"42 (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1500: 1. Brambilla (Opel Corsa) in 17'29"15.

Classe 1100: 1. Coretti in 14'04"90; 2. Bonvecchio

14'08"37; 3. Antonlucci 14'14"58; 4. Gilli 14'21"99; 5. Cagliari 14'39"93; 6. Mora 15'01"12 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Ambrosi (Suzuki Swift 16v) in 13'22"25; 2. Pieraccini 13'22"52; 3. Pizzini (Austin Metro) 13'43"39; 4. Bonacci (Vw Polo Gti) 13'45"46; 5. Merzi 14'04"27; 6. Bampi (Vw Polo Gti) 14'09"57 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Amellini in 12'42"34; 2. Martinelli (Alfa 33) 12'48"48; 3. Pera (Toyota Corolla) 12'50"58; 4. Scieghi (Toyota Corolla) 13'16"97; 5. Ubaldi (Peugeot 205 Gti) 13'17"14; 6. Magnago (Alfa 33) 13'20"34; 7. Tomasi 13'36"04; 8. Colliaco 13'45"11; 9. Falleri (Alfa 33) 13'59"19 (tutti gli altri su Alfa Romeo Sprint).

Classe 2000: 1. Odorizzi in 12'17"59; 2. «Peter» 12'21"22; 3. Zanella 13'30"05; 4. Tschager (Vw Scirocco) 12'30"34; 5. De Nole (Fiat Ritmo 130) 12'40"32; 6. Toseffo (Fiat Ritmo 130) 13'19"21 (tutti gli altri su Vw Golf Gti).

Classe 2500: 1. Zumerle in 11'57"84; 2. Zarpellon 12'13"63; 3. Baribbi 12'24"13; 4. D'Abramo 12'47"40; 5. Morandini (Fiat Uno Turbo) 13'15"30; 6. Benf (Fiat Uno Turbo) 13'37"02; 7. Croffi (Renault R11 Turbo) 14'09"51 (tutti gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500: * Giuliani (Ford Sierra Cosworth) in 12'12"63; 2. Farina (Lancia Delta 35 integrale 16v) 12'16"27; 3. Andreoli 12'35"89; 4. Giacomelli (Lancia Delta Integrale) 12'51"31; 5. Tellan 13'35"20; 6. Casagrande 13'52"98 (tutti gli altri su Alfa Romeo 75).

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Schreiner (Honda Cx) in 13'05"06; 2. Geier 13'23"57; 3. Costa 13'39"79; 4. Calore 13'57"80; 5. «Koenigsberg» (Honda Cx) 14'41"47 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2500: 1. Biancolin (Renault 5 Turbo) in 12'37"40.

Classe oltre 3000: 1. Tribbia (Lancia Rally 037) in 13'07"52.

SPORT

Classe 1300: 1. Breschi (Lola) in 12'02"15; 2. Marchi (Ams) 12'16"53; 3. «Ramirez» (Osella Pa/10) 12'42"91; 4. De Gan 14'19"57.

Classe 1600: 1. «Francisco» (Osella Pa/9) in 11'41"14.

Classe 2000: 1. Nesti in 10'14"35; 2. Baribbi 10'32"66; 3. Irlando 10'33"07; 4. Biasoli (Lucchini) 10'50"50; 5. Anastasio 11'02"61; 6. Aguzzoni 11'03"70 (tutti gli altri su Osella Pa/9).

Classe 2500: 1. Streghetto (Lucchini) in 11'54"16; 2. Ronchi (Symbol) 11'54"61.

Prototipi: 1. Prossliner in 11'30"43; 2. Valbrucchioli (Osella Pa/9) 11'35"70; 3. Trettl 11'39"45; 4. Pellanda (Symbol) 11'50"84; 5. Moggiani 12'12"97; 6. Longhi 12'40"02 (tutti gli altri su Lucchini).

IL VINCITORE

UN RECORD VOLUTO

TRENTO — Appena l'Osella di Nesti taglia il traguardo lo speaker annuncia il nuovo record della Trento-Bondone e il parco chiuso si anima di appassionati che vogliono vedere da vicino l'autore del fantastico tempo. E lui appena sceso dalla sua vettura, come in un rituale visto già tante volte, si lascia gli argentei capelli per rispondere alle prime domande. «Un buon tempo, vero?» — esclama subito — l'avevo promesso che sarei tornato per riprendermi il record, non mi piace siano altri a detenerlo». Sono passati nove anni dalla sua ultima apparizione sul Bondone ma il più veloce rimane sempre lui: «Oggi l'asfalto era pulito e la temperatura era ideale per tentare l'assalto al record, anche se per sicurezza, vedi pioggia improvvisa, il record l'avevo già fatto nelle prove, non si sa mai». Il primo a stringere la mano a Nesti nel parco chiuso è stato Ezio Baribbi finito secondo: «Mauro — racconta il bresciano — è partito già con le gomme in temperatura avendole preriscaldate alla partenza con le termocoperte. Io invece con le gomme fredde ho faticato per i primi cinque chilometri. Comunque avrei limato solo alcuni secondi al mio tempo». Dopo aver lavorato tutta la notte sulle vetture dei suoi clienti Roberto Biasoli sprizza felicità da tutti i pori: «Ho finito di lavorare due ore prima della partenza, più di così non potevo fare». □

A VITERBO IL BOLOGNESE REGOLA GLI SCOLA

L'ELFO DEI CIMINI SI CHIAMA CALICETI

VITERBO — Al debutto sul difficile e velocissimo tracciato dei Cimini Mario Caliceti e la sua Osella Pa/9-Bmw hanno sbaragliato il campo degli avversari sia nelle prove ufficiali che in gara. Il pilota dell'Ac Bologna si è trovato subito a proprio agio sugli 8 chilometri di questa salita da oltre 150 kmh di media, stabilendo il nuovo record del percorso (corretto da una chicane) infliggendo agli abituali dominatori della manifestazione distacchi notevoli. La famiglia degli Scola al gran completo non è stata in grado di ripetere gli strepitosi successi degli anni passati; Domenico, autore di un tris di vittorie consecutive dall'85 all'87, è giunto secondo anche a causa di una scelta di rapporti al cambio operata all'ultimo momento non proprio felice. Carlo ha tagliato il traguardo subito dietro, mentre il più giovane Emilio con una vettura Prototipo si è classificato settimo. Tra i due fratelli calabresi si sono inseriti Braconi, Giammaria (sul podio lo scorso anno) e Peroni, tutti su Osella Pa/9. Grande delusione per il generoso ma sfortunato pilota locale Germano Nataloni che, impossibilitato ad utilizzare l'Osella Sport per puntare all'assoluto a causa di problemi di motore evidenziatisi in un test sul circuito di Vallelunga, ha dovuto prendere il via con la sua Lancia Delta S4. Purtroppo la corsa della potente berlinetta torinese è stata rallentata da una perdita di pressione nel turbo e Nataloni si è dovuto accontentare di un ottavo posto, certo molto al di sotto delle attese. Il forzato forfait di Maurizio Iacoangeli che, seppur presente nella lista dei partenti, non si è presentato dopo la brutta avventura alla Ascoli-Colle San Giacomo, ha pri-

vato la competizione di uno dei protagonisti nelle vetture da Turismo. Si è imposto perciò Claudio Giobbi del sempre agguerrito Gruppo Piloti Civitavecchia, la scuderia che con la locale Tuscia Viterbo assiste gran parte dei concorrenti. La sua Ford Sierra Cosworth Gruppo N, 14. assoluta, ha preceduto le Alfa 75 Gruppo A del grintoso Jacovella.

Enrico Azzini

VELOCITÀ IN SALITA

Viterbo, 2 settembre 1990

20. Coppa del Cimino Gara valida per la Coppa Csal

Le classifiche

Absoluta: 1. Caliceti (Osella Pa/9) 3'01"44 alla media di 158,73 kmh; 2. D. Scola (Osella Pa/9) 3'05"27; 3. C. Scola (Osella Pa/9) 3'05"76; 4. Braconi (Osella Pa/9) 3'11"46; 5. Giammaria (Osella Pa/9) 3'12"00; 6. Peroni (Bogani) 3'20"62; 7. E. Scola (Osella Pa/9) 3'22"17; 8. Nataloni (Lancia Delta S4) 3'22"00. 9.

Guarducci (Chevron) 3'24"00. 10. Franceschini (Lucchini) 3'29"35.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Di Casimiro 4'30"48; 2. Manzi a 2'06; 3. Innocenti a 3'04; 4. Di Stefano a 3'19; 5. Angelini a 4'54; 6. De Simoni a 5'02; 7. Broccolini a 6'09; 8. Bertinelli a 10'13; 9. Ramacci a 15'06; 10. Boffai a 19'06; 11. Fioretti a 20'37 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Fattorini 4'02"40; 2. Gonzi a 3'20; 3. Vaccaro a 6'07; 4. Mellis a 9'69; 5. Domanico a 11'76; 6. Ceccarelli a 27'32; 7. Pepl a 48'49 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. De Felici (Rat Uno 70S) 4'48"07.
Classe 1600: 1. Brenti (Peugeot 205 Gti) 4'06"06; 2. Capaccioli (Toyota Corolla) a 3'40; 3. Dereffiti (Opel Corsa) a 7'07.

Classe 2000: 1. Cenni (Peugeot 205 Gti) 3'57"38.
Classe 2500: 1. Stefani 3'47"96; 2. Landi a 5'14; 3. Proponi a 6'81; 4. Ariga a 25'26 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Giobbi (Ford Sierra Cosworth) 3'34"39; 2. Gentili (Ford Escort Turbo) a 30"80.

Gruppo A

Classe 1150: 1. Aristi 4'23"55; 2. Di Costanzo a 17'91; 3. Procopi a 27'84; 4. Morali a 37'79; 5. Moggi a 44'73 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Esposito 4'03"76; 2. Telesca a 12'47 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Ciogli 3'59"08; 2. Pancotti a 5'30 (tutti su Alfa Romeo Sprint).

Classe 2000: 1. Mani (Peugeot 205 Gti) 3'49"21; 2. Gallo (Opel Mania Gsl) a 2'54; 3. Tarchia (Opel Mania Gsl) a 9'65; 4. Lazzari (Peugeot 309 Gti) a 20'66; 5. Foltran (Alfa Romeo Gv) a 25'50.

Classe 2500: 1. Jacovella (Alfa Romeo 75) 3'41"02; 2. «Giuseppe» (Alfa Romeo 75) a 1'80; 3. Matera (Renault 5 Gt Turbo) a 11'96.

Classe oltre 2500: 1. Monaco (Rover 3500) 4'05"76; 2. Pellegri (Bmw 635 Csl) a 0'05; 3. Alicata (Ford Sierra Cosworth) a 2'38; 4. Perini (Ford Escort Turbo) a 5'66.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Pace (Seat Ibiza) 4'00"01; 2. Mezzalana (Rat X1/9) a 8'51.

Classe 2500: 1. Tommasi (Renault 5 Turbo) 3'46"28.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia Delta S4) 3'22"33.

SPORT

Classe 1000: 1. Barbarossa (Ams) 3'53"58; 2. Gazzari (Ams) a 1'96.

Classe 1600: 1. Guarducci (Chevron) 3'24"96; 2. Tomatore (Osella Pa/6) a 7'45.

Classe 2000: 1. Caliceti 3'01"44; 2. D. Scola a 3'83; 3. C. Scola a 4'32; 4. Braconi a 10'02; 5. Giammaria a 10'56 (tutti su Osella Pa/9).

Classe 2500: 1. «Kabibo» (Olimas) 3'41"38.

Prototipi: 1. Peroni (Bogani) 3'20"62; 2. E. Scola (Osella Pa/9) a 1'55; 3. Franceschini (Lucchini) a 8'73; 4. Proietti (Bogani) a 10'05; 5. Mangini (Bogani) a 10'99; 6. Degli Esposti (Crd) a 1'27"89.

IL PERCORSO

SEMBRA IL NÜRBURGRING

VITERBO — Al termine della gara Mario Caliceti è addirittura gragiante: «*La corsa è una delle più affascinanti d'Italia perché è velocissima (sembra di essere al Nürburgring!) e consente di andare al massimo. Insomma mi sono divertito moltissimo. Sono contento di aver stabilito un tempo così interessante al mio primo tentativo e spero che rimanga per un po' di anni.*» Molto cavallerescamente poi, come si addice a un gentleman driver, aggiunge: «*Questa vittoria è un omaggio al mio amico Nataloni, compagno di tante competizioni.*» Germano Nataloni, lusingato, si associa al vincitore per ciò che riguarda lo stupendo tracciato e l'ottima organizzazione: «*Purtroppo però il tubo che porta la pressione al turbo si è forato, forse a causa di una pietra, e mi sono dovuto accontentare dell'ottava posizione.*» Nonostante abbia tagliato il traguardo primo tra le vetture di serie con la Ford Sierra Cosworth Gruppo N, Claudio Giobbi sembra tutt'altro che soddisfatto: «*Si poteva fare molto di più; negli ultimi due chilometri poi, il motore si è messo ad andare a 3 cilindri. Potendo avere la vettura a posto si sarebbe potuto scendere sotto il muro dei 3'30"».* □

TRASFORMAZIONI AERODINAMICHE /
RUOTE IN LEGA LEGGERA / POMELLI E VOLANTI SPORTIVI /
MOLLE ASSETTO / INTERNI IN LEGNO

RACING

Sport Auto Accessories

SIMONI RACING SRL - 44043 Mirabello/Ferrara/Italia
Via Filippo Mantovani, 5 / Tel. 0532 - 847444 (r.a.) / Telefax 0532 - 847583



Mario Caliceti e la sua Osella Pa/9, a fianco (Foto Biondo) non hanno avuto problemi a Viterbo contro gli Scola, segnando anche il record del percorso modificato



SALITA **BATTUTO ROSOLIA NELLA RINATA GARA PALERMITANA**

CASSIBBA E' PRIMO SENZA MEZZI... TERMINI

CACCAMO — Continuano a rinascere in Sicilia alcune manifestazioni dal passato prestigioso, ma che erano cadute nel dimenticatoio. Merito, ancora una volta, di Staff 99, che dopo la salita al Montepellegrino e il Giro di Sicilia ha riportato in vita la Termini-Caccamo, cronocalata valida negli anni '80 anche per il campionato italiano. Dopo cinque stagioni è stato rispolverato lo stesso tracciato di gara, lungo sette chilometri, che collega i due centri del palermitano. Il vincitore dell'ultima edizione, Benny Rosolia, non è riuscito a continuare idealmente il suo ciclo vittorioso, dovendosi arrendere alla supremazia di Gianni Cassibba, che adesso guarda con fiducia al suo prossimo impegno, la Coppa Nissena. Cassibba è stato autore di una prova senza errori, che gli ha consentito di lasciarsi dietro Rosolia di 2"85. A parziale scusante del marsalese va l'aver completato una sola salita nelle prove per la rottura del motore, poi sostituito. Sotto le previsioni anche Ceraolo, che in questa gara si era imposto nell'81. Il pilota della scuderia Ateneo aveva fatto segnare il miglior tempo in prova ma in gara ha compromesso le sue possibilità di vittoria sin dal primo tornante, quando è andato in testacoda e ha perso tempo ovviamente prezioso. Ceraolo si è così dovuto accontentare del terzo posto. Lo ha seguito Salvatore Anelli, finalmente al traguardo dopo tre tentativi andati a vuoto con l'Osella del Club Targa. Anelli ha preceduto il compagno di colori «Oiram», su



Giovanni Cassibba, sopra (Foto Libro), velocissimo a Caccamo con l'Osella

Lola T 294. Dopo Santo Ferraro, secondo con l'Osella 1300, ha trovato posto il ralista Antonio Stagno, che con la Ford Sierra prestatagli da Renato Barraja è stato l'unico fra le vetture derivate dalla serie ad entrare nei primi dieci dell'assoluta, oltre a vincere il Gruppo A. Buone le prestazioni di D'Anca, Fortuna, Arresta, che chiudono i primi dieci. In un Gruppo N molto combattuto il migliore è risultato Vecchio, davanti a Puccio e Pusateri. Dietro a Stagno, nel Gruppo A, hanno trovato posto Lombardo e Di Benedetto. Fra le vetture del Gruppo B successo per Luigi Grimaldi. Hanno concluso la gara 80 degli 84 piloti partiti.

Pietro Libro

VELOCITÀ IN SALITA

Caccamo (Pa), 2 settembre 1990

9. Termini-Caccamo

Le classifiche

Assoluta: 1. Cassibba (Osella Pa/9) in 4'07'47 alla

media di 116,370 kmh; 2. Rosolia (Osella Pa/9) in 4'10'32; 3. Ceraolo (Osella Pa/9) in 4'13'86; 4. Anelli (Osella Pa/9) in 4'26'53; 5. «Oiram» (Lola T 294) in 4'32'60; 6. Ferraro (Osella 1300) in 4'34'26; 7. Stagno (Ford Sierra Cosworth) in 4'37'95; 8. D'Anca (Ama 1300) in 4'39'74; 9. Fortuna (Lucchini) in 4'43'96; 10. Arresta (Bellasi) in 4'50'48.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Geraci in 5'35'68; 2. Rizzo 5'36'38; 3. Cuccia 5'41'30; 4. Zappalà 5'42'30; 5. Inguaggiato 5'42'86; 6. Maggio 5'48'06; 7. Cristadoro 5'48'67; 8. Barberino 5'51'42; 9. Melli 5'54'70; 10. Tardibono 5'57'95; 11. Ilardo 5'59'98; 12. Rore 6'01'35; 13. Giordano 6'11'96; 14. Schiavi 6'19'65 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Benenati in 5'15'15; 2. Spinosa 5'24'97; 3. Vara 5'25'04; 4. Castiglia 6'34'51; 5. Incropera 6'49'19 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Marsala in 5'20'18; 2. Forti (Opel Corsa Gsi) 5'23'47; 3. Conti 5'27'40; 4. Lo Burgio 5'30'39; 5. Olmeri (Opel Corsa Gsi) 5'36'36; 6. Piraino 5'41'88; 7. Catanese (Ford Escort Xr3i) 5'46'77 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Petralito (Peugeot 205 Gti) in 5'22'85; 2. Paro (Fiat Ritmo 130) 5'37'74; 3. Manzella (Fiat Ritmo 130) 5'39'88; 4. Tafuri (Peugeot 205 Gti) 5'42'89.

Classe 2500: 1. Giordano in 5'03'55; 2. Virzi (Bmw M3) 5'04'72; 3. La Rocca 5'08'03; 4. Cipolla 5'22'58; 5. Di Re 5'27'72 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Vecchio in 4'52'86; 2. Puccio 4'59'48; 3. Pusateri (Lancia Delta Integrale) 5'00'18; 4. Tusa (Lancia In) 5'01'84; 5. Di Scarlani (Lancia Delta Integrale) 5'05'67 (tutti gli altri su Ford Sierra).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Guaggianti in 5'13'46; 2. Miliotta 5'20'94; 3. Anzalone 5'22'75; 4. Mirici 5'25'64; 5. Turriciano 5'25'76; 6. Guarino 5'28'78; 7. Badagliacca 5'30'67; 8. Gerbino 5'31'33; 9. Sciascia e Venticinquè 5'31'91; 11. Luca 6'24'30 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Serpa 5'19'43; 2. Scontì 5'31'51; 3. Castagna 5'36'65 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Crea (Peugeot 205 Gti) in 5'04'85.

Classe 2000: 1. Lombardo 4'52'31; 2. Venticinquè 5'08'64; 3. Sunseri 5'13'48; 4. De Luca (Opel Kadett Gsi) 5'14'17; 5. Mannino (Peugeot 205 Gti) 5'17'45; 6. Culofta 5'28'97 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Sottile (Fiat Uno Turbo) in 5'06'23; 2. Prinziavalli (Fiat Uno Turbo) 5'09'50; 3. Capomaccio (Renault 5 Gt Turbo) 5'30'51.

Classe oltre 2500: 1. Stagno in 4'37'95; 2. Di Benedetto 4'55'14; 3. Gambino 4'56'04 (tutti su Ford).

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Grimaldi in 5'08'13; 2. Mannaia 5'31'69 (entrambi su Fiat X1/9).

Classe oltre 3000: 1. Garuffi (Porsche 930) in 5'34'86.

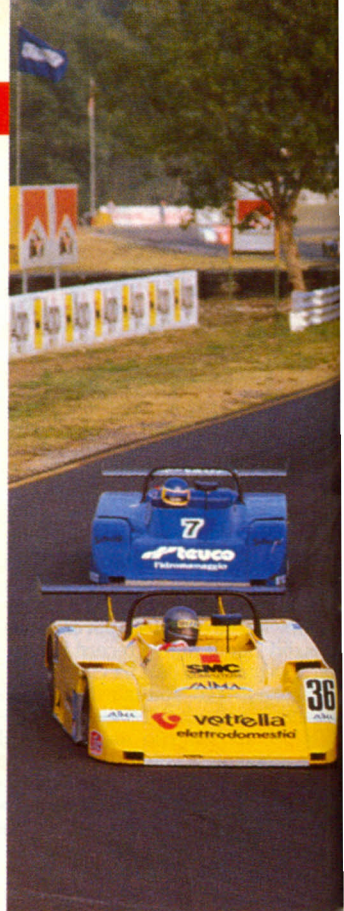
SPORT

Classe 1000: 1. Arresta (Bellasi) in 50'48; 2. Mini (Ams) 6'01'68.

Classe 1300: 1. Ferraro (Osella Pa/9) in 4'34'26; 2. D'Anca (Ams) 4'39'74.

Classe 2000: 1. Cassibba in 4'07'47; 2. Rosolia 4'10'32; 3. Ceraolo 4'13'86; 4. Anelli 4'26'53; 5. «Oiram» (Lola T 294) 4'32'60 (gli altri su Osella).

Prototipi: 1. Fortuna (Lucchini) in 4'43'96.



LO SCONFITTO

È ANDATO FORT

CACCAMO — Proprio alla Termini-Caccamo di cinque anni fa Giovanni Cassibba fece il suo debutto al volante di una Sport di 2000 cc. Adesso vi è tornato da vincitore, alla grande: «Nelle ultime gare — dice — non tutto era andato per il verso giusto; questa vittoria mi ripaga quindi di alcune delusioni. La vettura è migliorata molto e mi ha consentito di stabilire un buon tempo, che è rimasto comunque lontano dal record di Rosolia per le diverse condizioni del tracciato di gara. Adesso guardo con fiducia alla Coppa Nissena, prova di campionato italiano, dove incontrerò i migliori specialisti». Di poche parole Benny Rosolia, secondo: «Nelle prove — dice — avevo rotto il motore, prendendo parte a una sola salita. Sostituito il propulsore non ho avuto nient'altro da lamentare». Terzo posto per Gianpaolo Ceraolo: «In prova — dice — avevo realizzato la migliore prestazione, ma in gara mi sono girato al primo tornante, dovendo ripartire da fermo, e sono riuscito a "limare" di pochi decimi il tempo di ieri».

PROTOTIPI A VARANO DOPPIO VIA E TROPPIA INDISCIPLINA

NEL CAOS GENERALE NON SBAGLIA BRIGATO

VARANO — Rigerati da un mese e mezzo di ferie i protagonisti del tricolore prototipi si sono forse presentati a questa ottava prova intenzionati a darsi battaglia senza esclusioni di colpi. Se i due turni di prove ufficiali avevano visto una spettacolare lotta risoltasi a favore della Bogani Sp 90 di Mancini, le prime battute della gara hanno fatto temere il peggio. Infatti, mentre Mancini e Brigato sfilano correttamente a Francia (urtato da Corradi) esce una marcia; ne approfitta Martinello che lo affianca, ma all'uscita della parabola il padovano va in testacoda, uscendo di pista. Senza attendere che sfilino il gruppone Martinello rientra in pista ed inevitabilmente la sua Lucchini è centrata dalla Tiga di Gasparri e dalla Bogani di Ponti. Immediata l'uscita della bandiera rossa, alcuni piloti però non interrompono il loro ritmo e all'inizio del rettilineo principale Sanesi tocca Ronca, che tampona Corradi ormai quasi fermo. Ronca è così protagonista di un perfetto «looping» ed il pilota è svelto ad uscire dalla vettura capotata. Molto spavento, ma per fortuna nessun danno fisico, mentre molte vetture escono con ingenti danni da questo pericoloso rodeo innescato da palesi scorrettezze. Ne fanno le spese Martinello e Sanesi, ai quali i commissari sportivi infliggono un'ammonizione con diffida. Al secondo via mancano Ponti, Gasparri, Palazzolo, Martinello



e Ronca; Mancini e Brigato vanno nuovamente in testa seguiti da Francia e Corradi. Sanesi, che parte in quarta fila, tampona Mozzi che esce alla curva parabolica coinvolgendo anche Consonni; nel trambusto Corradi s'intraversa e Conti non lo può evitare rompendo il radiatore dell'acqua. Il propulsore di Corradi va a cinque ed al 4. giro il pilota di Audisio e Benvenuto si ritira; all'8. giro è fermo anche Francia (motore) e stessa sorte al 12. subisce il battistrada Mancini. Pilota e costruttore toscani vedono ancora una volta sfumare un possibile successo. Ne approfitta Brigato. Il vicentino, al volante di una perfetta Lucchini domina fino alla fine, lasciando lontano Sanesi che comunque coglie un secondo posto molto importante per la sua classifica. Se il Tna ridarà a Brigato il successo di Imola il campionato potrà considerarsi riaperto. Terzo posto per il

pugnace Consonni, per oltre metà gara con la temperatura dell'acqua alle stelle. Al termine di una gara in cui troppi debbono leccarsi le ferite, Ragazzi, «Gimax», Giudici e Galli chiudono alle spalle dei primi tre.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano Melegari (Pr), 2 settembre 1990

8. prova del Campionato Italiano prototipi

Le classifiche

Absoluta: 1. Brigato (Lucchini Sp 90) 32 giri in 26'15"866 alla media di 131,584 kmh; 2. Sanesi (Lucchini Sp 90) a 10"244; 3. Consonni (Lucchini Sn 89) a 30"837; 4. Ragazzi (Lucchini Sn 89) a 31"935; 5. «Gimax» (Lucchini Sn 89) a 43"790; 6. Giudici (Symbol Im 87) a 1 giro; 7. Galli (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 8. Dugnani (Fortina 90) a 1 giro; 9. Scallini (Bogani 89) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Brigato in 48"278 alla media di 134,222 kmh.

Campionato: 1. Sanesi 113 punti; 2. Brigato 64; 3. Corradi 61; 4. Martinello 53; 5. Ronca 52; 6. Francia 48; 7. Ragazzi e Consonni 32; 9. «Gimax» 28; 10. Conti 24; 11. Mancini 19; 12. «Gianfranco» 15; 13. Francisci 13; 14. U. Merzario e Gasparri 12; 16. A. Merzario 11; 17. «Gimax J.» 10.

Sanesi, sopra con il numero 1, è giunto al secondo posto nella gara di Varano vinta dal sempre positivo Brigato, sopra a destra, che ha saputo sfruttare i guai di Mancini. Il toscano, a sinistra (Photo4), dopo aver fatto la pole era in testa ma si è ritirato. Dopo il primo dei due via Ronca, sotto, ha urtato Corradi capotando (Attualfoto)

IL VINCITORE

SEMPRE CONCENTRATO

VARANO — Per Fabrizio Brigato una stagione in continua ascesa: «In entrambe le partenze — esordisce — sono sempre riuscito ad accordarmi a Mancini senza difficoltà; sapevo che i primi giri sarebbero stati molto tirati, ma appena ho visto la Bogani che fumava dal posteriore ho preferito attendere gli eventi senza prendere inutili rischi. Fuori Mancini, dai box mi hanno segnalato il vantaggio su Sanesi e quindi ho tirato i remi in barca, badando a non perdere la concentrazione». Delusione e rabbia per Fabio Mancini: «Il motore non era più lo stesso della prima partenza, mi sono subito mancati trecento giri; ho insistito sperando nella buona stella, ma poi ho dovuto arrendermi». Un secondo posto prezioso per il leader Sanesi: «Nelle prove avevamo avuto diversi problemi. In gara, dovendo superare diversi piloti più lenti ho perso tempo. Successivamente era inutile forzare per tentare di riagganciare Brigato; ho preferito pensare al campionato». Consonni appena tagliato il traguardo si ferma: «È un terzo posto incredibile, al secondo via sono rimasto coinvolto nell'uscita di Mozzi e sono ripartito ultimo, inoltre avevo il radiatore dell'acqua che perdeva con le temperature che sono salite alle stelle». □



F. ALFA BOXER A VARANO ESORDISCE IL CAMBIO A 5 MARCE

BALLABIO SENZA RIVALI A UN PASSO DAL TITOLO

VARANO — Con uno schieramento accettabile e con un ambiente più sereno la formula promozionale a motore Alfa Romeo ha affrontato questa settimana prova di campionato con il cambio a cinque marce installato per la prima volta e con un Marco Ballabio più che mai deciso a incrementare il proprio palmarès. E proprio Marco Ballabio, pur non riuscendo a siglare la pole, complice la pioggia caduta nei momenti decisivi del secondo turno di prove, è riuscito a mettere il quinto sigillo a una stagione eccezionale. Il pilota di Meroni, se non si recupererà la decima prova, con questo nuovo successo avrebbe già matematicamente vinto il titolo e comunque anche nel caso contrario non si vede chi potrebbe mettere ancora in discussione il suo casco tricolore. Al via Ballabio è protagonista di una bella partenza, e al «poleman» Francesco Merendino non rimane che accodarsi. Dietro Michele Merendino sembra intenzionato a tenere a bada i vari Gasbarri, Gasparini, Aries, Macchi, Salvarani e Macchi. Nelle prime fasi della gara Gasbarri e soprattutto Aries sono sulla difensiva, mentre Gasparini, velocissimo alla esse, attacca i due fratelli siciliani. Nel corso dell'ottavo giro una incomprensione, proprio tra i due fratelli, provoca l'uscita alla esse di Michele messo in difficoltà da un lieve rallentamento del fratello. Michele scivola in ottava posizione, mentre Gasparini, ora terzo, attacca Francesco riuscendo a superarlo. Dietro Gasbarri ed Aries stanno disputando una gara molto accorta. Francesco Merendino non demorde e nel corso del 16. giro approfitta del varco lasciato all'interno da Gasparini, il palermitano s'infiltra costringendo l'avversario all'esterno, le due vetture si toccano e Gasparini ha la peggio uscendo. Nell'ultima parte della

gara Francesco Merendino non riesce, causa un assetto ormai precario, a contenere il ritorno di Aries che lo supera al 19. giro e di Gasbarri che al 23. conquista il terzo posto. Mastronardi chiude quinto davanti a Michele Merendino. Per Savio una gara tutta in salita causa una uscita nel primo giro di gara che lo ha costretto a ripartire ultimo per finire settimo.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano Melegari (Pr) 2 settembre 1990

7. prova del campionato italiano

F. Alfa boxer

Le classifiche

Absoluta: 1. Ballabio 27 giri in 23'21"282 alla media di 124,857 kmh; 2. Aries a 1'537; 3. Gasbarri a 4'944; 4. F. Merendino a 6'698; 5. Mastronardi a 7'757; 6. M. Merendino a 13'491; 7. Savio a 15'385; 8. Rivolta a 25'177; 9. Argonauta a 29'243; 10. Amedei a 1 giro; 11. «Coguaro» a 1 giro; 12. Genero a 2 giri; 13. Bertinelli a 7 giri; 14. Gasparini a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Ballabio in 50"760 alla media di 127,659 kmh.

Campionato: 1. Ballabio 45 punti; 2. Gasbarri 25; 3. F. Merendino 16; 4. Macchi e Savio 15; 6. Mastronardi 13. 7. Gasparini e Aries 12; 9. M. Merendino 10; 10. Salvarani 10; 11. Argonauta 1.



UNDER 21

LOTTA INCANDESCENTE

VARANO — Quinto sigillo per Marco Ballabio: «Ero certo di avere una vettura perfetta, ho mancato la pole perché appena montate le gomme nuove è iniziato a piovare, comunque ho rimediato con un'ottima partenza. Una volta in testa ho controllato la corsa e anche quando Aries si è avvicinato era tutto sotto controllo». Se per il titolo ormai non ci sono più dubbi rimane ancora incerta la lotta per il secondo posto e la vittoria nella Under 21: «È stata una gara molto dura — precisa Gasbarri — causa i problemi che avevo avuto in prova. La tattica che mi ero imposto mi ha dato ragione. Quando ero assieme ad Aries e Francesco Merendino è stato necessario essere molto accorti. La lotta era veramente incandescente». Un'altra prova positiva di Fabio Aries: «La partenza è stata molto bella e ho avuto l'opportunità di portarmi in seconda posizione, ma ho rinunciato perché avevo le gomme troppo fredde; ho fatto un paio di dritti perdendo due posizioni. A quel punto ho atteso che tutto ingranasse per il verso giusto. Ho rafforzato la mia posizione nell'Under 21 e ciò è più che sufficiente». □





Shock/ester

TECNICA DI ASSETTO

Revisione

MODIFICHE
E TARATURE BILSTEIN

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

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



Ballabio, in alto (Photo 4) con il primo posto a Varano è in odore di tricolore. Gara accorta e terzo posto per Gasbarri, sopra a sinistra, mentre Aries è secondo e Michele Merendino sesto, a lato, (Attualfoto). De Luca, sopra, (Attualfoto) rompe il ghiaccio in F. 2000. Canni Ferrari e Minutolo, sotto, ai posti d'onore (Photo 4)



F. 2000 CANNI FERRARI SI ACCONTENTA DEL SECONDO POSTO

LA PRIMA VOLTA DEL ROMANO DE LUCA

VARANO — Luigi De Luca ha finalmente ottenuto la sua prima affermazione in F. 2000. È un risultato che il giovane romano rincorreva fin da inizio stagione ed appare significativo che lo abbia raggiunto proprio a Varano, dove undici mesi fa aveva vinto in F. Alfa Boxxer. Un successo netto, ottenuto tenendo un ritmo di gara elevatissimo, addirittura superiore a quello della gara di F.3 disputata a Varano in maggio! Alla grande gioia sua e del team Cevenini ha fatto da contrappunto la delusione di Luca Canni Ferrari, l'unico che ha cercato di impensierire De Luca. Il milanese ha disputato una gara splendida, veramente di cuore, ben assecondato da una Reynard perfetta, ma ha dovuto inchinarsi alla superiorità del vincitore. Così come Michele Minutolo che, con il titolo già in tasca, non ha voluto rischiare più di tanto, accontentandosi del terzo posto davanti al sempre positivo Riccitelli, al debutto sulla pista emiliana. Veniamo alla cronaca della gara: dalla prima fila scattano con decisione De Luca e Canni Ferrari mentre parte molto bene anche Rangoni, che nel primo giro guadagna ben quattro posizioni. De Luca conduce davanti a Canni Ferrari e Minutolo. Per i primi quindici giri la situazione al vertice rimane stabile, con un ritmo di gara elevatissimo: i due capofila prendono un buon margine sugli inseguitori, girando costantemente in tempi molto vicini a quelli di qualifica. Al 16. Rangoni, in crisi con la frizione, si gira all'uscita della «Esse»: riesce a non sbattere e a ripartire, ma perde cinque posizioni. Pochi giri dopo è De Tommaso che si gira, alla «Ickx», mentre Canni Ferrari si avvicina sensibilmente al battistrada. Per De Luca si pone anche il problema dei doppiati, che consentono al pilota della Reynard di avvicinarsi ulteriormente. I due

piloti di testa sono letteralmente scatenati e girano con tempi incredibili: alle loro spalle Minutolo rinuncia all'inseguimento, cercando di mantenere un certo vantaggio su Riccitelli. Negli ultimi giri Canni Ferrari tenta di agganciare De Luca, ottenendo anche il giro più veloce, ma il suo sforzo non è sufficiente.

Innocenzo Bonelli

VELOCITA' IN CIRCUITO

Varano Melegari (Pr), 2 settembre 1990
9. prova del Trofeo Fisa, di F. 2000

Le classifiche

Absoluta: 1. De Luca (Dallara 389-Alfa Romeo) 39 giri in 30'13" 028 alla media di 139,391 kmh; 2. Canni Ferrari (Reynard 893-Alfa Romeo) a 1'604; 3. Minutolo (Dallara 389-Alfa Romeo) a 16'871; 4. Riccitelli (Dallara 389-Alfa Romeo) a 20'548; 5. Galli (Dallara 389-Alfa Romeo) a 27'392; 6. Giorgio (Dallara 389-Alfa Romeo) a 28'186; 7. Niceta (Dallara 388-Alfa Romeo) a 29'350; 8. De Tommaso (Dallara 389-Vw Spless) a 31'259; 9. Caldani (Dallara 389-Vw Spless) a 36'590; 10. Trezzi (Dallara 388-Alfa Romeo) a 40'784; 11. Annoni (Dallara 389-Alfa Romeo) a 42'410; 12. Rangoni (Dallara 388-Alfa Romeo) a 43'657; 13. Rigoldi (Reynard 893-Alfa Romeo) a 1 gi-

ro; 14. Meloni (Dallara 389-Alfa Romeo) a 1 giro; 15. Chionni (Dallara 389-Alfa Romeo) a 1 giro; 16. Giannini (Dallara 389-Vw Spless) a 1 giro; 17. Nepi (Dallara 389-Alfa Romeo) a 1 giro; 18. Sezzi (Reynard 883-Vw Brabham) a 2 giri; 19. Lusuardi (Dallara 389-Alfa Romeo) a 11 giri; 20. Belloni (Reynard 883-Alfa Romeo) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Canni Ferrari (Reynard 893-Alfa Romeo) in 45"936 alla media di 141,065 kmh.

Repechage: 1. Belloni (Reynard 883-Alfa Romeo) 17 giri in 13'38"964 alla media di 134,511 kmh; 2. Chionni (Dallara 389-Alfa Romeo) a 0'438; 3. Sezzi (Reynard 883-Vw Brabham) a 5'378; 4. Rigoldi (Reynard 893-Alfa Romeo) a 6'079; 5. Corsini (Reynard 893-Alfa Romeo) a 6'299; 6. Sabbatini (Dallara 389-Alfa Romeo) a 6'873; 7. Rovera (Dallara 389-Vw Spless) a 11'194; 8. Carrer (Dallara 389-Alfa Romeo) a 11'567; 9. Mediani (Dallara 389-Alfa Romeo) a 12'449; 10. Fossati (Reynard 893-Alfa Romeo) a 18'256; 11. Gini (Dallara 389-Alfa Romeo) a 28'334; 12. Pane (Reynard 873-Alfa Romeo) a 33'188; 13. Ferraresi (Dallara 389-Alfa Romeo) a 37'714; 14. Schittone (Dallara 389-Alfa Romeo) a 44'364; 15. Spaladore (Dallara 388-Alfa Romeo) a 2 giri; 16. Conca (Reynard 893-Alfa Romeo) a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** Corsini (Reynard 893-Alfa Romeo) in 47"156 alla media di 137,416 kmh.

Classifica del Trofeo: 1. Minutolo punti 64; 2. Canni Ferrari 34; 3. De Luca 30; 4. Riccitelli 14; 5. Galli, Rangoni, De Tommaso 11; 6. Giorgio 9; 9. Annoni 7; 10. Amadori 6; 11. Paganì 5; 12. Montani, Meloni, Rigoldi, Spaladore 4; 16. Caldani 3; 17. Conca 2; 18. Giannini, Belloni 1.

IL VINCITORE

UNA VETTURA PERFETTA

VARANO — A fine gara Luigi De Luca è circondato dalle molte persone che si complimentano con lui per la sua vittoria. «La monoposto di Cevenini era perfetta — dice De Luca — e non ho avuto il minimo problema. Nei primi giri ho tirato al massimo per accumulare un certo vantaggio sugli inseguitori, per avere un po' di tranquillità. Poi ho rallentato, ma ho visto che Canni Ferrari si è riavvicinato subito, grazie anche ai doppiaggi; e allora ho ricominciato a tirare, riguadagnando quel vantaggio che mi ha consentito di vincere». Che effetto fa questa prima vittoria in F. 2000? «Era tanto — dice — che la inseguivo e adesso ce l'ho fatta: spero ne vengano altre». Michele Minutolo è pago del suo terzo posto: «I primi due erano troppo veloci — esordisce — e anche tirando al massimo ho visto che non tenevo il loro passo. Avevo infatti qualche problema di assetto, a cui in gara si è aggiunto pure il cattivo funzionamento della frizione. E poi, a campionato finito (e vinto) un po' di rilassamento ci vuole!». Luca Canni Ferrari è piuttosto demoralizzato: «La vettura — dice — era veramente perfetta, tanto che nelle ultime fasi di gara giravo quasi col tempo di qualifica. Più di così non so cosa potevo fare: ho dato il massimo ma non è bastato». □

CAMILLO ALOUATI

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».

COPPA R5 PRIMO ANCHE A MONZA IL MARCHIGIANO

PER GAGLIARDINI VITTORIA E TITOLO

MONZA — Con la sesta vittoria stagionale, ottenuta sulla pista di Monza, il ventitreenne pilota fabrianese Mauro Gagliardini ha chiuso definitivamente il discorso per la lotta al titolo delle R5 grazie ai 100 punti incamerati. Alle spalle di Gagliardini rimane unicamente aperta la lotta per il secondo posto, lotta che vede impegnati Guglielmo Giacomello e Renato Fruzzetti, appaiati a quota 42 punti. Quella di Monza è stata sicuramente, secondo quanto hanno dichiarato gli stessi protagonisti, una delle gare più belle dell'intera stagione, disputata ad alto livello dai protagonisti e vissuta sul duello serrato fra Gagliardini e Giacomello. Dopo un avvincente testa a testa la lotta per conquistare il diritto a salire sul gradino più alto del podio ha visto prevalere Gagliardini, favorito anche dal calo della macchina dell'avversario, che ha accusato problemi nel corso degli ultimi due giri. Per Renato Fruzzetti, terzo al traguardo, poteva invece essere la giornata buona per conquistare la vittoria ma due malaugurate uscite di pista hanno consentito al pilota toscano di guadagnare soltanto il terzo posto e il giro più veloce della gara. Grazie a questo piazzamento Fruzzetti continua a detenere il primo posto nella classifica riservata agli esordienti. Fra i protagonisti della prova monzese, anche Massimiliano Dini, costretto al ritiro mentre si trovava in terza posizione per una uscita di pista alla staccata della curva parabolica. Quarto al traguardo Franco Caruso che, nella mattinata, si era imposto nella gara valida per la Coppa Michelin. La Coppa Italia, con il primo posto già assegnato a Gagliardini, dovrà celebrare gli ultimi tre appuntamenti della stagione, che potrebbero diventare la passerella finale del pilota già vincitore del titolo. Questi ultimi tre appuntamenti, però, potrebbero anche riproporre i motivi di interesse che hanno contrassegnato le ultime gare, con Giacomello a «guastare» la festa dell'avversario per rendere avvincente fino alla conclusione la stagione della Renault 5 Gt Turbo. Da segnalare, infine, che alle spalle di Franco Caruso, nella Coppa Michelin, si sono classificati Valerio Presentini, Paolo Panceri e Ambrogio Roselli.

Gianni Cattaneo



IL CAMPIONE

PENSO GIÀ ALLA CLIO

MONZA — La gara monzese della Coppa Italia Renault 5 ha dato al ventitreenne pilota di Fabriano, Mauro Gagliardini la sicurezza tematica della conquista del titolo: «Sono soddisfatto — dice Gagliardini — per la vittoria odierna e per la conquista della Coppa Italia. All'inizio della stagione si sudava meno per guadagnare il gradino più alto del podio. Nelle ultime gare, invece, ci sono stati duelli più accesi grazie soprattutto a Giacomello che anche oggi a Monza mi ha dato non poco filo da torcere. Meglio così, ne guadagna lo spettacolo». Con il titolo in tasca, Gagliardini sta pensando alla prossima stagione: «Non ho ancora deciso. Potrei continuare — dice ancora Gagliardini — con la Coppa Italia che si correrà con la nuova Clio (che il pilota ha già grazie alla vittoria di quest'anno) oppure cimentarmi con le monoposto. Vedremo». Grande protagonista della gara, Guglielmo Giacomello, racconta la sua prestazione: «Negli ultimi giri è calcolato il rendimento della mia macchina e non ho potuto tenere testa a Gagliardini. Spero proprio di rifarmi nelle prossime gare». Anche Renato Fruzzetti, terzo al traguardo, è stato tra i protagonisti della prova: «La macchina andava bene — afferma il pilota — e nonostante due uscite di pista ho recuperato e ho guadagnato la terza piazza. Senza quei contrattempo avrei conquistato una posizione migliore. Sulla pista di Monza, poi, mi trovo sempre a mio agio».

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (MI) - 2 settembre 1990

7. prova della Coppa Italia Renault 5

Le classifiche

Absoluta: 1. Gagliardini 13 giri in 29'57"18 alla media di 151,037 kmh; 2. Giacomello a 1'37"; 3. Fruzzetti a 4'73"; 4. Caruso a 8'20"; 5. Presentini a 26'03"; 6. Muccio a 32'24"; 7. Bocca a 37'85"; 8. Marocci a 47'06"; 9. Roselli a 47'31"; 10. Gherardi a 1'06'66"; 11. Panceri a 1'07'06"; 12. Della Porta a 1'15'40"; 13. Galna a 1'23'29"; 14. Biasi a 1'23'30"; 15. Scardamaglia a 1'47'90"; 16. Fioridelli a 1'49'96"; 17. Zerbinì a 1'51'68"; 18. Nicolini a 1'51'88"; 19. Cesarini a 1 giro; 20. Savini a 1 giro; 21. «Archimede» a 6 giri; 22. Cassi a 6 giri. □ **Giro più veloce:** Fruzzetti in 2'16"53 alla media di 152,933 kmh.

Campionato: 1. Gagliardini 100 punti; 2. Giacomello, Fruzzetti 42; 4. Bocca 41; 5. Marocci 39; 6. Cesarini 31; 7. Spampatti 24; 8. Spampatti 24; 9. Muccio 21; 10. Caruso 18.

Coppa Michelin: 1. Caruso 10 giri in 23'10"60 alla media di 150,151 kmh; 2. Presentini a 1'77"; 3. Panceri a 27'52"; 4. Roselli a 39'66"; 5. Rosi a 39'74"; 6. Sassi a 51'90"; 7. Rossi a 51'99"; 8. Santilli a 1'00'61"; 9. Scardamaglia a 1'17'41"; 10. Fioridelli a 1'18'13"; 11. Savini a 1'43'48"; 12. Zerbinì a 1'44'79"; 13. Della Porta a 1 giro; 14. Leonori a 2 giri; 15. Imbrigliotta a 2 giri; 16. Chiaromonte a 3 giri; 17. Bietrescato a 3 giri; 18. Milani a 3 giri; 19. Galna a 4 giri; 20. «Archimede» a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Presentini in 2'17"80 alla media di 152,187 kmh

Campionato: 1. Presentini, Caruso 42 punti; 3. Roselli 28; 4. Rosi 27; 5. Del Fante 22; 6. Cassi 18; 7. Panceri 15; 8. Giorgi 10; 9. Imbrigliotta 9; 10. Scellini, Santilli, Tittone 7.

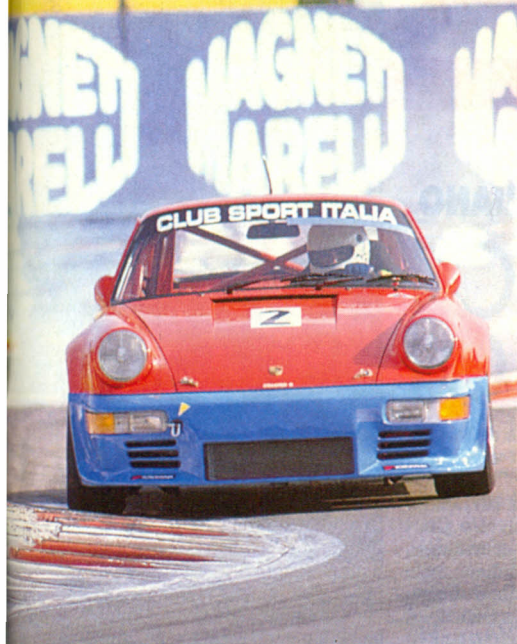
ABBASSO L'AUTO

Niente paura! Se abbassiamo l'auto è per farvi apprezzare ancora di più il piacere della guida. Ecco un'altra novità Sparco: i kit per assetto stradale. Adatti per un uso sportivo, non agonistico, sono composti da 4 molle speciali (2 per alcuni modelli) che determinano un irrigidimento progressivo delle sospensioni con conseguente miglioramento del comfort di marcia e della tenuta di strada. Inoltre consentono un'evidente abbassamento della vettura conferendole così un aspetto più aggressivo e accattivante. I kit assetti stradali: un costo piccolissimo per un grande vantaggio estetico e funzionale.

Sparco

SPECIALISTI IN ACCESSORI DI QUALITÀ PER LO SPORT AUTOMOBILISTICO

Carlo Rebai, a lato, si gira mentre passa Brocca (Photo4). Successo per Orsini tra le Porsche a Monza, sotto (Oliver), davanti a Dazzan, al centro (Photo4). Nell'altra pagina: sopra il vincitore delle R5 Gagliardini affiancato da Giacomello (Photo4) e, sotto, Fruzzetti. Sotto a sinistra Caruso, primo in Coppa Michelin (Oliver)



CHALLENGE PORSCHE SFORTUNATI I REBAI

SVETTA ORSINI A MUSO DURO

MONZA — È durata soltanto poche centinaia di metri la corsa di Bruno Rebai che, nella quinta gara del 2. challenge nazionale Porsche, era balzato al comando dalla terza fila dello schieramento di partenza. Dopo la prima variante, però, la rottura della trasmissione della sua Porsche 911 costringeva il pilota alla resa, lasciando così via libera agli avversari verso la vittoria finale. Franco Brocca, Carlo Rebai e Maurizio Orsini si rendevano così protagonisti della gara con Orsini, in pista con una Porsche 930, che guadagnava la vittoria davanti a Dazzan e Martinoli. Davvero sfortunata anche la prova di Carlo Rebai, che partiva in pole position ed è stato costretto ad alzare bandiera dopo un testacoda che provocava il deterioramento dei pneumatici della sua «930», mentre era in lotta per la prima posizione. Assente dallo schieramento di partenza Alessandra Persichetti con la «Carrera

2». La milanese durante le prove ufficiali è stata protagonista di una rovinosa uscita di pista alla variante Ascari che ha provocato danni alla vettura non riparabili in tempo utile per prendere parte alla gara. Per Franco Brocca, che partiva dalla seconda fila dello schieramento grazie al terzo tempo ottenuto nelle prove, l'unica soddisfazione è stata quella di aver effettuato il giro più veloce della gara ad oltre 167 chilometri orari di media e di essere giunto ottavo al traguardo dopo essere stato al comando della gara per i primi tre giri. (g.c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (MI) - 2 settembre 1990

6. prova challenge Porsche

Classifica assoluta: 1. Orsini (Porsche 930) 12 giri in 25'36"24, alla media di 163,100 kmh; 2. Dazzan (Porsche 911 S) a 17'98; 3. Martinoli (911 Sc/rs) a 24'78; 4. Spatafora (911 Rsr) a 1'05'62; 5. Colossi (911) a 1'25'67; 6. Marino (924 Carrera) a 2'12'10; 7. Rebai Carlo Cup) a 1 giro; 10. Piona (911 Carrera) a 1 giro; 11. D'Agostino (930) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Brocca in 2'04'58 alla media di 167,603 kmh.

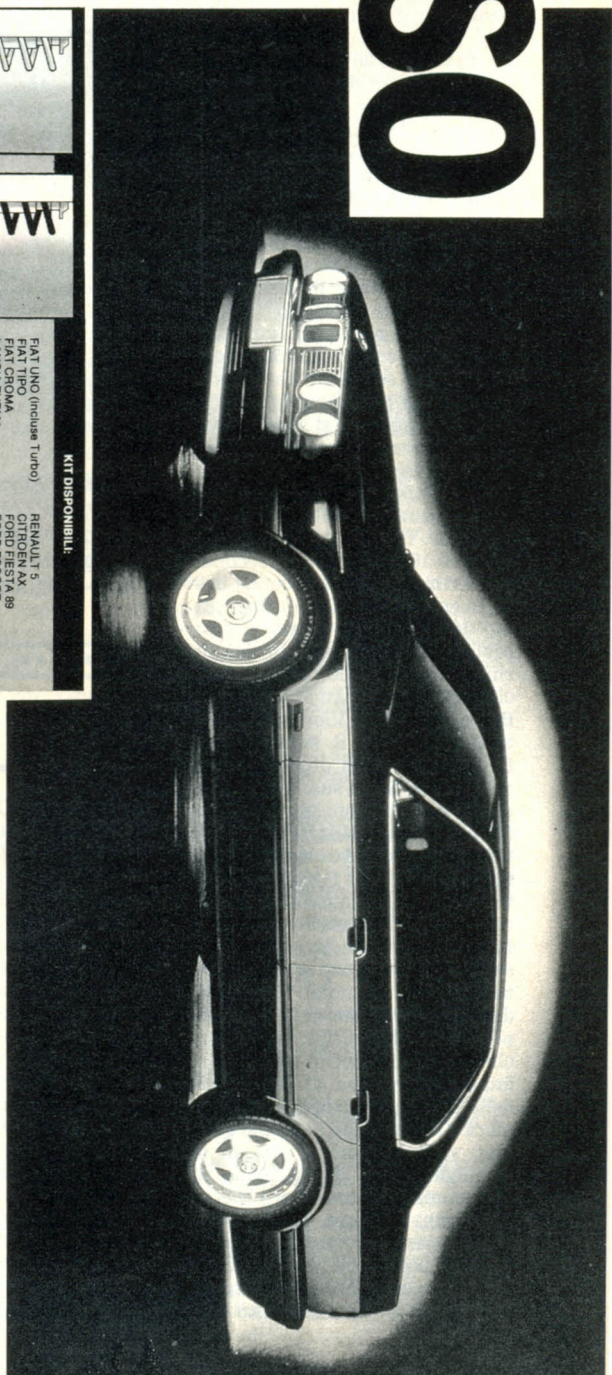
Particolare della vettura con molle di serie

La differenza con le molle ad assetto variabile

KIT DISPONIBILI:	
FAT UNO (includa Turbo)	RENAULT 5
FAT DUO	PONTIENSA 89
LANCIA THEMA	FORD ESCORT
LANCIA THEMA	FORD SIERRA (esclusa Cosworth)
ALFA 33	ALFA 75
ALFA 75	AUDI 80/90
LANCIA DELTA 2 TM	LANCIA DELTA INTEGRALE
LANCIA DELTA INTEGRALE	VOLKSWAGEN GOLF 17
LANCIA V 10	VOLKSWAGEN GOLF 19
OPEL KADETT (includa GS)	BMW serie 3
OPEL KADETT	BMW serie 5
PEUGEOT 205 (includa GTI)	MERCEDES W 201
PEUGEOT 309 (includa GTI)	MERCEDES W 124
PEUGEOT 405	SEAT Ibiza

Per ulteriori informazioni telefonare a Sparco - Ufficio vendite - Tel. 011/4702343-4704871-4500010 (11 linee R.A.) Telex 212572 SPARCO I - Telex 011/4704871-4701709
Solo le richieste dei clienti professionali interessati ad un rapporto di collaborazione possono essere inoltrate anche ai seguenti Agenti di Zona:

PIEMONTE (esclusa NOVARA) e **VALLE D'AOSTA:** QUATTROCCOLO CLAUDIO Tel. 0233/720724 ■ **LOMBARDIA** e **NOVARA:** VAREZZOLI ALDO Tel. 0233/882771 ■ **THE VENIZIE:** CHILIN DIEGO Tel. 0438/586300 ■ **LIGURIA:** KOALA S.n.c. Tel. 010/651259 ■ **EMILIA ROMAGNA:** SANONATI LORENZO Tel. 051/443274 ■ **MARCHE:** ABRUZZO e **MOLISE:** MALINTORPI GIANNFRANCO Tel. 0734/80511 ■ **TOSCANA:** DANATI FABRIZIO Tel. 055/359432 ■ **LAZIO e UMBRIA:** AZ CARL LAZIO Tel. 06/5349583 ■ **SICILIA:** CALASCIBETTA MARCO Tel. 091/512957 ■ **SARDEGNA:** PICCIAU ALBERTO Tel. 070/652925. Si ricercano Agenti con esperienza e introduzione per le Regioni non coperte.



Gianni Deideri

RALLY 1. SERIE **VOLTI NUOVI SI IMPONGONO A SAN DAMIANO**

PER VEDELAGO DOLCE E' IL GRAPPOLO

SAN DAMIANO — Vedelago-Marchisio con la Lancia Delta 16v si sono imposti nell'8. edizione del rally «Il Grappolo». Ancora una volta le strade astigiane hanno dato il successo a volti nuovi del rallismo piemontese. Così, dopo Moncalvo e Vesime, è toccato a San Damiano, feudo ralistico astigiano, a portare alla ribalta due giovani equipaggi. Infatti alle spalle di Vedelago, con un distacco di 36" si è classificato il torinese Giorgioni, pilota ventiduenne, che con la Lancia Delta 16v della Meteco si è imposto d'autorità nel Gruppo N. Come sempre la gara sandamianese è stata ricca di colpi di scena, con continui cambiamenti in testa alla classifica, in special modo nella prima parte della gara. Al via non si presentano in dieci, tra i quali i favoriti Capellino (vincitore del Vini) e Bianco (vincitore del Vesime) e pertanto 152 sono le vetture che scendono dalla pedana. Dopo la prima prova due dei sicuri protagonisti si sono già fermati: Bovero e Corio. Le loro due Ford Sierra Cosworth hanno accusato rispettivamente problemi alla guarnizione della testa e alle bronzine. Tortone con la Opel Kadett Gsi 16v si ferma sul secondo trasferimento. Sulla seconda prova la Opel Kadett Gsi di Rao, primo leader della corsa, accusa problemi elettrici e il giovane torinese scivola nelle retrovie della classifica. Al comando passa così Borsa seguito da Viotti mentre al terzo posto c'è il sorprendente Bastita. Per lui la prova tre sarà però fatale. Sulla sua Lancia Delta 16v è il differenziale a cedere. Ma a cambiare definitivamente il volto della classifica sarà la quarta prova. Il leader Borsa è costretto alla resa. La causa sarà la rottura del differenziale della sua Lancia Delta che lo costringe a segnare il passo per la prima volta in questa stagione. Viotti eredita così la leader-ship ma solo per pochi chilometri. Infatti anche per lui la quarta prova sarà fatale. La rottura di un giunto della sua Opel Kadett 16v lo fermerà. La classifica al primo riordino vede pertanto Vedelago al comando con 2" di vantaggio su Giorgioni, Beltrame (Ford Sierra Cosworth) al terzo posto. Dalle retrovie rispunta Rao che è risalito al 14° posto. Nei top-ten c'è anche Rosso, ma un'uscita di strada lo fermerà sul quinto tratto cro-

nometrato e per l'ex slalomista il responso medico parla di sospetta frattura del gomito. A tre prove dal termine Rao si porta a 12" da Vedelago. Si prospetta un finale al cardiopalma tra i due piloti. Purtroppo la rottura del cambio ferma definitivamente Rao, lasciando così via libera a Vedelago che va a vincere con onore il suo

primo rallye. Al termine della gara ben cinque ore di verifiche hanno accertato che le vetture di Enrico (Opel Kadett Gsi 16v), Migliara (Peugeot 205 Rallye) e Gonella (Peugeot 205 Gti) erano del tutto conformi alle fiches, togliendo così ogni possibile dubbio sulle loro posizioni in classifica.

Giorgio Gianuzzi



Sulle strade astigiane c'è stato un vero festival di nomi nuovi del rallismo piemontese: il giovane Vedelago, in alto, si è infatti imposto nel Rally del Grappolo, mentre Beltrame, sopra, (Photo4) ha fatto suo il terzo posto assoluto e il secondo in Gruppo N. Quinta posizione per Ciriotto-Ruffa, sopra a destra, (Magnano) autori di una gara regolare

ALLO SCONFITTO

LA STERLINA DI PAPÀ

SAN DAMIANO — Con il successo al rally «Il Grappolo» il trentenne Gian Franco Vedelago ha ottenuto la sua prima affermazione assoluta. «Ho esordito nell'automobilismo nel 1984 — confessa Vedelago — in precedenza avevo iniziato l'attività sportiva sempre con i motori, ma a due ruote. Con le moto infatti presi parte all'europeo di velocità in pista e mi classificai al 4. posto finale e fui primo degli italiani. Dedico questa mia prima vittoria a tutti i ragazzi che mi hanno aiutato e che continuano a darmi una mano». Stefano Giorgioni, è un nome nuovo in prima zona. «Ho cominciato a correre lo scorso anno — esordisce il giovane pilota torinese — e mi sono classificato al 2. posto negli Under 23 al rally della Lana. Quest'anno, grazie all'aiuto della Meteco, ho fatto un paio di gare sia in prima zona che nei Cir, ma con scarsi risultati. È questo il mio primo risultato e penso di essermi guadagnato la Sterlina d'oro che mio padre mi aveva promesso se finivo la gara». Il primo dei piloti astigiani è 3. assoluto è il canellese Beltrame. «La mia Ford Sierra Cosworth ha lamentato dei problemi nella prima parte della gara — confida Beltrame — solo nella seconda parte, che era la centralina a crearmi dei problemi. Molto sportivamente Bianchi, che non è il mio preparatore, me ne ha data una e tutto si è risolto per il meglio. Sono comunque molto soddisfatto di aver terminato la gara, dopo una stagione non molto fortunata». □



RALLY 1. SERIE

San Damiano d'Asti (At) - 1-2 settembre 1990

8. rally Il Grappolo

gara valida per la Coppa Italia 1. zona (coeff. 3)

Le classifiche

Assoluta: 1. Vedelago-Marchisio (Lancia Delta 16V) in 58'20"; 2. Giorgioni-Vasini (Lancia Delta 16V) a 36"; 3. Beltrame-Rabbione (Ford Sierra Cosworth) a 1'06"; 4. Saredi-Fidanza (Renault 5 Gt Turbo) a 1'30"; 5. Ciriotti-Ruffa (Ford Sierra Cosworth) a 1'33"; 6. Enrico-Boasso (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'37"; 7. Migliara-Viel (Peugeot 205 Rallye) a 1'44"; 8. Gonella-Mossino (Peugeot 205 Gti) a 1'54"; 9. Nolin-Bertina (Lancia Delta 16V) a 2'06"; 10. Musso-Ferrero (Peugeot 405 Mi 16) a 2'30".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Boretta-Bertotto in 1.07'53"; 2. Amerio-Cragno a 5"; 3. Altavilla-Rao a 41"; 4. Bragagnolo-Cagliero a 1'35"; 5. Morgani-Bellini a 1'53"; 6. Mascari-Ferrero a 2'12"; 7. Tonanzi-Isoardi a 2'45"; 8. Grigolon-Marangoni a 3'29"; 9. Pirra-Gloria a 3'43"; 10. Gamba-Fenicola a 13'18" (tutti su A 112).

Classe 1400: 1. Stefanin-Diverio in 1.03'12"; 2. Pettini-Perini a 21"; 3. Chiappero-Pellegrino a 35"; 4. Imboden-Benoni a 1'26"; 5. Zottis-Andreotti a 1'38"; 6. Vignis Mosca a 1'56"; 7. Veronesi-Pella a 2'24"; 8. Spigolon-Casalari a 2'35"; 9. Damiano-Scanovino a 2'54"; 10. Viano-Riparti (Opel Corsa S) a 5'11"; 11. Borio-Maranini a 5'59"; 12. Mantono-Miglioretti a 6'10" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Zanchetta-Cortese in 1.02'14"; 2. Penasso-Musto a 24"; 3. Trisconi-Vercelli a 44"; 4. Baldi-Maurino a 2'16"; 5. Servi-Purgato a 2'19"; 6. Cantarella-Casteletti a 2'51"; 7. Imarisio-Bonzo (Ford Fiesta Xr2) a 3'03"; 8. Fogliatti-Molinari a 3'51"; 9. Artusi-Nardiello a 5'02" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Enrico-Boasso (Opel Kadett Gsi 16V) in 59'57"; 2. Gonella-Mossino a 17"; 3. Del Rosso-Del Rosso (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'50"; 4. Crovella-Gorino a 2'17"; 5. Gobbo-Rigo a 3'10"; 6. Bianco-Clerico (Opel Kadett Gsi 16V) a 3'54"; 7. Olearis-Simonato (Opel Kadett Gsi 16V) a 6'51"; 8. Nigra-Aseglio a 7'46"; 9. Bonelli-Perissinotto (Fiat Ritmo 130) a 7'59"; 10. Savio-Beccaria (Peugeot 309 Gti) a 8'45"; 11. Pascone-Gremmo a 10'26" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

A MELFI UN SECONDO PER ZONCA CHE VALE IL GRUPPO N

ROSINA IMPONE LO STILE GENOVESE

MELFI — L'equipaggio Rosina-Paglia su Lancia Delta del team «Genova Corse», ha vinto con pieno merito la seconda edizione del Rally del Vulture, tagliando per primo il traguardo di Melfi e togliendo, così, lo scettro all'equipaggio lucano Lavecchia-Stefanelli, protagonisti in assoluto lo scorso anno. Ma assenti in questa edizione. Ai nastri di partenza si sono presentate 55 vetture, 43 delle quali hanno portato a termine la gara. La manifestazione, organizzata dall'Associazione Dragen's Team di Melfi in collaborazione con l'Automobile Club di Potenza ed il patrocinio del Comune di Melfi, si è svolta su di un percorso di 289 km su 5 prove speciali ripetute due volte per un totale di 84 km, ha avuto un inizio velocissimo con le Ford Sierra Cosworth e le Lancia Delta a farla da padrone. Rosina-Paglia subito in evidenza e primo colpo di scena nella terza prova con l'uscita di strada dei fratelli Tradice su Lancia Delta Integrale. Per la cronaca i fratelli Tradice, alla vigilia, godevano del favore del pronostico. Sino a metà corsa, poi, duello a tre per la prima posizione con l'equipaggio Laganà-Belletti in testa alla classifica al termine delle prime due prove speciali e Zona-Pettiti a ridosso. A metà gara la svolta. Dopo alcune prove in sordina, Rosina-Paglia spingono... sull'acceleratore del ritmo e prendono il so-



Rosina, sopra, (Photo4) non ha avuto problemi per vincere nel Vulture

pravvento sugli avversari più pericolosi, vale a dire la coppia Laganà-Belletti, complice una foratura. Si registra, quindi, dopo la brillante affermazione della coppia genovese, la seconda posizione in classifica generale colta da Zona-Pettiti, i più costanti durante la gara e vincitori anche del Gruppo N. In terza posizione tagliano il traguardo di Melfi Laganà-Belletti, sino alla fine all'inseguimento generoso delle due prime posizioni ma inutilmente, a causa dei problemi di metà gara. D'Andrea-Jerace, coppia del team «Basilicata Corse», ha conquistato l'ottavo posto nella classifica generale.

Pino Gentile

IL VINCITORE

UN SUCCESSO LEGITTIMO

MELFI — Sul traguardo di Melfi si parla l'idioma genovese con la coppia Rosina-Paglia vincitrici del Rally del Vulture: «La gara — dicono all'unisono — è stata tiratissima ma, alla fine, siamo riusciti a spuntarla su di un lotto di concorrenti assai agguerrito. Il nostro successo, forse insperato all'inizio, è comunque legittimo se si tiene in debito conto che il «bottino» è stato di sette prove speciali vinte. Un risultato certamente notevole, lo diciamo senza piaggeria, ed una vittoria finale non può che inorgoglierci». Sin qui le dichiarazioni dell'equipaggio vincitore. Tra i personaggi del Rally del Vulture abbiamo notato Vito Saliani, nono in classifica generale in coppia con Pignataro, a bordo dell'Opel Kadett Gsi 16V. Dice Saliani: «In Basilicata sono praticamente di casa e, da poco, sono stato inserito nella scuderia Japigia di Bari. Dopo una lunga esperienza maturata in ... pista da ballo, da oltre un anno, ho scelto di praticare l'automobilismo agonistico nel settore del Rally». Il suo ottimo piazzamento in Basilicata ha seguito a due prestigiose affermazioni conseguite quest'anno prima nel Rally di Cassino (Frosinone) e dello Jonio (Taranto).

RALLY 1. SERIE

Melfi (Pz), 2 settembre 1990

2. rally del Vulture

gara valida per la Coppa Italia 6. zona (coeff. 3)

Le classifiche

Absoluta: 1. Rosina-Paglia (Lancia Delta 16V) in 43'42"; 2. Zona-Pettiti (Ford Sierra Cosworth) a 32"; 3. Laganà-Belletti (Ford Sierra Cosworth) a 48"; 4. Evangelista-De Santis (Ford Sierra Cosworth) a 58"; 5. Vaniglioli-Teoli (Renault 5 Gt Turbo) a 2'28"; 6. Gelao-Laiacomo (Renault 5 Gt Turbo) a 3'16"; 7. Ruggiero-Ferrara (Peugeot 309 Gti) a 3'23"; 8. D'Andrea-Jerace (Renault 5 Gt Turbo) a 3'47"; 9. Saliani-Pignataro (Opel Kadett Gsi 16V) a 3'56"; 10. De Franco-Tufino (Peugeot 309 Gti) a 4'00".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Mariella-Cotelessa in 48'07"; 2. Sanguolo-De Luca a 21"; 3. Orlandi-Bonatesta a 36"; 4. Trodella-Trodella a 49"; 5. Rega-Giust (Citroën Ax Sport) a 3'46" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Speranzini-Srunz in 48'25"; 2. Grassi-Cristino a 41"; 3. Barabato-Barabato a 50"; 4. Cugliari-Lorenzini a 1'15"; 5. Bernaudou-Pignataro a 1'16"; 6. Mascioli-Mascioli a 3'40"; 7. Bianchino-Notaristefano (Peugeot 205 Gti) a 5'21"; 8. Moroni-Ceraco (Alfa Romeo Alfascio) a 5'26" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Saliani-Pignataro in 47'38"; 2. Fortini-Migno a 8"; 3. Scardelliti-Venditti a 26"; 4. Fazio-Molendini a 1'01"; 5. Giusti-Patanè a 1'08"; 6. Janinotti-Trisciuglio a 1'17"; 7. Salvatore-Bianchi a 1'26"; 8. Mascioli-Di Castelnuovo a 1'36"; 9. Tarmanno-Anastasio a 2'22"; 10. Pompilli-Angellini a 3'41" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

Classe 2500: 1. Vaniglioli-Teoli in 46'10"; 2. Gelao-Laiacomo a 48"; 3. D'Andrea-Jerace a 1'19"; 4. Tricarico-De Luca a 2'16" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Zona-Pettiti in 44'14"; 2. Laganà-Belletti a 16"; 3. Evangelista-De Santis a 26" (tutti su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. De Simone-De Simone in 49'42"; 2. Cerone-Boite a 1'13"; 3. Marzino-Marzino a 2'24"; 4. Tau-Topazzini a 3'13" (tutti su A112).

Classe 2000: 1. Ruggiero-Ferrara (Peugeot 309 Gti) in 47'05"; 2. De Franco-Tufino (Peugeot 309 Gti) a 37"; 3. Minicucci-D'Ercole (Fiat Ritmo 130) a 3'42".

Classe oltre 2500: 1. Rosina-Paglia (Lancia Delta 16V) in 43'42"; 2. Basile-Mingarelli (Mazda 323 4Wd) a 4'04"; 3. Tollis-Cappelli (Lancia Delta 4Wd) a 5'05"; 4. Artusi-Ruffini (Fiat Uno Turbo) a 6'00"; 5. Ciociola-Santamaria (Renault 5 Gt Turbo) a 8'04"; 6. Pemiconi-Bidetti (Ford Sierra Cosworth) a 10'15".



Classe 2500: 1. Pugnante-Lana in 1.01'14"; 2. Piccozzi-Monte a 32"; 3. Molton-Nazzari a 1'53"; 4. Giblino-Barbin a 3'38"; 5. Demasi-Grattarola (Fiat Uno Turbo) a 1'34" (tutti gli altri su Renault 5 Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Giorgioni-Vasini (Lancia Delta 16V) in 58'56"; 2. Beltrame-Rabbione a 30"; 3. Cirioff-Ruffa a 57"; 4. Nalin-Bertina (Lancia Delta 16V) a 1'30"; 5. Baldi-Rava a 2'09"; 6. Bocalatte-Giolielli (Mazda 323 4Wd) a 2'51"; 7. Zanella-Coda (Lancia Delta Integrale) a 5'27"; 8. Scasso-Ravera (Lancia Delta 4Wd) a 8'31" (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Bianco-Giuliano in 1.06'33"; 2. Nico-Lusso a 6"; 3. Leali-Genisio a 49"; 4. Concolato-Matta a 1'32"; 5. Ferraris-Albertazzi a 2'33"; 6. Coppola-Coppola a 3'08"; 7. Bello-Crosio a 4'35"; 8. Capelo-Falchero a 5'24"; 9. Garbarino-Barberis a 6'58"; 10. Baldo-Gitbuola a 14'35" (tutti su A 112).

Classe 1400: 1. Migliara-Viel in 1.00'04"; 2. Ottoloni-Grandi a 2'01"; 3. Pirofili-Bramante (Fiat Uno Sx) a 3'34"; 4. Burchielli-Acitis a 3'41"; 5. Savoini-Fortis (Fiat Uno 70) a 4'02"; 6. Masocco-Lemasson (Fiat Uno Sx) a 5'24"; 7. Santarelli-Panichione (Fiat Uno 70) a 6'38"; 8. Garbarino-Poggio (Fiat Uno 70) a 7'39"; 9. Fresia-Colombo a 8'02" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Turletti-Banfi (Toyota Corolla) in 1.08'15"; 2. Pavasio-Stocco (Opel Corsa Gsi) a 23".

Classe 2000: 1. Musso-Ferrera (Peugeot 405 Mi 16) in 1.00'50"; 2. Decadenti-Casotto a 5"; 3. Ottino-Chicco a 1'24"; 4. Formaggio-Scanavino a 3'07"; 5. Venturolo-Gardenghi a 4'00"; 6. Napolitano-Cucco a 4'03"; 7. Glazzi-Nebiolo a 5'30"; 8. Storta-Rosso (Opel Kadett Gsi) a 7'25"; 9. Comaglia-Rossini (Fiat Ritmo 130) a 8'05"; 10. Chimento-Solieri (Opel Mantra Gte) a 8'37" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Saredi-Fidanza in 59'50"; 2. Caruso-Cappelli a 3'08"; 3. Ametio-Gambaro (Fiat Uno Turbo) a 4'35"; 4. Leone-Wirth a 5'09"; 5. Cocchiara-Bionda (Fiat Uno Turbo) a 5'47"; 6. Ravera-Marcolin a 7'20" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Vedelago-Marchisio in 58'20"; 2. Ferrara-Arto a 3'19"; 3. Casolegno-Panassiti (Lancia Delta Integrale) a 3'41"; 4. Montersino-Maronne a 5'07"; 5. Vecchi-Salemo (Lancia Delta Integrale) a 5'56"; 6. Rosso-Mignone (Alfa Romeo 75 Turbo) a 6'36" (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).

RALLYSPRINT GRAN FINALE A BRESCIA

DALLAVILLA VOLA MEGLIO DI COLOMBI

MONTICHIARI — Il giovanissimo equipaggio della scuderia Brescially-Svib, che era anche organizzatrice della manifestazione, composto da Andrea Dallavilla e Danilo Fappani, entrambi ventunenni, si è imposto nella terza edizione del rallysprint Valli Bresciane. Il duo di casa ha avuto la meglio sui bergamaschi Colombi-Mattanza dopo un emozionante duello, che li vedeva ancora in parità dopo cinque prove speciali delle sette in programma. Il successo di Dallavilla-Fappani, dunque, assume un valore superiore perché ottenuto contro avversari di notevole spessore ed esperienza, mentre le caratteristiche del percorso danno meno importanza al fatto che i vincitori fossero alla guida di una Lancia Delta Integrata 16v di Gruppo N, mentre i secondi su una Bmw M3 di Gruppo A. Nella prima speciale, umida, ha prevalso Dallavilla con 2" di vantaggio su Colombi. Quest'ultimo si è preso la rivincita con gli interessi nella seconda prova passando al comando di 1". Nella terza (stretta e sconnessa) il vincitore rifilava 6" al rivale, che nelle prime due del secondo giro recuperava i 5" di scarto (prima 1" e poi 4"). A questo punto, però, il bergamasco lamentava una perdita d'olio, che finiva proprio su una ruota posteriore, cosicché rimediava 12" di distacco e non poteva pretendere nell'ultima, metà su asfalto e metà su terra, di recuperare. Anzi perdeva ancora 4". Molto sportivamente Colombi, all'arrivo, ammetteva che avrebbe comunque perso il confronto perché le ultime due prove speciali favorivano le quattro ruote motrici della Delta dell'avversario: «Speravo data la giovane età di pilota e navigatore che incappassero in qualche errore ed invece hanno dato prova di grande perizia». Al terzo posto, sempre con una berlinezza torinese, si so-

no piazzati Bergomi-Don, grazie ad una gara senza particolari acuti ma anche senza errori. I quarti assoluti, Franzoni-Ballini, hanno avuto il grosso merito di prevalere nella lotta fra le numerose Renault 5 Gt Turbo, mentre i quinti, Bernardi-Malfredini, non sono stati in grado di reggere il confronto con l'ingombrante Ford Sierra Cosworth, in difficoltà su strade tanto strette

Fancesco Spampinato

Passarella a Latina nel mare di fango, a fianco, (FotoBiondo) affianca Apostoli in piena bagarre. Nel rallysprint di Brescia Dallavilla sotto a destra, la spunta nel finale su Colombi, sotto (Photo4)



RALLYSPRINT

Montichiari (Bs), 2 settembre 1990

3. rallysprint Valli Bresciane

gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Dallavilla-Fappani (Lancia Delta 16V) in 14'58"; 2. Colombi-Mattanza (Bmw M3) a 16"; 3. Bergomi-Don (Lancia Delta 16V) a 22"; 4. Franzoni-Ballini (Renault 5 Gt Turbo) a 39"; 5. Bernardi-Malfredini (Ford Sierra Cosworth) a 40"; 6. Massarati-Panni (Lancia Delta 4wd) a 45"; 7. Romano-Puzzolo (Mercedes 190) a 45"; 8. Branchi-Ceccon (Lancia Delta 16V) a 49"; 9. Ottaviani-Castellani (Opel Kadett Gsi 16V) a 52"; 10. Sala-Esposito (Lancia Delta Integrata) a 55".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Merenelli in 17'24"; 2. Trevisani-Scaglia a 7"; 3. Gerardini a 8"; 4. Tirelli a 22"; 5. Boffelli-Maffioli a 39"; 6. CarPELLI-Ghidoni a 47"; 7. Marini-Lucchini a 1'09"; 8. Bianchi-Maffeis a 1'34" (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Nenna-Favero in 16'34"; 2. Becchetti-Zendra a 2"; 3. Marai-Marzoli a 5"; 4. Tommasini-Zambelli a 7"; 5. Zanoni-Milani a 12"; 6. Turf-Bondio a 16"; 7. Palmir-Fontana a 30"; 8. Antonelli-Ferrari a 33"; 9. Gilenti-Massarotti a 33"; 10. Pezzotti-Bregoli a 58"; 11. Sartore-Sartore a 59"; 12. Mezzani-Mezzani a 59"; 13. Carosi-Belleri a 1'00"; 14. Rigo-Semprenon a 1'04"; 15. Morandi-Maderi a 1'06"; 16. Crecini-Adressi a 1'20"; 17. Dragoni-Prandi a 1'23"; 18. Tarozzo-Penzo a 1'43"; 19. Panzeri-Capelli a 2'27"; 20. Carbone-Lozza a 3'35" (Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: Lagana-Scognamiglio (Opel Corsa Gsi) in 16'55"; 2. Fizza-Panni (Opel Corsa Gsi) a 2"; 3. Rocco-Rocco a 2"; 4. Penna-Pedretti a 4"; 5. Collegaro-Ruzza a 13"; 6. Mazzucchelli-Stafuto (Fiesta Xr2) a 15"; 7. Zampalocca-Pagin a 24"; 8. Dallama-Beschi (Fiat Ritmo 105) a 27"; 9. Padrocchi-Palazzi (Ford Escort Xr3) a 27"; 10. Scotti-Corni (Opel Corsa Gsi) a 32"; 11. Pedretti-Guzzetti a 34"; 12. Torti-Scaini a 42"; 13. Ghignotti-Marelli (Ford Fiesta Xr2) a 53"; 14. Bertani-Bertani (Opel Corsa Gsi) a 56"; 15. Remondini-Ferri a 59"; 16. Basciaro-Mazzucco (Opel Corsa Gsi) a 1'39"53 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Lozza-Florenzi (Opel Kadett Gsi) in 16'25"; 2. Cancarini-Pelli (Opel Kadett Gsi) a 8"; 3. Lauro-Ferrari a 17"; 4. Violani-Sbordoloni (Fiat Ritmo 130) a 17"; 5. Mantegni-Mantegni (Opel Kadett Gsi) a 18"; 6. Trivellotto-Micheli a 22"; 7. Alma-Serra a 33"; 7.



Moreschi-Pansera (Fiat Ritmo 130) a 33"; 7. Verzeroli-Marchi a 33"; 10. Gualdi-Visini (Opel Kadett Gsi) a 37"; 11. Lazzari-Pasqualli a 41"; 12. Bonizzardi-Roncadori a 42"; 13. Angiari-Orzano (Fiat Ritmo 130) a 45"; 14. Massarati-Colatti (Fiat Ritmo 130) a 47"; 15. Cinelli-Allegro (Fiat Ritmo 130) a 1'03"; 16. Vindigni-Taranino (Alfa Romeo Gtv 2.0) a 3'40" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Mora-Ferandi in 15'59"; 2. Pelizzari-Marini a 4"; 3. Conti-Rebessi a 7"; 4. Dossi-Andreoli a 16"; 5. Giupponi-Pulici a 19"; 6. Alborghetti-Saladino a 26"; 7. Quartiroli-Lauri a 27"; 8. Dondelli-Giacomini a 34"; 9. Poli-Breggia a 34"; 10. Zenoni-Presenti a 41"; 11. Pellegri-Bernardi a 43"; 12. Pianta-Pellizzari a 49"; 13. Rubagotti-Massardotti (Fiat Uno Turbo) a 50"; 14. Bianco-Ragnoli a 54"; 15. Bizzaro-Vialelli a 55"; 16. Carboni-Mosca a 1'05"; 17. Bresciani-Morselli a 1'18"; 18. Silva-Chiarini a 1'25"; 19. Guerini-Montanari a 1'42"; 20. Barezzani-Negri a 1'46" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Dallavilla-Fappani in 14'58"; 2. Bergomi-Don a 22"; 3. Bernardi-Malfredini (Ford Sierra Cosworth) a 40"; 4. Massarati-Panni (Lancia Delta 4wd) a 45"; 5. Branchi-Ceccon a 49"; 6. Sala-Esposito a 55"; 7. Rossi-Sorlini a 58"; 8. De Giacomini-Vanoglio a 59"; 9. Minuti-Griffini a 1'18"; 10. Remondini-Cornali a 1'25"; 11. Lazzari-Castelli (Ford Sierra Cosworth) a 2'51"; 12. Grazioli-Guerini a 3'47" (tutti gli altri su Lancia Delta 16v).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Medeghini-Bignotti in 16'55"; 2. Bertoni-Facchinetti a 28"; 3. Pietrobelli-Maestri a 30"; 4. Cestaro-Pizzoccaro a 41"; 5. Basso-Micheletto a 1'07"; 6. Vittadini-Morani a 1'08"; 7. Scarpari-Tavelli a 1'23"; 8. Pozzi-Garnati a 3'40" (tutti su A 112).

Classe 1400: 1. Di Giacomo-Gnani in 16'12"; 2. Saldarini-Maggi a 11"; 3. Zedra-Bellucci a 38"; 4. Gozzi-Cristini (Opel Corsa Gt) a 1'06"; 5. Lorenzini-Antolini (Skoda 130) a 1'59" (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Mabeellini-Petrucchi (Alfa Sud Sprint) in 16'40"; 2. Cavalli-Cerniti a 6"; 3. Della Torre-Sarotti a 17"; 4. Crugnola-Sassi (Ford Escort Xr3) a 36"; 5. Fattori-Moscari a 58"; 6. Gozio-Gozio (Alfa Sud Sprint) a 4'59" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Ottaviani-Castellani (Opel Kadett Gsi) in 15'30"; 2. Ciresola-Vedovato (Fiat Ritmo 130) a 4"; 3. Saorin-Rodighiero (Fiat Ritmo 130) a 31"; 4. Minelli-Pasolini (Peugeot 205 Gti) a 41"; 5. Zipponi-Pedretti (Peugeot 309 Gti) a 48"; 6. Piccinin-Panighel (Alfa Romeo Gtv) a 51"; 7. Fanton-Canela (Opel Mania Gte) a 1'11"; 8. Mora-Capretti (Opel Kadett Gsi) a 1'12".

Classe 2500: 1. Colombi-Mattanza (Bmw M3) in 15'14"; 2. Franzoni-Ballini (Renault 5 Gt Turbo) a 23"; 3. Romano-Puzzolo (Mercedes 190) a 29"; 4. Bianchi-Bacci (Bmw M3) a 51"; 5. Gemba-Pargi (Mercedes 190) a 56"; 6. Pasqualli-Pasqualli (Fiat Uno Turbo) a 1'07"; 7. Ducoli-Moscardi (Bmw M3) a 1'08"; 8. Dallama-Tonello (Renault 5 Gt Turbo) a 1'11"; 9. Guerato-Guerato (Renault 5 Gt Turbo) a 1'14".

**M.A. TECHNOLOGY
ADVANCED RECETECH**

10148 TORINO
STR. BRAMAFAME, 2 - ANG. V. LANZO
TEL. 011/2262945 - FAX 011/2262677

**COSTRUTTORE OMOLOGATO FIA SERBATOI DI SICUREZZA
OMOLOGAZIONE SERBATOI ORIGINALI PER AUTO STORICHE**

ACCESSORISTICA PER IL MONTAGGIO
BOCCHETTONI E SISTEMI DI RIFORMIMENTO RAPIDO
RACCORDERIA AERONAUTICA - VALVOLE SGANCIO RAPIDO
RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO CON OLTRE 100 ARTICOLI



VELOCITÀ SU TERRA **ROSELLA SQUALIFICATO PER LE GOMME**

TRA I DUE LITIGANTI LA SPUNTA PASSARELLA

AGUGLIANO — L'ottava prova di campionato non è stata certo priva di sorprese, dalle condizioni atmosferiche ai protagonisti. Con i primi quattro dell'assoluta a secco di punti aumenta l'incertezza al vertice con il laziale Rosella di misura in testa (solo mezzo punto) sul bassanese Serraiotto, che si è aggiudicato la classe prototipi junior. Poteva essere una giornata trionfale per Rosella, che aveva surclassato tutti nella 1800 trazione posteriore ma è stato poi squalificato per l'irregolarità delle gomme assieme al secondo, Batoccolo. Ora sono nove in tredici punti al comando dell'assoluta; tutto si deciderà a Vittorio Veneto e Volta Mantovana. La pista della «Chiusa» si presentava al meglio, con notevoli ritocchi operati dalla Scuderia Ferretti di Senigallia, che ha visto trasformato con la pioggia di metà pomeriggio l'anello in una corsia scivolosa che ha messo in difficoltà più di un concorrente. Vediamo in dettaglio le classi. In seconda divisione, tra-

zione anteriore, non c'è stata storia con Caputo che ha fatto corsa a sé davanti alle Ritmo di Benevelli e Ferragotto. La trazione posteriore era stata dominata da Rosella, alla sesta vittoria consecutiva in pista. Dietro c'è stata battaglia dopo che Dal Bo si è prima girato ed ha poi rotto il motore: la volata è stata vinta all'ultima curva da Batoccolo, ma è stato il terzo (Bellotto su Fiat X1/9) a guadagnare, dopo le verifiche dei commissari, il successo. Nella 3500 il mantovano Rossetti ha dovuto rintuzzare l'attacco di Paoloni, che a sua volta ha dovuto resistere alla pressione di Zanin (che ha poi rotto) e di Ranuzzini. Tra i prototipi junior Serraiotto, con perizia sulla pista scivolosa, è riuscito a passare davanti già al primo giro rendendosi imprevedibile: dietro, dopo tanti numeri, sono emersi Donolato e Domenichini. La gara prototipi 3500 ha fatto registrare il momento clou con Tamburini e Susan, partiti dalla prima fila, che si sono trovati appaiati alla chicane. Nes-

suno dei due ha voluto alzare il piede e sono rimasti entrambi a lato pista con il mezzo danneggiato, nel mucchio che ha provocato lo stop definitivo anche per Tringali. Con gli assenti illustri nella seconda partenza, prima della quale aveva iniziato a piovere, è stato Passarella a prendere l'iniziativa ed a vincere dopo che Bonollo era scattato per primo, ma è stato passato poi anche da Zantomasi. Nella Coppa Csa Promotion successo di Risi che ha dovuto resistere al potente recupero di Gindri, mentre nel promozionale Alfasud Cross Pandolfi ha avuto ragione di una agguerrita schiera di avversari.

Giuseppe Saluzzi

VELOCITÀ SU TERRA

Agugliano (An) - 2 settembre 1990

8. prova del campionato italiano

Le classifiche:

2. DIVISIONE

Classe 1800 trazione anteriore: 1. Caputo (VW Scirocco) 6'46"9; 2. Benevelli (Fiat Ritmo) 8'30"4; 4. Melli (Lancia Delta) 7'46"7; 5. Berardi (A112) 8'07"9.

Classe 1800 trazione posteriore: 1. Bellotto (Fiat X1/9) 6'19"1; 2. Spagnol (Fiat X1/9) 6'24"9; 3. Buosi (Lancia Beta Montecarlo) 6'26"2; 4. Nanni (Fiat X1/9) a 1 giro; 5. Croci (Fiat X1/9); 6. Zuffada (Lancia Beta Montecarlo); 7. Amatori (Fiat X1/9); 8. Calzavara (Fiat X1/9); 9. Taffarelli (Skoda).

Classe 3500: 1. Rossetti (Lancia Delta Integrale) 7'02"8; 2. Paoloni (Lancia Delta Integrale) 7'23"5; 3. Ranuzzini (Alfa 33) 7'24"8; 4. Romanisio (Porsche 3000) 7'39"1; 5. Forti (Porsche 911) 7'43"5; 6. Zanin (Audi 4) a 2 giri.

3. DIVISIONE

Classe 1600: 1. Serraiotto (Fiat 1600) 7'35"1; 2. Donolato (Fiat 1600) 7'39"7; 3. Domenichini (Alfa Romeo 1500) 7'43"3; 4. Brandimarte (Lancia 1600) 8'16"7; 5. Fontana (Ford 1500) 8'30"9; 6. Spadoni (Fiat 1600) 8'31"3; 7. Concolato (VW 1600) a 1 giro; 8. Tolomio (Fiat 1600).

Classe 3500: 1. Passarella (Porsche 3300 4 x 4) 7'58"6; 2. Zantomasi (Porsche 3200 4 x 4) 8'12"3; 3. Bonollo (Alfa Romeo 3300) 8'14"0; 4. Maccarinielli (Renault 2000 T) 8'37"5; 5. Bardi (Lancia 037 4 x 4) 9'05"7; 6. Apostoli (Porsche 3200) 9'07"1; 7. Bizzotto (Porsche 3200) a 1 giro; 8. Uchenzi (BMW 3500 4 x 4).

Promotion: 1. Risi (Go-Pro) 7'32"8; 3. Maroadi (Go-Pro) 7'46"7; 4. Moroni (Funny Kart) 7'52"7; 5. Ella (Funny Kart) 8'04"7.

Trofeo Alfasud Cross: 1. Pandolfi 6'25"8; 2. Cingolani 6'29"7; 3. Cimarelli 6'30"4; 4. Contardi 6'35"8; 5. Ciombini 6'42"6; 6. Bittoni M. 6'48"4; 7. Cannuccia 6'50"3; 8. Casagrande 6'55"6; 9. Gioio 6'59"4; 10. Marchini 7'05"6; 11. Fenelli 7'25"5.

LATINA SI CONSOLA CON POCHI CONCORRENTI AL VIA BACILIERI È IL RE DEL PONTINO

LATINA — Solo pochi concorrenti hanno preso parte alla quinta prova del Trofeo «Universal Car», a dimostrazione di un certo stato di crisi per queste manifestazioni quando non sono inserite nel contesto del campionato italiano, dove invece gli iscritti non mancano davvero e dove la stagione sta confermando notevoli spunti d'interesse. In gara a Latina solo le vetture delle classi 1000 e 1800, mentre Marco Marcucci, animatore dell'impianto pontino, ha esordito nelle vesti di direttore di corsa. Nella classe 1000 Bacilieri e Carollo hanno dato vita ad un bel duel-

lo. Nelle fasi iniziali Carollo è riuscito a stare davanti all'avversario, che poi è andato al comando segnando la migliore prestazione della giornata. Terzo posto per Cerroni, mentre De Tuso, Lippolis e Piacentini hanno a lungo lottato per il quarto posto finendo nell'ordine. Costretto al ritiro Spagnol per la vittoria nella classe 1800, Consoli, Arcieli e Galiano sono stati protagonisti di una bella gara. Consoli dopo un testacoda ha inseguito andando ad insidiare nelle battute finali della gara la seconda posizione di Rinaldi, mentre Arcieli vince con bella sicurez-

za. Il prossimo 16 settembre è in programma la sesta prova del 4. trofeo «Universal Car».

Maurizio Masini

VELOCITÀ SU TERRA

Latina, 2 settembre 1990

5. prova del 4. trofeo «Universal Car»

Le classifiche

Classe 1000: 1. Bacilieri (Fiat X1/9) 8 giri in 6'52"2; 2. Carollo (Fiat X1/9) 6'54"7; 3. Cerroni (Fiat X1/9) 7'11"5; 4. De Tuso (Fiat X1/9) 7'33"4; 5. Lippolis (Fiat X1/9) 7'34"4; 6. Piacentini (Lancia HF) 7'40"9; 7. Tiberia (A112) a 1 giro; 8. Ricci (Fiat 500) a 2 giri.

Classe 1800 1. Arcieli (Fiat X1/9) 8 giri in 7'04"2; 2. Rinaldi (Fiat X1/9) 7'05"0; 3. Consoli (Fiat X1/9) 7'58"8; 4. Galiano (Fiat X1/9) 7'31"5; 5. Mangiapelo (Fiat X1/9) 7'53"4; 6. Schietroma (Fiat X1/9) a 1 giro; 7. Pavani (Fiat X1/9) a 4 giri.

VITTORIO VENETO 16 SETTEMBRE CAMPIONATO ITALIANO NONA PROVA

pool velocità su terra



Segreteria: c/o ABI ENGINEERING

Ass. Sp. Autocross
«Alle Cave»

arredamenti
MOGNOL
vittorio veneto

SLALOM FAZZINO BATTUTO INESORABILMENTE IN VALDERICE MELLUZZO RADDOPPIA

VALDERICE — È finito come nelle previsioni il 5. Trofeo Città Valderice, prova del Trofeo d'Italia Centro-Sud e della Coppa Csaì 6. Zona. Quando in gara vi sono Maurizio Melluzzo e Vincenzo Fazzino difficilmente per gli avversari ci sono speranze. Nella gara organizzata dalla Valderice Racing il successo è andato a Melluzzo, più veloce in entrambe le manche con la Fiat X1/9 prototipo della Supergara; con una vettura analoga, ma iscritta in gruppo speciale, lo ha seguito Vincenzo Fazzino. Il pur sempre veloce Giovanni La Mantia si è dovuto accontentare della terza posizione, mentre peggio è andata ad un altro dei favoriti, Girolamo Virgilio (vincitore di tre gare negli ultimi due mesi), che si è dovuto ritirare nella prima manche per la rottura della frizione. Buono il quarto posto di Andrea Raiti, tornato alle gare dopo un periodo di sosta, dietro al quale hanno trovato posto Francesco Agosta, Truscillo, Fiore, Geraci, Costa ed Alcamo. A Maurizio Melluzzo è andato anche il «Memorial Lo Presti», intitolato al pilota trapanese scomparso in un incidente stradale nel mese di giugno. Fra le vetture di serie il successo è andato a La Cerva, che si candida così alla vittoria del Trofeo Centro-Sud con la Renault 5 Gt Turbo, e le vittorie parziali a Vassallo, Rametta, Martorana e Davi. Nel Gruppo A miglior tempo per Ienna (A 112) e vittoria di classe per Ferraro. Nel Gruppo speciale successi di Alcamo, Alogna, Alastra e Sciruba, mentre La Sala ha vinto la classe 1600 prototipi. Hanno portato a termine la gara 71 degli 81 piloti partiti.

Pietro Libro

SLALOM

Valderice (Ip), 2 settembre 1990

5. Trofeo Città di Valderice

gara valida per la Coppa Csaì 6. Zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Melluzzo (Fiat X1/9) 148,70; 2. Fazzino (Fiat X1/9) 153,67; 3. La Mantia (Fiat X1/9) 157,03; 4. Raiti (Fiat X1/9) 158,79; 5. Agosta (Fiat 600) 160,43; 6. Truscillo (Fiat X1/9) 160,53; 7. Fiore (Fiat X1/9) 161,48; 8. Geraci (Fiat X1/9) 163,16; 9. Costa (Fiat X1/9) 165,10; 10. La Cerva (Renault 5 Gt Turbo) 165,63.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Vassallo 179,04; 2. Allegro 179,95; 3. Stallone 183,29; 4. Adragna 188,26 (tutti su A112).
Classe 1300: 1. Rametta (Peugeot 205 Rallye) 193,32.

Classe 1600: 1. Martorana (Peugeot 205 Gt) 183,73; 2. Oliveri (Alfasud Sprint) 191,48.
Classe 2000: 1. Davi (Fiat Ritmo 130) 180,87; 2. Feo (Peugeot 205 Gt) 181,68.

Classe 2500: 1. La Cerva (Renault 5 Gt Turbo) 165,63.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ienna 174,72; 2. Angelo 176,20; 3. Ganici 180,02; 4. Milazzo 180,33; 5. Bica 180,45; 6. Mazarrese 180,61; 7. Di Stefano 181,67 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Ferraro (Peugeot 205 Gt) 175,66; 2. Corsello (Peugeot 205 Rallye) 176,37; 3. Bica (Peugeot 205 Rallye) 177,15; 4. Lo Faso (Peugeot 205 Rallye) 181,61; 5. Tiliotta (Fiat Uno 70: Sx) 186,16.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Alcamo (Giannini) 166,41; 2. Virgilio (Giannini) 166,62; 3. Faro (Fiat 126) 167,71; 4. Campobello (Fiat 126) 179,97; 5. Reina (Fiat 126) 185,61; 6. Alla (Fiat 500) 187,26; 7. Gennaro (Fiat 126) 193,74; 8. Oddo (Fiat 500) 210,53.

Classe 1000: 1. Alogna (Fiat 127) 168,79; 2. Garmicchia (Fiat 127) 171,01; 3. Lazzara (A 112) 173,18; 4. Dattolo (Fiat 127) 175,87; 5. Mangiaracina (A 112) 176,77; 6. Giglio (Panda) 232,35.

Classe 1150: 1. Alastra (A 112) 167,43; 2. Bruno (Fiat 128) 173,22; 3. Codaro (Fiat 127) 177,12; 4. Palo (A 112) 180,47; 5. Imperato (Fiat 128) 184,81.

Classe 1300: 1. Raiti 158,79; 2. Piazza 171,21; 3. Di Giorgi 172,39; 4. Clemente 172,83; 5. Pulirenti 195,79; 6. Nuccio 195,89; 7. Di Leo (Fiat 128) 202,55 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Fiore 161,48; 2. Geraci 163,16; 3. Costa 165,10; 4. Irato (Fiat 128) 173,55 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Fazzino (Fiat X1/9) 153,97.

Classe 3000: 1. Sciruba (Opel Kadett Gte) 165,49; 2. Troja (Opel Kadett Gte) 170,66; 3. Cillari (Lancia Bm) 182,52.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. F. Asceta (Fiat 600) 160,12; 2. S. Asceta (Fiat 126) 168,81; 3. Giacalone (Fiat 500) 167,32; 4. Spezia (Fiat 126) 170,23.

Classe 1600: 1. La Sala (Fiat X1/9) 169,93; 2. Breglia (Fiat X1/9) 172,39; 3. Galdone (Fiat 128) 175,38.

Classe 2000: Melluzzo (Fiat X1/9) 148,70; 2. La Mantia (Fiat X1/9) 157,03; 3. Truscillo (Fiat X1/9) 160,53; 4. Castiglione (Fiat 600) 170,43; 5. Lo Merito (Fiat X1/9) 175,66; 6. Aiuto (Fiat X1/9) 178,73.

Maurizio Melluzzo, a lato, (Magnano) è stato l'indiscusso trionfatore nello slalom di Valderice, mentre Giovanni Carbone, sotto, (Festa) ha vinto lo slalom di Valderice



SOLOPACA NON SI ADDICE A DE LUCA E ALLA SUA PORSCHE L'UVA FA SPLENDERE CARBONE

SOLOPACA — Dopo una lunga serie di piazzamenti da podio, al suo secondo anno di attività nelle gare di slalom (alle quali è arrivato dal karting), Giovanni Carbone ha colto nella prima edizione dello Slalom dell'Uva la sua prima affermazione assoluta della sua giovane carriera. Il pilota di Palma Campania, alla guida della Fiat X1/9 2000 16 valvole preparata dal bravo Vincenzo Catapano, ha perentoriamente ottenuto il miglior tempo in entrambe le manche sul veloce e pianeggiante percorso ricavato nella cittadina sannita. Alle spalle di Carbone, staccato di 2"09, si è piazzato Giovanni De Luca (Porsche 911), battuto su un percorso favorevole alla sua vettura. Sul podio della gara, organizzata dall'Automobile Club Benevento, anche il napoletano Salvatore Campanile su Fiat 600/1000 che ha preceduto Camillo Bandi-

no, presente alla gara più che altro in veste di collaudatore di una nuova Fiat X1/9 1300; il giovane Francesco Boccia (Fiat X1/9 1600), mai così in alto nella graduatoria assoluta e l'abruzzese Pier Luigi Piccioni, vincitore del Gruppo N su Renault 5 Gt Turbo. Nel Gruppo A il successo è andato a Salvatore Langella, ottavo assoluto su Peugeot 205 Gti.

Rosario Moselli

SLALOM

Solopaca (Bn), 2 settembre 1990

1. slalom dell'uva

Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Carbone (Fiat X 1/9 2000) 89,96; 2. De Luca (Porsche 911) 92,05; 3. Campanile (Fiat 600/1000) 94,44; 4. Bandino (Fiat X 1/9 1300) 95,86; 5. Boccia (Fiat X 1/9 1600) 97,36; 6. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 97,69; 7. Cerbo (Fiat X 1/9 1300) 98,96; 8. Langella (Peugeot 205 Gt) 100,54; 9. Longobardi (Simca R2) 101,35; 10. Massari (Bertuccia-Alfa) 101,77.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Fidanza 107,89; 2. Perpetua 110,14;

3. Russo 111,42; 4. Strofollino 112,52 (tutti su A 112).
Classe 1300: 1. Pepe 105,95; 2. Novello 110,83; 3. Marzo 110,9 (tutti su Peugeot 205 Rallye).
Classe 2000: 1. Camevale (Peugeot 309 Gt) 103,55; 2. L. Russo (Fiat Ritmo 130) 130,90.
Classe oltre 2000: 1. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 97,69.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Mascolo 107,56; 2. Panella 110,74; 3. Chiappinelli 110,84 (tutti su A 112).
Classe 1600: 1. Votto (Fiat Sprint) 105,22.
Classe oltre 1600: 1. Langella (Peugeot 205 Gt) 100,34.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Dian (Fiat 126) 107,96.
Classe 1000: 1. Buifs (A 112) 107,96; 2. Orefice (A 112) 109,39; 3. Visto (Fiat 127) 116,67.

Classe 1150: 1. Franzese (Fiat 127) 103,95.
Classe 1300: 1. Bandino (Fiat X 1/9) 95,86; 2. Cerbo (Fiat X 1/9) 98,96; 3. Giovannetti (Mini Cooper) 103,43.

Classe 1600: 1. Boccia (Fiat X 1/9) 97,36; 2. Palmarni (Renault 5 Alpine) 102,53; 3. Damiani (Talbot Tl) 105,98; 4. Manucci (Talbot Tl) 114,48.
Classe 2000: 1. Annunziata (Alfa Gta) 102,93; 2. Ammirati (VW Golf Gti) 105,23.
Classe oltre 2000: 1. De Luca (Porsche 911) 92,05.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Campanile (Fiat 600) 94,44.
Classe 1600: 1. Longobardi (Simca R2) 101,35; 2. Massari (Bertuccia-Alfa) 101,77.
Classe 2000: 1. Carbone (Fiat X 1/9) 89,96.

SLALOM A MOLINI DI TRIORA ROSSI È IL VICE RE

CESARI NON CEDE L'OTTAVO SUCCESSO

MOLINI DI TRIORA — La 9. edizione della Molini di Triora-Langan, classica ligure dello slalom, ha decretato il trionfo di Augusto Cesari. Il pilota vercellese, alla guida di una Lancia Delta S4, ha centrato l'ennesima vittoria del 1990 (otto su altrettante gare), laureandosi campione italiano della specialità con tre prove di anticipo. Su un tracciato di 3,5 chilometri, che ricalca una delle più famose «speciali» del Sanremo, Cesari si è imposto senza troppa fatica, bissando i successi dell'85 con la Dallara e dell'87 ancora con la Delta. Perfetta la sua condotta di gara. Non ha commesso errori di sorta; entrando nelle barriere con estrema decisione mai scomposto. Coadiuvato inoltre da un mezzo eccezionale come è la Lancia Delta S4. Dietro di lui, nella classifica assoluta

l'ottimo genovese Erberto Rossi su «Erberth Er1» prototipo e Gian Pasquale De Micheli (Fiat Abarth X1/9). Nell'albo d'oro tricolore Cesari succede a Lorenzo Saracco, 5. assoluto a Molini, con un distacco di circa 8" (Fiat Abarth X1/9) e tuttora in lizza per la seconda piazza, unitamente ai vari Rossi, Massola (Fiat Abarth prototipo) e Melluzzo (Fiat Abarth). Gran battaglia invece per i trofei nazionali di Gruppo. Nell'N ha vinto il toscano Daniele Toninelli (Renault 5 Gt Turbo), più che mai leader della graduatoria e vicino a ripetere gli exploit dell'88 e dell'89, mentre il Gruppo A è stato ad appannaggio del piemontese Silvio Salino su Peugeot 205 Rallye. Numerosissimo il pubblico, ottima l'organizzazione della Supergara di Alba.

Natalino Famà

Benché veloce, Erberto Rossi, a fianco, non è riuscito a stare davanti a Cesari, sotto (Magnano), che anche visto da dietro dimostra di sapere andare veramente forte



MENSILE DELL'ASSESSORATO
AGRICOLTURA E ALIMENTAZIONE
REGIONE EMILIA ROMAGNA

È IN DISTRIBUZIONE
IL N. 9 SETTEMBRE 1990

agricoltura

SLALOM

Molini di Triora (Im), 2 settembre 1990
9. Molini di Triora - Langan
Gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

Assoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 178,43; 2. Rossi (Erberth R1) 180,88; 3. De Micheli (Fiat Abarth X1/9) 184,75; 4. Gianni Mozzone (Gmg) 186,28; 5. Saracco (Fiat Abarth X1/9) 186,35; 6. Tortorolo (Renault Alpine A110) 192,99; 7. Cremonesi (Prototipo) 195,52; 8. Giuliano (Simca R2) 196,02; 9. Patete (Fiat Abarth X1/9) 196,88; 10. Pagliari (Ams) 197,30.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Lo Voi 220,37; 2. Bodo 223,36; 3. Boniscontro 223,47; 4. Moraglia 233,13; 5. Nistri 235,65; 6. Ciocca 245,35 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Gottardelli 224,07; 2. Tasselli 224,75; 3. Allavena 226,82; 4. Tallone (Opel Corsa) 243,86 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Lanteri (Opel Corsa Gsi) 215,91; 2. Pedone (Peugeot 205 Gt) 223,91; 3. Arata (Fiat Uno 70) 263,30.

Classe 2000: 1. Draghetti 217,63; 2. De Martini 219,74; 3. Cortese 228,10; 4. Mangani (Opel Kadett Gsi) 230,06; 5. Giordano (Opel Kadett Gsi) 233,78 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gt).

Classe oltre 2000: 1. Toninelli 199,56; 2. Chiesa 201,82; 3. Villati 208,71; 4. Petazzoni 212,07; 5. Sarti 212,79; 6. De Fabritis (Lancia Delta Integrale) 213,44; 7. Gallucci (Lancia Delta Integrale) 233,72 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Masone 215,33; 2. Corona 217,54; 3. Tomeo 222,65; 4. Pennisi 225,21; 5. Gallo 241,59 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Salino 196,11; 2. Conte (Peugeot

205 Gt) 206,70; 3. Tancredi 211,45; 4. Bruno 216,82; 5. Serembe (Peugeot 205 Gt) 216,82; 6. Manna (Alfasud T) 220,16 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).
Classe oltre 1600: 1. Filippi (Peugeot 205 Gt) 200,18; 2. Giordanino (Peugeot 205 Gt) 200,56; 3. De Matteis (Fiat Uno Turbo) 222,37; 4. Dami (Ritmo 130 Abarth) 238,72.

GRUPPO SPECIALE

Classe 900: 1. Fracasso (Fiat 700) 212,53; 2. Esposto (Fiat 126) 230,40; 3. Grassano (Fiat 700) 236,20.

Classe 1000: 1. Zuvino (A112) 214,79.

Classe 1150: 1. Schiavo (Fiat 127 Sport) 204,28; 2. Romero (A112) 206,58; 3. Fazio (Fiat 127 Sport) 211,14; 4. Panebianco (Fiat 127 Sport) 227,25; 5. Ghezzi (Fiat 127 Sport) 234,25.

Classe 1300: 1. Giuliano (Simca R2) 196,02; 2. Battolla (Fiat X1/9) 198,51; 3. Sartore (Fiat X1/9) 206,60; 4. Mancina (Fiat X1/9) 210,81; 5. Negroni (Simca R2) 213,67; 6. Giamacca (Fiat X1/9) 218,31; 7. Lorenzi (Simca R2) 230,42.

Classe 1600: 1. De Micheli (Fiat Abarth X1/9) 184,75; 2. Tortorolo (Alpine A110) 192,99; 3. Patete (Fiat Abarth X1/9) 196,88; 4. Ballestra (Fiat X1/9) 208,65; 5. Govoni (Talbot T) 226,83.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 202,97; 2. Odello (Opel Ascona) 207,80; 3. Dell'Utri (Vw Golf gti) 233,60; 4. M. Dell'Utri (Fiat 131 Racing) 266,42.

Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 178,43; 2. Heidenreich (Porsche Carrera) 208,84.

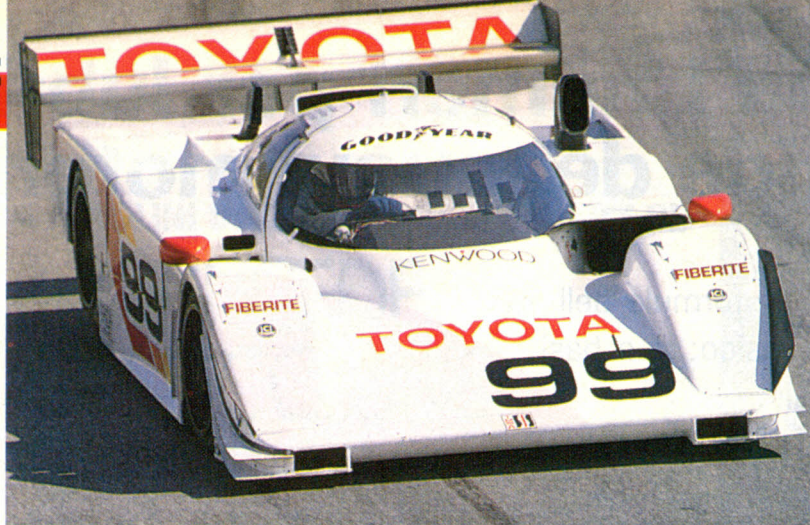
PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Lo Bosco (Fiat 500/A112) 199,14; 2. Sandroni (Gmg S) 199,33; 3. Gulli (Fiat 500/A112) 214,88.

Classe 1600: 1. Rossi (Erberth R1) 180,88; 2. Cremonesi (PH) 195,52; 3. Vigo (Fiat 127 Prototipo) 219,99.

Classe 2000: 1. Mozzone (Gmg) 186,20; 2. Saracco (Fiat Abarth X1/9) 187,35; 3. Pagliari (Ams) 197,30; 4. Rean (Fiat Abarth X1/9) 210,16.

Fangio Jr con la Eagle Toyota, a lato, primo nella Imsa a San Antonio. Nell'altra pagina in alto, Piro, (Action) vincitore nel Turismo tedesco; in basso, Earnhardt (Photo4) si è imposto nella Nascar a Darlington



IMSA INCIDENTE SENZA DANNI FISICI PER MELGRATI

FANGIO NON CREDEVA DI ESSERE IL VINCITORE

SAN ANTONIO — Juan Manuel Fangio II è stato il re di una corsa costellata di incidenti, disputatasi sul tracciato cittadino di San Antonio nel Texas. Si tratta di un percorso con dieci curve e lungo km 2,687. Fangio ha preso il comando della gara a meno di 10 minuti dalla fine della corsa, durata due ore. L'italiano Ruggero Melgrati se l'è cavata abbastanza bene dopo un bruttissimo incidente al volante della sua Spice-Ferrari della categoria Lights al 50. giro di gara. Questa uscita di strada ha anche posto fine alle sue speranze di conquistare il titolo Camel Light Gt di classe. Secondo il responsabile del team Oskar Feldmann, Melgrati ha detto di non sapere che cosa fosse successo. Melgrati dice di non credere che qualcuno lo abbia tamponato, anche se la vettura non ha sterzato come se le ruote non avessero girato e, quindi, è finito diritto contro il muro. Il pilota italiano è stato sottoposto a un esame radiologico, ma non sono state riscontrate

fratture. Fangio ha realizzato una media di 131,341 kmh nei 98 giri pari a 263,328 km di una corsa, che gli ha dato la sua terza vittoria stagionale, battendo Chip Robinson alla guida di una Nissan per 18"322. Geoff Brabham, attuale leader del campionato, quando era in testa ha rallentato e Fangio al 91. giro lo ha passato dopo una

lotta con Robinson, il quale è stato tamponato a sua volta dalla Nissan di John Paul jr. malgrado ciò ha potuto proseguire la sua corsa. Il quarto posto è andato a Drake Olson alla guida di un'altra Toyota. James Weaver che era salito fino al 2. posto nel corso della gara con la sua Porsche 962, ha dovuto accontentarsi del 5. posto dopo un testacoda verso la fine della gara, causato dalla perdita dell'alettone. Fangio non riusciva a credere ai suoi occhi, alla fine, e commentava: «Ho visto molti incidenti davanti a me, diverse vetture in testacoda e uscite di pista». Lui, invece, è riuscito a evitare tutti i rottami in pista e modestamente ha aggiunto: «Non potevo rallentare con Robinson alle spalle. Non sapevo sinceramente di aver vinto la corsa, finché non sono arrivato al podio per la premiazione». La corsa è stata rallentata da due periodi di esposizione di bandiere che hanno riguardato l'intero tracciato, dal 5. al 16. e dal 51. al 63. giro, si è trattato di 24 giri pari a 41 minuti.

SCHIERAMENTO IMSA

Nissan Np190 (Brabham-Earl) 1'03"780	Jaguar Xjr10 (Jones) 1'03"985
Spice Se89-Chevrolet (Taylor-Miller) 1'04"018	Jaguar Xjr10 (Cobb) 1'04"306
Spice Se90-Chevrolet (Cochran-McCarthy) 1'04"434	Nissan Zxt88 (Paul jr.-Seabroke) 1'04"497
Porsche 962C (Weaver) 1'04"555	Toyota Eagle (Fangio II) 1'04"587
Nissan Gtp Zxt (Robinson-Earl) 1'05"325	Spice Se89-Oldsmobile (Newman-Brockman-Sharp) 1'05"997
Toyota Eagle (Moran-Fangio II) 1'06"027	Spice Se89-Pontiac (Adams-Hotchkis) 1'09"042
Kudzu-Buick (Hessert-Morgan) 1'09"361	Spice Se89-Ferrari (Finoitto-Melgrati) 1'09"476
Spice Se87-Buick (Lopez-Johnstone) 1'10"694	Spice 89-Buick (Loring-Seabrooke-Finoitto-Melgrati) 1'11"630
Spice Se88-Buick (Bonner) 1'11"680	Spice Firebird-Pontiac (Rocha-Marvin) 1'11"852
Spice Se90-Buick (Knoff-Lopez) 1'13"536	Spice Se89-Buick (Gallaspy-Hancock-Dow) 1'14"866
Spice Firebird-Pontiac (Sutcliffe-Dow-Hunt) 1'18"253	

TRIONFANO LE BMW NEL TURISMO FRANCESE AD ALBI

ALIBI - L'equipaggio del Garage Mirabeu, composto da Jabouille e Guitteny ha qui ottenuto il secondo successo stagionale dopo quello di Rouen. È stato però Michel Ferté, sempre su di una M3 l'autore della migliore partenza per la 1. manche davanti a Sourd su Audi, Maisonneuve su Bmw M3 e Lapeyre su Audi. Alla guida della vettura del Garage du Bac, Maisonneuve si è rapidamente portato al comando lanciato verso la vittoria. Un'ecatombe caratterizzava la seconda manche con il ritiro di Maisonneuve e Ferté per noie di accensione mentre Malcher ha terminato in forte ritardo per problemi di motore. Alla fine Guitteny otteneva un bel successo, permettendo al team del Garage Mirabeu di accedere allo scalino più alto del podio della classifica assoluta.

TURISMO

Albi, 2 settembre 1990

9. gara del campionato francese Le classifiche:

1. manche: 1. Maisonneuve (Bmw M3) 23 giri in 30'23"90 alla media di 160,524; 2. Michel Ferté (Bmw M3) a 2"94; 3. Malcher (Bmw M3) a 13"74; 4. Jabouille (Bmw M3) a 13"94; 5. Lapeyre (Audi 80 Quattro) a 16"49.

Giro più veloce: Maisonneuve in 1'17"84 alla media di 163,535 kmh.

2. manche: 1. Guitteny (Bmw M3) 23 giri in 30'55"19 alla media di 157,817 kmh; 2. Bourdon (Mercedes 190E 2.5) a 23"58; 3. Basso (Bmw M3) a 39"72; 4. Bossaler (Bmw M3) a 1'02"20; 5. Salam (Bmw M3) a 1'05"54.

Giro più veloce: Michel Ferté in 1'18"56 alla media di 162,036 kmh.

Classifica cumulativa: 1. Jabouille-Guitteny (Bmw M3) in 1.04'33"; 2. Basso (Bmw M3) 1.02'59"; 3. Destic-Salam (Bmw M3) in 1.03'26"; 4. Malcher (Bmw M3) a 1 giro; 5. Cotton-Malherbe (Mercedes 190E 2.5) a 2 giri; 6. Belloise-Mammers (Mercedes 190E 2.5) a 3 giri; 7. Michel Ferté (Bmw M3) a 3 giri; 8. Baudier (Bmw M3) a 3 giri; 9. Brazey (Peugeot 205 Gti) a 5 giri; 10. Pilchet (Renault 19) a 6 giri.

La classifica di campionato: 1. Malcher 193; 2. Jabouille 155; 3. Lapeyre 128; 4. Michel Ferté 120; 5. Basso 117; 6. Guitteny 107; 7. Brazey e Sourd 104; 10. Basselier 69.

HAKKINEN REPLICA NUOVAMENTE A BRANDS HATCH

BRANDS HATCH — È sempre più a portata di mano il titolo del campionato britannico di F. 3 per Mika Hakkinen. Mentre il suo più immediato rivale, Mika Salo, è stato eliminato da un incidente a metà corsa. Hakkinen è nuovamente partito dalla pole position con un tempo di 1'21"08, malgrado la partenza lenta nel giro di formazione ha poi ripreso il posto nello schieramento, anche se forse avrebbe dovuto partire al fondo della griglia, ma il reclamo da molti previsto non è arrivato. L'olandese Peter Kox ha realizzato il secondo miglior tempo, seguito da Salo e Adams, Robertson e Fittipaldi. Kox è stato il più lesto al via, mentre Hakkinen non ha attaccato immediatamente, ma dopo sei gi-

IMSA

San Antonio, 2 settembre 1990

13. gara del campionato

La classifica: 1. Toyota Eagle (Fangio II) 98 giri alla media di 131,341 kmh; 2. Nissan Np190 (Robinson); 3. Nissan Np190 (Brabham); 4. Toyota Eagle (Olson) a 1 giro; 5. Porsche 962C (Weaver) a 2 giri; 6. Spice Se89-Oldsmobile (Brockman-Sharp-Newman) a 7 giri; 7. Spice Se87-Buick (Lopez-Johnstone) a 7 giri; 8. Spice Se90-Buick (Knoff-Lopez) a 7 giri; 9. Nissan Zxt88 (Paul jr.) a 8 giri; 10. Kudzu-Buick (Morgan-Hessert) a 8 giri; 11. Spice Se89-Buick (Gallaspy-Hancock) a 16 giri; 12. Spice Firebird-Pontiac a 18 giri.

La classifica del campionato: 1. Brabham 180; 2. Robinson 154; 3. Jones 114; 4. Nielsen 100; 5. Cobb 94; 6. Fangio II 89; 7. Weaver 78.

ri, quando Kox ha preso una traiettoria larga nel tornante a gomito, Hakkinen si trovava in buona posizione per trarne vantaggio, lo ha infilato prendendo così il comando. Kox ha conservato la seconda posizione, controllando Salo finché si è arrivati a doppiare Brodie. Le vetture si sono toccate e tutte e tre sono uscite di scena. A fine gara Fittipaldi, che era quinto, è stato multato ed escluso dalla classifica per una manovra pericolosa ai danni di Higgin.

FORMULA 3

Brands Hatch, 2 settembre 1990

13. gara del campionato britannico

La classifica: 1. Hakkinen (Ralt R134-Mugen) 20 giri in 27'36"37 alla media di 181,87 kmh; 2. Adams (Ralt R133-Vw Spless) 27'43"61; 3. Robertson (Ralt R133-Vw Spless) a 27'47"14; 4. Higgin (Ralt R134-Mugen) 27'48"89; 5. Stewart (Ralt R134-Mugen) 27'51"47; 7. McGill (Ralt R134-Mugen) 27'51"71; 8. Ayles (Ralt R134-Mugen) 27'53"51; 9. Westwood (Ralt R134-Mugen) 28'09"04; 10. Gene (Reynard 903-Vw Spless) 28'09"47.

□ **Giro più veloce:** Hakkinen in 1'21"48 alla media di 184,86.

La classifica di campionato: 1. Hakkinen 101; 2. Solo 85; 3. Robertson 44; 4. Fittipaldi 25; 5. Kox 24; 6. Adam 19; 7. Stewart 18; 8. McGill 13; 9. Higgin 12; 10. Warwick 10; 11. Tanaka 8; 12. Noda 5; 13. Gene 1.

FAURE RILANCIA IL CAMPIONATO DI F.3 FRANCESE

ALBI — Seguendo l'esempio di Aiello, che aveva sostituito la sua Reynard con una Ralt, vincendo le ultime due corse di luglio, altri concorrenti hanno seguito questo esempio, scegliendo pure loro una Ralt. Ha iniziato Hélyary, il leader della serie, ma si è aggiunto anche Yvan Muller. Aiello con la Ralt - Vw ha realizzato la pole position in 1'10"330 davanti a Hélyary su Ralt-Mugen in 1'10"420. La muta delle Ralt è stata poi rapidamente decimata in gara. Al 4. giro, Aiello, in mezzo al gruppo, è uscito violentemente di pista per il bloccaggio dell'acceleratore. Poi nello stesso punto subito dopo, Hélyary si è intraversato, finendo tra le gomme di protezione. Faure, in testa sin dal via, si è imposto davanti a Chely, distanziandolo di soli 95 centesimi. Grazie a questa seconda vittoria stagionale di Faure, il campionato è tornato incerto: il vincitore di questa corsa di Albi si è portato a un solo punto dal team della serie Hélyary.

FORMULA 3

Albi, 2 settembre 1990

9ª gara del campionato francese

La classifica: 1. Faure (Dallara 390-Vw Spless) 25 giri in 30'16"77 alla media di 175,168 kmh; 2. Chely (Reynard 903-Mugen) a 0"95; 3. Gosparini (Dallara 390-Vw Spless) a 7"55; 4. Panis (Dallara 390-Alfa Romeo) a 7"99; 5. Trevisiol (Dallara 390-Opel) a 9"37; 6. Roussel (Dallara 390-Vw Spless) a 22"16; 7. Policani (Dallara 390-Alfa Romeo) a 27"94; 8. Muller (Ralt R134-Alfa Romeo) a 31"03; 9. Shimamura (Reynard 203-Mugen) a 34"18; 10. Van Hool (Reynard Opel) a 34"18.

□ **Giro più veloce:** Chely in 1'11"68 alla media di 177,589 kmh.

La classifica di campionato: 1. Hélyary 77; 2. Faure 76; 3. Beretta 68; 4. Panis 61; 5. Policaud 52; 6. Thevenin 44; 7. Aiello 39; 8. Trevisiol 37; 9. Muller 32; 10. Daumet 21.



MARCIA TRIONFALE DI PIRRO NEL G.R.A. TEDESCO

NURBURG — Emanuele Pirro nella sua prima gara del campionato di Turismo tedesco ha dominato nettamente. Il pilota romano, alla guida di una Bmw M3 Sport Evolution (priva di zavorra per la mancanza di risultati precedenti) del team Schnitzer, ha mostrato quale era il suo passo fin dalle prove di qualificazione, dove aveva ottenuto un posto in prima fila, a fianco di Hahne. Pirro ha vinto la prima manche con 22 secondi di vantaggio su Laffite. Anche la seconda manche è stata dominata dal romano, malgrado il brivido iniziale, quando Hahne ha tamponato Pirro, senza però procurare danni. La necessità, però, di fare prendere un buon numero di punti a Steve Soper per il campionato, ha fatto sì che a Pirro venisse dato l'ordine di lasciare passare il compagno di colori, lasciando pure via libera al Walter Röhrl, che ha così conquistato la sua prima vittoria nel Turismo tedesco. Nella prima manche Röhrl aveva avuto gravi problemi di gomme. La lotta per la conquista del titolo resta ancora aperta. Cecotto avrebbe potuto laurearsi campione già in questa corsa, ma nella prima gara è finito nono e nella seconda, dopo essere stato per tre giri dietro al giovane Fritz Kreuzpointer sulla Mercedes, il pilota venezuelano ha tentato di buttare fuori l'avversario. Però una volta che Kreuzpointer è finito in testacoda ha anche centrato la vettura di Cecotto, costringendolo al ritiro.

TURISMO

Nurburg, 2 settembre 1990

19. e 20. gara del campionato tedesco

Le manche

1. manche: 1. Pirro (Bmw M3 Sport Evolution) 22 giri in 39'21"33 alla media di 153,853; 2. Laffite (Bmw M3 Sport Evolution) a 22"; 3. Hahne (Bmw M3 Sport Evolution) a 23"48; 4. Thilm (Mercedes 190E 2.5 E2) a 25"53; 5. Kreuzpointer (Mercedes 190E 2.5 E2) a 26"18; 6. J. Winkelhock (Bmw M3 Sport Evolution) a 28"20; 7. Ludwig (Mercedes 190E 2.5 E2) a 30"33; 8. Röhrl (Audi V8 Quattro) a 31'310; 9. Cecotto (Bmw M3 Sport Evolution) a 31'49; 10. Soper (Bmw M3 Sport Evolution) a 31'93.

□ **Giro più veloce:** Pirro in 1'46"29 alla media di 146"29

2. manche: 1. Röhrl (Audi V8 Quattro) 22 giri in 39'26"99 alla media di 151,976; 2. Soper (Bmw M3 Sport Evolution) a 5"24; 3. Pirro (Bmw M3 Sport Evolution) a 6"40; 4. J. Winkelhock (Bmw M3 Sport Evolution) a 6"55; 5. Thilm (Mercedes 190E 2.5 E2); 6. Laffite (Bmw M3 Sport Evolution) a 18"82; 7. Ludwig (Mercedes 190E 2.5 E2) a 22"47; 8. Giroix (Bmw M3 Sport Evolution) a 23"63; 9. Asch (Mercedes 190E 2.5 E2) a 23"79; 10. Stuck (Audi V8 Quattro) a 23"92.

□ **Giro più veloce:** J. Winkelhock in 1'46"41 alla media di 153,662.

La classifica di campionato: 1. Cecotto 167; 2. Stuck 149; 3. Thilm 146; 4. Soper 143; 5. Ludwig 128.

EARNHARDT ATTACCA MARTIN NELLA NASCAR

DARLINGTON - Dale Earnhardt, seppur partito dalla pole position, ha poi preso il comando della gara solo dalla fine della corsa Southern 500, disputatasi a Darlington nella regione della Carolina del Sud. Con questa vittoria si è avvicinato ulteriormente al leader della classifica di campionato. Earnhardt, al volante della sua solita Chevrolet Lumina si è imposto a una media di 198,133 kmh in una corsa rallentata da dieci periodi di neutralizzazione durati per ben 52 giri. Al secondo posto si è classificato il vincitore della precedente corsa di Bristol, Ernie Irvan, distanziato di 4"08 dal vincitore. Alan Kulwicki è giunto terzo alla guida di una Ford Thunderbird. Grazie a questa vittoria, Earnhardt si trova ora a soli 35 punti da Mark Martin, che è giunto sesto, mentre Rusty Wallace ha rotto il motore in gara. Dopo questa vittoria e con il premio speciale messo in palio dallo sponsor della serie, Earnhardt ha ora superato il tetto degli 11 milioni di dollari di premi vinti. Alla gara di Darlington hanno assistito 80.000 spettatori.

NASCAR

Darlington, 2 settembre 1990

21ª gara del campionato

La classifica: 1. Earnhardt (Chevrolet Lumina) 367 giri alla media di 198,133 kmh; 2. Irvan (Chevrolet Lumina); 3. Kulwicki (Ford Thunderbird); 4. Elliott (Ford Thunderbird); 5. Gant (Oldsmobile Cutlass); 6. Martin (Ford Thunderbird); 7. Rudd (Chevrolet Lumina); 8. Geoff Bodine (Ford Thunderbird); 9. Cope (Chevrolet Lumina) a 1 giro; 10. Brett Bodine (Buick Regal) a 1 giro.

La classifica di campionato: 1. Martin 3169; 2. Earnhardt 3143; 3. Geoff Bodine 2982; 4. Wallace 2835; 5. Elliott 2761; 6. Rudd 2695; 7. Sheperd 2661; 8. Kyle Petty 2618; 9. Irvan 2587.

ALLA MITSUBISHI IL SESTO RAID D'AUSTRALIA

DARWIN — Dopo nove giorni di gara e 6500 km di percorso tra prove speciali e trasferimenti, l'equipaggio Shinozuka-Magne si è imposto nel 6. Australian Safari. I due, iscritti con una Mitsubishi Pajero, hanno preceduto i compagni di squadra Dunkerton-Gocentras di 53" e la coppia Officer-Officer di 2'00"21. La gara aveva preso il via da Sydney lo scorso 17 agosto portandosi subito nella zona più interna del continente. Infine hanno raggiunto Darwin sulla costa settentrionale lo scorso 27 agosto. Quello di quest'anno è il sesto successo consecutivo della Mitsubishi che finora si è imposta in tutte le edizioni.

RAID

Darwin (Australia), 18-27 agosto 1990

6. edizione dell'Australian Safari

La classifica: 1. Shinozuka-Magne (Mitsubishi Pajero) 8.25'16"; 2. Dunkerton-Gocentras (Mitsubishi Pajero) a 53"31; 3. Officer-Officer (Mitsubishi Pajero) a 2'00"21; 4. Glennie-Coote (Nissan Patrol) a 2'40"40; 5. Clark-Mickle (Nissan Patrol) a 2'47"34; 6. Denham-Denham-Stubbis (Mitsubishi Pajero) a 3'10"14; 7. Garland-Crockerburg (Mitsubishi Pajero) a 3'28"39; 8. Roberts-Carroll (Mitsubishi Triton) a 4'03"18; 9. Taylor-Morris (Nissan Patrol) a 4'17"17; 10. Owen-Brown (Nissan Patrol) a 4'17"33.

RALLY YUGOSLAVI CON FILIPOVIC DI NUOVO IN TESTA

BELGRADO — Tihomir Filipović con la seconda vittoria consecutiva ottenuta in questa stagione si è riportato in testa al campionato jugoslavo rally, che vedeva prima di questa gara al comando Brane Kuzmić. Il rally Bratstvo-Jedinstvo quarta prova del campionato, si è disputato su di un percorso interamente asfaltato, nelle colline attorno a Belgrado. Alla competizione hanno preso parte quarantasei equipaggi, quattro di questi erano formati da piloti locali alla guida di Delta Integrali preparate da scuderie italiane. Una delle berlinette torinesi era quella, preparata dal Race Day, che Filipović ha portato al primo posto sul traguardo. Si è trattato di un successo netto, maturato con prestazioni superiori al diretto rivale, Kuzmić, fin dalla prima speciale. Anche una foratura alla sesta prova speciale non ha rimesso in gioco il risultato, ciò in virtù del margine di vantaggio sino a quel momento acquisito da Filipović.

RALLY

Belgrado, 1 settembre 1990

4. prova del campionato jugoslavo

La classifica: 1. Filipović-Aćimović (Lancia Delta Integrale 16v) 1.03'58"; 2. Kuzmić-Ramuz (Renault 5 Gf Turbo) a 1'19"; 3. Popović-Santić (Lancia Delta Integrale 16v) a 2'52" 1. di GrN;

La classifica di campionato: 1. Filipović; 2. Kuzmić; 3. Luik.



F. 3 TEDESCA AL NURBURGRING PRIMO SUCCESSO DEL MOTORE MUGEN

RENSING ESAGERA E ZAKOWSKI NE APPROFITTA

NURBURG — C'era molta attesa per l'appuntamento del Nürburgring perché Otto Resing doveva vincere a tutti i costi per sperare di contrastare la conquista del titolo al leader Schumacher. Il suo tentativo però gli è valso solo una squalifica. Ad approfittare della situazione è stato Peter Zakowski che ha così regalato alla Mugen il primo successo nella F. 3 tedesca. Michael Schumacher pur avendo un bottino di 18 punti di margine sugli inseguitori non ha voluto adottare una tattica rinunciataria: in prova ha dettato legge rifilando oltre mezzo secondo ai rivali. Non male se si considera che era al debutto col motore Opel preparato da Spiess. Anche alla via della gara non ha avuto esitazioni



Zakowski, sopra (Action), precede Kraemer nella gara di F.3 sul circuito del Nürburgring: i due arriveranno in questo ordine al traguardo

portandosi subito al comando, tallonato come un'ombra da Rensing che già alla prima curva ha tentato un attacco. La manovra si rivelava azzardata con il risultato di far finire entrambe le monoposto di testa fuori pista. Anche attardati i due riprendevano la partita, mentre in vetta si insediava Zakowski. Rensing non si dava per vinto e in poco più di un giro è alle calcagne di Zakowski. Attaccava duramente ma commetteva un altro errore e si girava, mettendo in difficoltà Hessel e Ellen Lohr che si erano urtati per cercare di evitarlo. Mentre il pilota di Bonn era poi costretto al ritiro, Ellen Lohr riusciva a riprendere la corsa e a chiudere all'ottavo posto dopo una bella rimonta. Nel frattempo sia Kraemer che Panchyryz hanno superato Zakowski. Mentre pioveva a dirotto le con-

SCHIERAMENTO F.3 TEDESCA

Michael Schumacher (Reynard 903-Opel) 1'36"63	Otto Rensing (Ralt R134-Vw) 1'37"70
Frank Kraemer (Eufra 390-Opel) 1'38"41	Peter Zakowski (Reynard 903-Mugen) 1'38"43
Rolf Kelleners (Eufra 390-Spiess) 1'38"50	Klaus Panchyryz (Reynard 903-Vw) 1'38"52
Wolfgang Kaufmann (Reynard 903-Mugen) 1'38"54	Marc Hessel (Reynard 903-Opel) 1'38"54
Thomas Rabe (Reynard 903-Opel) 1'38"72	Franz Binder (Reynard 903-Vw) 1'38"97
Ellen Lohr (Ralt R1 34-Vw) 1'39"22	Marco Werner (Ralt R1 34-Opel) 1'39"68
Svend Hansen (Reynard 903-Vw) 1'40"50	Otto Schmitt (Reynard 903-Vw) 1'40"90
Marco Artl (Eufra 390-Vw) 1'41"07	Renè Wartmann (Dallara 389-Vw) 1'41"41
Markus Guffjahr (Ralt R1 34-Vw) 1'41"46	Ferdinand Ekbloem (Reynard 903-Vw) 1'41"46
J. Koszczelnik (Reynard 893-Vw) 1'42"73	Josef Neuhauser (Reynard 893-Vw) 1'42"75
Mario Grossmann (Reynard 893-Vw) 1'42"98	Otto Suerkel (Reynard 893-Vw) 1'43"45
Otto Schaefer (Reynard 893-Vw) 1'44"22	J. Sirrenburg (Reynard 883-Vw) 1'45"79
J. Rischka (Ralt R1 31-Vw) 1'45"00	Ivan Mueller (Reynard 903-Vw) 1'58"33

sequenze finiva per pagarle Kraemer che era in testa: andava in testacoda perché la pioggia gli era filtrata nella visiera. Anche Panchyryz gettava al vento la grande occasione: arrivava lungo a una staccata e si girava, venendo sfilato dai primi. Si accontenterà del sesto posto dietro alle spalle di Franz Binder che ha vinto la classe B. Il successo arrivava così a Zakowski che finalmente centra la prima affermazione in Formula 3. Al secondo posto si installava Kraemer davanti a Kaufmann e Rensing. Rensing però veniva tolto di classifica per guida pericolosa e sorpasso con bandiera gialla esposta. Il team Vw Motorsport però ha presentato appello.

F. 3 TEDESCA

Nürburgring, 1 settembre 1990

10. gara del campionato

Le classifiche: 1. Zakowski (Reynard 903-Mugen) 23 giri in 44'45"80 alla media di 140,024; 2. Kraemer (Eufra 390-Opel) a 1'46"; 3. Kaufmann (Reynard 903-Opel) a 1'47"8; 4. Schumacher (Reynard 903-Opel) a 1'47"8; 5. Binder (Reynard 893-Vw) a 2'06"; 6. Panchyryz (Reynard 903-Vw) a 2'35"; 7. Kelleners (Eufra 390-Vw) a 2'53"; 8. Lohr (Ralt R134-Vw) a 2'59"; 9. Mueller (Reynard 903-Vw) a 3'67"; 10. Ekbloem (Reynard 903-Vw) a 5'61"; 11. Hansen (Reynard 893-Vw) a 5'79"; 12. Schmitt (Reynard 893-Vw) a 1'21"05a; 13. Koszczelnik (Reynard 893-Vw) a 1'26"85; 14. Grossmann (Reynard 893-Vw) a 1'34"80; 15. Schaefer (Reynard 893-Vw) a 1'47"15; 16. Wartmann (Dallara 389-Vw) a 1 giro; 17. Svenkel (Reynard 893-Vw) a 1 giro; 18. Artl (Eufra 390 Vw) a 1 giro; 19. Sirrenburg (Reynard 883-Vw) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Kraemer in 1'54"10 alla media di 143,305 kmh.

Classifica del campionato: Schumacher 133 punti; 2. Rensing 105; 3. Kaufmann 81; 4. Panchyryz 69; 5. Mueller 57; 6. Zakowski 51; 7. Werner 47; 8. Kelleners 44; 9. Kraemer 40; 10. Lohr 39.

CHAMBEROD NELL'EUROSALITA DI TURCKHEIM

COLMAR — Si è disputata nell'Alsazia la penultima gara del campionato europeo della montagna, la salita di Turckheim. Vilarino, già sicuro del titolo nella 2. divisione con la sua Lola T298 è stato assente da questa gara. Il gr. C non è dunque sfuggito al francese Chamberod su Toj 206 Sc. Va notato che l'italiano Giulio Regosa su Osella ha conquistato il 5. posto di gruppo, molto nutrito, e la 10. posizione assoluta. Nell'ambito del campionato francese, le monoposto si sono giocate la vittoria assoluta della gara. Marcel Tarres su Martini Mk56, aggiudicatosi recentemente l'ottavo titolo nazionale, è stato nuovamente imbattibile. Una buona prestazione l'ha offerta anche Anne Baverey, che è riuscita a battere i suoi rivali maschili, Debias e Boccard nella classifica assoluta.

SALITE

Colmar, 2 settembre 1990

11. gara del campionato europeo

Le classifiche

Assoluta: 1. Tarres (Martini Mk56) 5'01"01 alla media di 142,321; 2. Baverey (Martini Mk56) 5'03"72; 3. Debias (Martini Mk58) 5'05"39; 4. Boccard (Martini Mk58) 5'06"05; 5. Arbell (Martini Mk52) 5'12"53; 6. Chamberod (Toj 206Sc) 5'14"72; 7. Stenger (Sachs Sprint) 5'16"77; 8. Pedraza (Prc M89) 5'20"68; 9. Darbellay (Lucchini S289) 5'21"43; 10. Regosa (Osella Pa9) 5'21"81.

Gruppo C: 1. Chamberod 5'14"72; 2. Stenger 5'16"77; 3. Pedraza 5'20"68; 4. Darbellay 5'21"43; 5. Regosa 5'21"81.

Gruppo B: Tchoubrikov (Peugeot 205 Turbo 16) 6'18"89; 2. Renck (Audi Quattro S1) 6'23"20; 3. Hann (Porsche 944 Turbo) 6'27"12; 4. Bohme (Porsche 944 Turbo) 6'27"31; 5. Chretien (Lancia 037) 6'33"37.

Gruppo A: 1. Dosieres (Bmw M3) 5'58"73; 2. Pignard (Ford RS500) 6'02"55; 3. Buby (Ford Sierra Cosworth) 6'03"74; 4. Leclerc (Mercedes 190E 2.5) 6'05"37; 5. Buhner (Ford Sierra Cosworth) 6'07"11.

Le classifiche di campionato

1. divisione: 1. Vilarino 135; 2. Stenger 92; 3. Darbellay 57; 4. Pedraza 54; 5. Nestl 47.

2. divisione: 1. Dosieres 150; 2. Tchoubrikov 132; 3. Charouz 130; 4. Boehme 120; 5. Hahn 96.

DEMUTH SI IMPONE A CARLSSON NEL FORMULA RALLY

HANAY — Il tedesco Harald Demuth, al volante di una Mitsubishi Galant Vr4, si è aggiudicato la quarta edizione del Formula Rally Germany, battendo nella finale lo svedese Ingvar Carlsson con la Mazda 323 4wd. Nella sua rincorsa alla finale, Demuth ha battuto senza problemi Alessandro Fiorio, su Lancia Delta 16V mentre nei confronti di Holzer si è dovuto ricorrere a una manche di spareggio in aggiunta alle due inizialmente previste. Holzer, eliminato nelle semifinali da Demuth, ha segnato il nuovo record del tracciato alla media di 82 kmh.

RALLY

Hanay, 2 settembre 1990

Formula Rally Germania

La classifica: 1. Demuth (Mitsubishi Galant Vr4); 2. Carlsson (Mazda 323 4wd); 3. Auroi (Lancia Delta integrale 16V); 4. Holzer (Lancia Delta integrale 16V).

LA 125 AMATORI TORNA IN GARA A AMPUGNANO

LA GARA nazionale in programma domenica prossima sulla Pista 2000 di Ampugnano (Siena) sarà aperta anche ai piloti della 125 Amatori. Queste le altre gare inserite nel calendario per le prossime due settimane:

16 SETTEMBRE

- Pista Azzurra
Jesolo (Venezia)
campionato mondiale di F.K. e F.A.
- Pista Montalto Uffugo (Cosenza)
60, 100, 125
- Circuito di Foggia
60, 100, 125
- Pista Le Sirene
Cavaglia (Vercelli)
2. prova Trofeo Dap
60, 100, 125, Amatori
- Pista di Fondi (Latina)
60, 100, 125
- Pista 2000
Ampugnano (Siena)
60, 100, 125, Amatori 125
- Circuito di Milazzo (Messina)
60, 100, 125
- Autodromo di Varano (Parma)
7. prova della Superkappa
- Circuito di Castel S. Pietro (Bologna)
Amatori Uisp 100 e 125
- Circuito di Fano (Pesaro)
60, 100, 125
- Circuito di Pralbolino (Brescia)
60, 100, 125

23 SETTEMBRE

- Circuito di S. Giustina
S. Giustina in colle (Padova)
60, 100, 125
- Pista Little Snake
Massafra (Taranto)
60
- Pista Conca del re
Castrovillari (Cosenza)
60, 100, 125
- Pista Winner
Nizza Monferrato (Asti)
60, 100, 125, 135, Amatori
- Circuito di Spello
Bastardo (Perugia)
60, 100, 125, Amatori 125
- Pista Mainenti
Ramacca (Catania)
Campionato italiano 125 Nazionale e C/Nazionale
- Pista di Rioveggio (Bologna)
60, 100, 125

30 SETTEMBRE

- Pista Ottava (Sassari)
60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata
S. Egidio alla Vibrata (Teramo)
60, 100, 125
- Pista di Ruffano (Lecce)
60, 100, 125, Amatori
- Pista S. Pancrazio
Fraore (Parma)
Trofeo delle Industrie (1. prova)
100, 100 e 125 Amatori



A destra, i piloti della F.K e, nell'altra pagina quelli della Formula A, già pronti per il mondiale (fotoBiondo)

FORMULA K DOMENICA SI ASSEGNA ANCHE IL TITOLO DELLA FORMULA A VIA AL MONDIALE SULLA PISTA AZZURRA

DOMENICA prossima la Pista Azzurra di Jesolo (Ve) ospiterà la prova unica di campionato del mondo della Formula K - divisione 2 (100 cc.). I 50 piloti più forti della categoria si affronteranno sul tracciato veneto senza esclusioni di colpi (ma sempre nella massima correttezza) in una prova che si preannuncia, sulla carta, infuocata. La compagine italiana, forte di 9 elementi, è formata da Pacchioni, vicecampione europeo della categoria, dalla Galiffa, quarta classificata nella stessa classe e da Pescatori, alla ricerca della sua prima affermazione iridata. Senza dimenticare Boldrini, campione italiano della 100 Internazionale nel 1989 e vicecampione europeo della F. K 135 nello stesso anno e Orsini, che lo scorso anno aveva sfiorato l'iride a Valence; Palmieri, che potrebbe utilizzare i riportiare sugli scudi le gomme Vega che si sono dimostrate in progressivo calo in questi ultimi tempi. Una curiosità: tra gli iscritti della Formula K c'è anche Piccini, fresco vincitore del titolo mondiale della 125 a Laval quindici giorni fa, al suo «debutto» con i mezzi della 100, quelli senza cambio di marcia. La sua unica preoccupazione sarà quella di non sfigurare tra i tanti campioncini della categoria. Tra gli stranieri sarà da tenere d'occhio Magnussen, il danese campione del mondo della 100 Junior lo scorso anno, oltre al fortissimo e temuto Verstappen, europeo nell'89 della SuperCento, alla caccia del suo primo titolo mondiale. L'olandese Koene si è spesso dimostrato molto veloce e, dopo aver vinto il titolo europeo della categoria, insegue l'iride a Jesolo. Tra gli outsider ci potrebbe essere anche Coubard, che si è appena imposto a Bordeaux nell'europeo della 100 Intercontinentale A. Molte squadre, inoltre, potrebbero utilizzare in gara i telai con prefirazioni simili a quelli di prossima omologazione mentre si rinnoverà l'eterno duello tra Bridgestone e Dunlop nelle gomme con la Vega quale unica rappresentante nazionale. Ecco, a lato, l'elenco dei piloti iscritti:

N.	PILOTA	NAZ.	TELAIO-MOTORE-GOMME
1	Koene	Ni	(Swiss H.-Rotax-D.)
2	Pacchioni	I	(Tony-Rotax-D.)
3	Eyckmans	B	(Tecno-Rotax-B.)
4	Galiffa	I	(Crg-Rotax-D.)
5	Magnussen	Ni	(Crg-Rotax-)
6	Pescatori	I	(Birel-Parilla-B.)
7	Hellberg	S	(Dino-Rotax-B.)
8	Jokinen	Sf	(Swiss H.-Rotax-B.)
9	Corbiau	B	(Pcr-Rotax-B.)
10	Boldrini	I	(Crg-Rotax-D.)
11	Orsini	I	(Birel-Atomik-B.)
12	Cuff	Gb	(Tony-Atomik-B.)
13	Verstappen	Ni	(Crg-Rotax-V.)
15	Janoray	F	(Tecno-Rotax-D.)
16	Zani	Ni	(Swiss H.-Parilla-B.)
17	Nilsson	S	(Crg-Rotax-B.)
18	Palmieri	I	(Pcr-Atomik-B.)
19	Lam	Hk	(Crg-Parilla-B.)
20	Bott	D	(Birel-Parilla-B.)
21	Buerger	D	(Tecno-Parilla-B.)
22	Van Es	Ni	(Swiss H.-Rotax-B.)
23	Munkholm	Dk	(Pcr-Pcr-B.)
24	Coubard	F	(Dino-Rotax-B.)
25	Machiels	Pe	(Tecno-Rotax-B.)
26	Jochamowitz	Pe	(Pcr-Pcr-B.)
27	Ampudia	Pe	(Crg-Rotax-B.)
28	Naruy	Pe	(Crg-Rotax-B.)
29	Nicolini	Pe	(Tony-Rotax-B.)
30	Nagel	Usa	(Crg-Rotax-B.)
31	Chan	Hk	(Swiss H.-Rotax-D.)
32	Ho	Hk	(Crg-Rotax-B.)
33	Sudjana	Ri	(Crg-Rotax-B.)
34	Piazza Musso	Rsa	(Pcr-Pcr-B.)
35	Lee	J	(Tony-Atomik-B.)
36	Kristensen	Dk	(Crg-Parilla-V.)
37	Bentham	Cdm	(Birel-Rotax-V.)
38	De Simoni	I	(Birel-Atomik-D.)
39	Moynihan	Gb	(Sprint-Pcr-V.)
40	Piccini	I	(Birel-Dap-B.)
41	Melby	Usa	(Tony-Parilla-B.)
42	Powles	Aus	(Pcr-Atomik-B.)
43	Noda	J	(Crg-Rotax-D.)
44	Murakami	J	(Swiss H.-Rotax-B.)
45	Arbuckle	Usa	(Tony-Parilla-B.)
46	Strotmann	D	(Birel-Rotax-B.)
47	Beggio	I	(Crg-Rotax-V.)
48	Dona	Ch	(Tony-Atomik-B.)
49	Otake	J	(Dap-Rotax-D.)

LEGENDA: B. = Bridgestone; D. = Dunlop; V. = Vega.

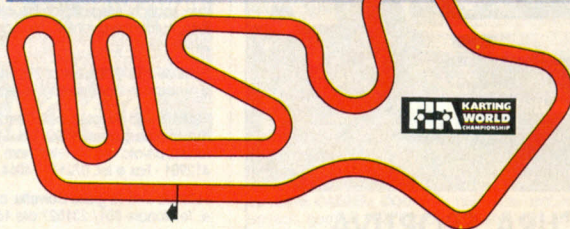


SU RAIDUE LA FINALE IN DIRETTA

LA GARA finale della Formula K verrà trasmessa in diretta su Raidue domenica 16 settembre a partire dalle ore 15.45. Anche altre televisioni europee hanno presentato agli uffici dell'Eurovisione la richiesta per trasmettere la manifestazione in diretta nei rispettivi Paesi; al momento si sono già candidate Svezia, Spagna, Finlandia, Francia e Inghilterra. E non è tutto: anche la rete televisiva statunitense Abc avrebbe avanzato la proposta di diffusione via satellite su tutto il territorio nazionale.

SUPERGOMME BRIDGESTONE A 5 PILOTI?

COME ogni anno, in occasione del mondiale di Formula K, sono già in circolazione le voci più incredibili sui presunti favoritismi nel settore delle gomme. L'ultima, e forse la più accreditata, sarebbe quella secondo cui la Bridgestone avrebbe già individuato i cinque piloti che potranno beneficiare delle famose «gomme speciali». Potrebbe essere questo l'unico modo per arginare lo strapotere della Dunlop che, in questi ultimi mesi soprattutto nelle gare internazionali, è riuscita a dettare legge.



UN CIRCUITO INTERNAZIONALE

INAUGURATA il 4 luglio 1961, la Pista Azzurra di Jesolo (nel disegno) è senza dubbio una tra le più famose a livello internazionale. Il tracciato ha una lunghezza di 1145 metri e una larghezza di 8, sorge su un'area complessiva di circa 77.000 metri quadrati. Su questo impianto hanno corso diversi piloti che ora militano in F.1, tra i quali anche Ayrton Senna. Dal giorno della sua inaugurazione ad oggi la Pista Azzurra ha già ospitato ben cinque campionati mondiali, compreso quello in programma domenica, due campionati europei e una prova di campionato italiano. Per raggiungere il circuito provenendo dall'autostrada Venezia-Trieste bisogna uscire al casello di Quarto d'Altino e seguire le indicazioni per Jesolo e in prossimità dell'abitato, quelle per la località «Il cavallino».

GLI SCONTI NEGLI ALBERGHI

IL KARTING Club Triveneto, organizzatore della prova mondiale, e l'associazione jesolana albergatori hanno studiato una simpatica iniziativa. A tutti coloro che si presenteranno al Booking Center allestito presso la stessa sede dell'Aja (Piazza Brescia - 300017 Lido di Jesolo) oppure telefoneranno allo 0421/91670 (fax 0421/93522) per avere informazioni sulla disponibilità alberghiera, potranno usufruire di un sconto pari al 5%.

IL PROGRAMMA DEL WEEK-END

GIOVEDÌ 13 SETTEMBRE

09.00 - 12.00 prove libere Formula K e Formula A

VENERDÌ 14 SETTEMBRE

7.30 - 08.30 prove di carburazione Formula A
9.00 - 11.30 prove ufficiali Formula K
12.00 - 13.30 prove cronometrate Formula A
14.30 manche di qualificazione Formula A (13 giri)

SABATO 15 SETTEMBRE

8.00 - 8.40 prove di carburazione Formula A
8.45 - 9.25 prove di carburazione Formula K
9.30 - 11.00 prove cronometrate Formula A
11.00 - 12.00 prove cronometrate Formula K
13.30 - 18.00 manche eliminatorie F. A e repechage (13 giri)

DOMENICA 16 SETTEMBRE

8.00 - 8.45 prove di carburazione Gp Jesolo
8.45 - 9.30 prove di carburazione Formula A
9.30 - 10.15 prove di carburazione Formula K
11.00 - 11.30 prefinaie Gp Jesolo (17 giri)
11.30 - 12.00 prefinaie Formula A (18 giri)
12.15 prefinaie Formula K (18 giri)
14.15 finale Formula A (26 giri)
14.45 finale Formula K (26 giri)
15.15 finale Gp Jesolo (26 giri)
16.00 finale Gp Jesolo (26 giri)
17.15 finale Gp Jesolo (26 giri)

ANCHE «RAMBO» INSEGUE L'IRIDE

FABIANO Belletti, meglio conosciuto nell'ambiente come «Rambo», dovrà sudare le proverbiali sette... tute per tenersi dietro gli altri concorrenti è cercare di vincere il titolo mondiale di Formula A, dopo aver conquistato quello continentale. Infatti, sono ben 83 gli iscritti che si affronteranno per conquistare uno dei 34 posti disponibili per la finale. Anche in questa categoria la nostra rappresentativa può contare su piloti di assoluto rilievo come Danilo Rossi, vicecampione europeo della 100 Junior e terzo nella prova continentale della 100 Intercontinentale A. Ci sarà anche Malandrucchio (con i motori Rotax...), mondiale Junior nell'88 e europeo nell'89, insieme a Trulli, tricampione italiano della 100 Nazionale e vicecampione mondiale quest'anno nella Junior. Tra i «deb» Ingolfo e Manetti, quest'ultimo tra i protagonisti nel tricolore '90. Ecco l'elenco dei nostri portacolori, con il rispettivo numero di gara, insieme ai principali concorrenti stranieri.

N.	PILOTA	NAZ.	TELAIO-MOTORE-GOMME
101	Belletti	I	(All-Parilla-B.)
102	Loefgren	Sf	(Crg-Atomik-B.)
103	Redeker	Nl	(Dino-Rotax-B.)
104	Neumann	Dk	(Tony-Rotax-B.)
105	Crevels	N1	(Tecno-Rotax-B.)
106	Kristensen	Dk	(Crg-Comer-B.)
107	Sund	Dk	(Crg-Rotax-B.)
108	Malevaut	F	(Tony-Rotax-B.)
109	Goldstein	B	(Crg-Rotax-B.)
110	Crinelli	I	(Tony-Rotax-B.)
111	Andresson	S	(Dino-Rotax-B.)
112	Baetz	F	(Crg-Parilla-D.)
113	Targett	Aus	(Tony-Comer-B.)
114	Watt	Dk	(Pcr-Pcr-B.)
115	Bouhet	F	(Tony-Atomik-B.)
116	Fisichella	I	(Pcr-Pcr-B.)
117	Gustavsson	S	(Dino-Dino-B.)
118	Zetterstroem	S	(Swiss H.-Rotax-V.)
119	De Lorenzi	I	(Birel-Rotax-V.)
120	Vassort	F	(Tony-Rotax-B.)
122	Daoudi	F	(Tecno-Parilla-B.)
123	Roussillon	F	(Tony-Rotax-B.)
124	Wannorskog	S	(Birel-Rotax-V.)
135	Rossi	I	(Crg-Rotax-D.)
136	Smith	Gb	(Gillard-Rotax-B.)
147	Trulli	I	(All-Parilla-Dunlop)
156	Meier	D	(Tecno-Atomik-B.)
157	Balistreti	I	(Merlin-Atomik-D.)
159	Ingolfo	I	(Birel-Atomik-B.)
168	Cancellieri	I	(Crg-Rotax-B.)
195	Manetti	I	(Tony-Rotax-B.)

LEGENDA: B. = Bridgestone; D. = Dunlop; V. = Vega.

NUOVI TELAI DALLA CRG PER BOLDRINI

ANDREA BOLDRINI, campione italiano della 100 Internazionale e vicecampione europeo in Formula K nella stessa stagione, correrà il mondiale di Formula K con i telai della Crg. Dopo le ultime due prove dell'europeo, continua la collaborazione tra il pilota perugino (in procinto di passare all'automobilismo) e la Casa di Lonato. Alla base del divorzio tra Boldrini e la TonyKart, dopo un connubio che durava da diverso tempo, ci sarebbero le eccessive «attenzioni» della Casa di Prevalle nei confronti di Pacchioni, pilota ufficiale della squadra.

■ **GIORNALISTI.** Sono oltre 60 i giornalisti accreditati a Jesolo in occasione della prova iridata. Oltre a quelli della carta stampata, secondo i dati diffusi dalla segreteria del Karting club triveneto, ci sono numerosi colleghi del settore televisivo provenienti da ogni parte del mondo.

■ **CLINICA MOBILE.** Anche a Jesolo, come era già accaduto per la coppa del mondo della Junior, sarà presente la clinica mobile del dott. Claudio Costa, appositamente attrezzata per gli interventi traumatologici d'urgenza. L'unità medica è composta da una sala di rianimazione e da una sala operatoria pronta ad entrare in funzione in pochi minuti.

■ **AMPLIFICAZIONE.** Già in precedenza si erano manifestati problemi nel sistema di diffusione sonora sulla pista. Questa volta, per non correre inutili rischi, gli organizzatori hanno provveduto a installare un nuovo impianto in grado di erogare complessivamente ben 10.000 watt!

■ **SALA STAMPA.** Sorgerà sotto una gigantesca tenda la nuova sala stampa appositamente allestita per il mondiale all'interno del Villaggio Hospitality. Oltre alle normali linee telefoniche saranno a disposizione diversi telefax e alcuni monitor collegati con il sistema Videotel.

■ **SERENA.** Al momento di andare in stampa non era ancora giunta alcuna conferma ufficiale ma gli organizzatori avrebbero assicurato, in occasione delle finali, la presenza del presidente della Csa, Fabrizio Serena, insieme al suo collega tedesco Wilhelm Lyding.

■ **FLAMMINI.** A Jesolo ci sarà anche l'hospitality della Flammini Racing, il pullman a due piani appositamente attrezzato con monitor e videoregistratori che finora era stato visto soltanto in occasione delle gare del campionato italiano di Formula 3.

■ **SYNECO.** Anche la Syneco, una società milanese specializzata nella produzione di lubrificanti per motori a due tempi, fa parte degli sponsor del campionato mondiale di Jesolo. Già da tempo l'azienda lombarda aveva legato il suo nome con la Pcr per lo sviluppo di nuovi oli da competizione.

VELOCITA'

16 SETTEMBRE

Mid Ohio

Campionato F. Indy
Mini Indy
Cart
Tel. 001/ 313/ 3348500

Varano

Camp. italiano F.3
Coppa Renault 5
Formula Panda
Sogesa
Tel. 0521/ 36671

Donington

Camp. inglese F.3
Campionato turismo
Donington Racing Club
Tel. 0044/ 332/ 810048

Magny Cours

Camp. francese F.3
Asa Nevers Magny
Cours
Tel. 0033/ 86/ 212074

Stock car a Dover

Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/ 904/ 2530611

Misano

Campionato Prototipi
Formula Alfa Boxer
Formula 2000
Challenge Porsche
Automotosport Srl
Tel. 0541/ 615221

Magione

Challenge Saico
Challenge F. Ford
Amub Magione
Tel. 075/ 840303

Salzburgring

Campionato europeo
autostoriche
Verein der Freunde
des Auto
Tel. 0043/ 222/ 375174

Autodromo del Levante

Campionato italiano
autostoriche
Scuderia Apulia
Tel. 080/ 9921148

RALLY

11-14 SETTEMBRE

Manx Rally

Campionato europeo
coefficiente 20
Manx Rally Ltd
Tel. 0044/ 624/ 23624

14 SETTEMBRE

Rally Malaysia

Camp. Asia-Pacifico
Mmsc
Tel. 0060/ 3/ 5508788



SERVIZIO QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE CON LA SIP

CHIAMATE IL **1637**

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

OPPURE **(051) 997.997** SE DI ALTRO DISTRETTO



Il campionato di Formula Alfa Boxer fa tappa a Misano. Nell'immagine, il giovane
Rino Mastronardi tra i protagonisti della Formula promozionale (Photo4)

**Corri con
O.Z.**



Hanno corso con O.Z.

CAMPIONATO ITALIANO F. 3 - MONZA

2. M. Savoldi su Dallara/Coperchini
4. E. Visco su Dallara/Supercar

FORMULA ALFA BOXER - VARANO

1. Ballabio
2. Aries
3. Gasbarri

CAMPIONATO ITALIANO RALLY - PIANCAVALLO

2. Deila - Scalvini su Lancia Delta 16V/Astra
3. Cimolai - Vazzoler su Lancia Delta 16V

RALLY VALLI IMPERIESI - COPPA ITALIA

1. D'Ambra - Salvatore su Opel Kadett Gsi



**Ruote O.Z.
Vinci in sicurezza**

ALTRE SPECIALITA'

16 SETTEMBRE

Coppa dell'Amatrice

Coppa Csai montagna
Ac Rieti
Tel. 0746/ 43339

Coppa Nissena

Campionato italiano
Coppa Csai montagna
Autostoriche
Ac Caltanissetta
Tel. 0934/ 35911

**Pedavena-Croce
d'Aune**

Halley Team
Feltre (Belluno)

Sillano-Ospedaletto

Pro Loco Sillano
(Lucca)

**Slalom Riviera
del Corallo**

Campionato italiano
Alghero Corse
Tel. 079/ 975247

**Cantalupo Ligure
Pallavicino**

Supergara
Tel. 0173/ 65425

Slalom Colli Tarcentini

Gr. Sport Tarcentino
Tarcento (Udine)

Slalom di Vaiano

Ass. Sport e Motori
Tel. 0574/ 571260

**Slalom Città
di Montepredone**

Angry Team
Tel. 085/ 8944370

**Slalom Città
di S. Biagio Platani**

Asac Casteltermeni
Tel. 0922/ 911282

**Slalom Nebiè
Mammola**

Cosenza Corse
Tel. 0984/ 72895

Coppa Gigi Pezzullo

Salerno Corse
Tel. 089/ 232806

**Velocità su terra
a Cellole**

Partenope Sport
Tel. 081/ 650782

**Velocità su terra
a Vittorio Veneto**

Campionato italiano
Autocross alle Cave
Tel. 0438/ 500137

**Velocità su terra
a Latina**

Cross Srl
Tel. 0773/ 481748

14-15 SETTEMBRE

Coppa Liburna

Campionato italiano
coefficiente 2
Sc. Livorno 1949
Tel. 0586/ 505002

**Rally internazionale
Polizie europee**

A. N. Forze di Polizia
Padova

15-16 SETTEMBRE

Rally Valle Varaita

Coppa Italia 2. zona
coefficiente 5
Saluzzo Rally Club
Tel. 0175/ 42792

16 SETTEMBRE

Rally del Gargano

Ac Foggia
Tel. 0881/ 32838

Rally San Nicola

Manfredi
Rallysprint
Ac Benevento
Tel. 0824/ 21582

Rally della Valsassina

Rallysprint
Valle Intelvi Corse
Tel. 031/ 831068

1960 GRANDE PAURA A BONNEVILLE

Il giorno fatidico è finalmente arrivato. Dopo una prima presa di contatto a Goodwood e alcuni passaggi per saggiare la consistenza del fondo del lago salato di Bonneville, negli Stati Uniti, il 16 settembre Donald Campbell tenterà di strappare a John Cobb il record mondiale di velocità sulla terra. Quel giorno Campbell lancia il Bluebird, fantastica «balena» con struttura a nido d'ape e spinta da una turbina d'aereo, in una serie di passaggi di prova per controllare tutti i parametri relativi sia al mezzo che alle condizioni atmosferiche. Durante il sesto passaggio però il Bluebird viene spostato da una raffica di vento, perde aderenza e dopo una serie di terrificanti piroette si ferma pressoché distrutto. Campbell ha subito ferite decisamente lievi se rapportate all'incidente, avvenuto su stima a quasi 600 kmh. Stabilito proprio quel giorno, ma tredici anni prima, il record mondiale di velocità su terra resta nelle mani di John Cobb.

CRONOSCALATE. Anche se il titolo europeo è già al sicuro nelle tasche dello svizzero Heini Walter la lotta non manca davvero nell'ultima prova della serie continentale, che si disputa vicino a Vienna. Al Gaisberg Walter è secondo, battuto da un Sepp Greger in gran forma con la sua Porsche Rs 60 spider.

1970 BRIAN REDMAN RE A IMOLA

Il mondiale marche è ormai da tempo nelle mani della Porsche ma la 500 Km di Imola, gara internazionale di durata senza validità iridata, fa da occasione per un succoso spareggio fra le vetture tedesche e la Ferrari. Grande sconfitta della stagione la 512S, affidata per la gara italiana a Merzario e Giunti, ce la mette tutta per contrastare il passo alle 917 del team di John Wyer condotte da Rodriguez e Redman. Dopo una falsa partenza scatta in testa Merzario: la pressione delle Porsche è però grande e l'italiano commette un errore che costa alla Ferrari ogni possibilità di successo. In testa c'è uno scatenato Rodriguez. Al 36. giro svanisce però il sogno di successo del messicano, costretto all'uscita per evitare una vettura ferma in testa coda in mezzo alla pista. Vince così Brian Redman, davanti a Galli e De Adamich.

FORMULA 2. Sul percorso ricavato all'interno dell'aeroporto militare di Tulln, vicino a Vienna, si disputa una prova dell'Europeo che viene intitolata a Jochen Rindt, scomparso la settimana precedente durante le prove del Gp d'Italia di F.1. È la Tecno a dominare: la prima manche va a Regazzoni, la seconda a Cévert. Ma la Bmw di Ickx coglie il successo per somma dei tempi beffando Regazzoni, che si è ritirato nella seconda frazione di gara.

1980 IL SORPASSO DI PIQUET

Il grande cambiamento ha avuto luogo: il Gp d'Italia è passato da Monza a Imola in virtù della prevista alternanza tra i due impianti per gli anni a venire. Lo storico passaggio di consegne avviene alla luce di una classifica piloti che vede Nelson Piquet, vincitore in Olanda, alitare sul collo di un Alan Jones che non è più così sicuro con la sua Williams. Sono ormai due soli i punti che dividono i contendenti alla corona iridata della F.1 1980. I due partono sulla stessa linea, la terza, preceduti dalle Renault di Arnoux e Jabouille, dalla Williams di Reutemann e dall'Alfa Romeo di Bruno Giacomelli. È tuttavia Villeneuve a far provare i primi brividi ai 150.000 presenti quando, tra il 5. e il 6. giro, in seguito alla foratura di una gomma, perde il controllo della sua Ferrari T5 e va a sbattere contro il muretto che precede la curva della Tosa. Se la cava con un grosso spavento è il classico «colpo di frusta». La gara vede il perentorio successo di un grande Piquet, che precede in pista Jones e lo scavalca nella classifica iridata.

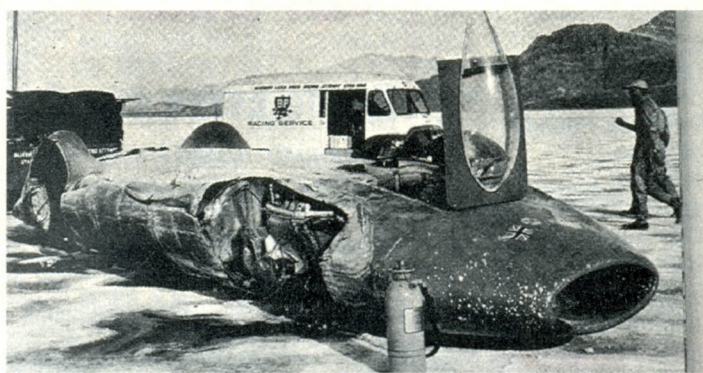
RALLY. Si disputa in Nuova Zelanda l'8. prova del mondiale piloti, 6. del mondiale marche. Brilla, una tantum, la stella della goffa e pesante Datsun 160J, magistralmente condotta da Timo Salonen che precede Röhr.



1960. Il Bluebird, veicolo condotto da Donald Campbell, reca evidenti segni dell'incidente avvenuto durante il tentativo di record

1970. Brian Redman e la Porsche 917 azzurro-arancio del team di Wyer si aggiudicano la 500 Km di Imola non valida per il titolo iridato

1980. Mentre Piquet è al comando del Gp d'Italia, che si disputa a Imola, la Ferrari di Villeneuve è distrutta a lato pista (Attualfoto)



944 S2 CABRIO.

IL RESPIRO DEL VENTO

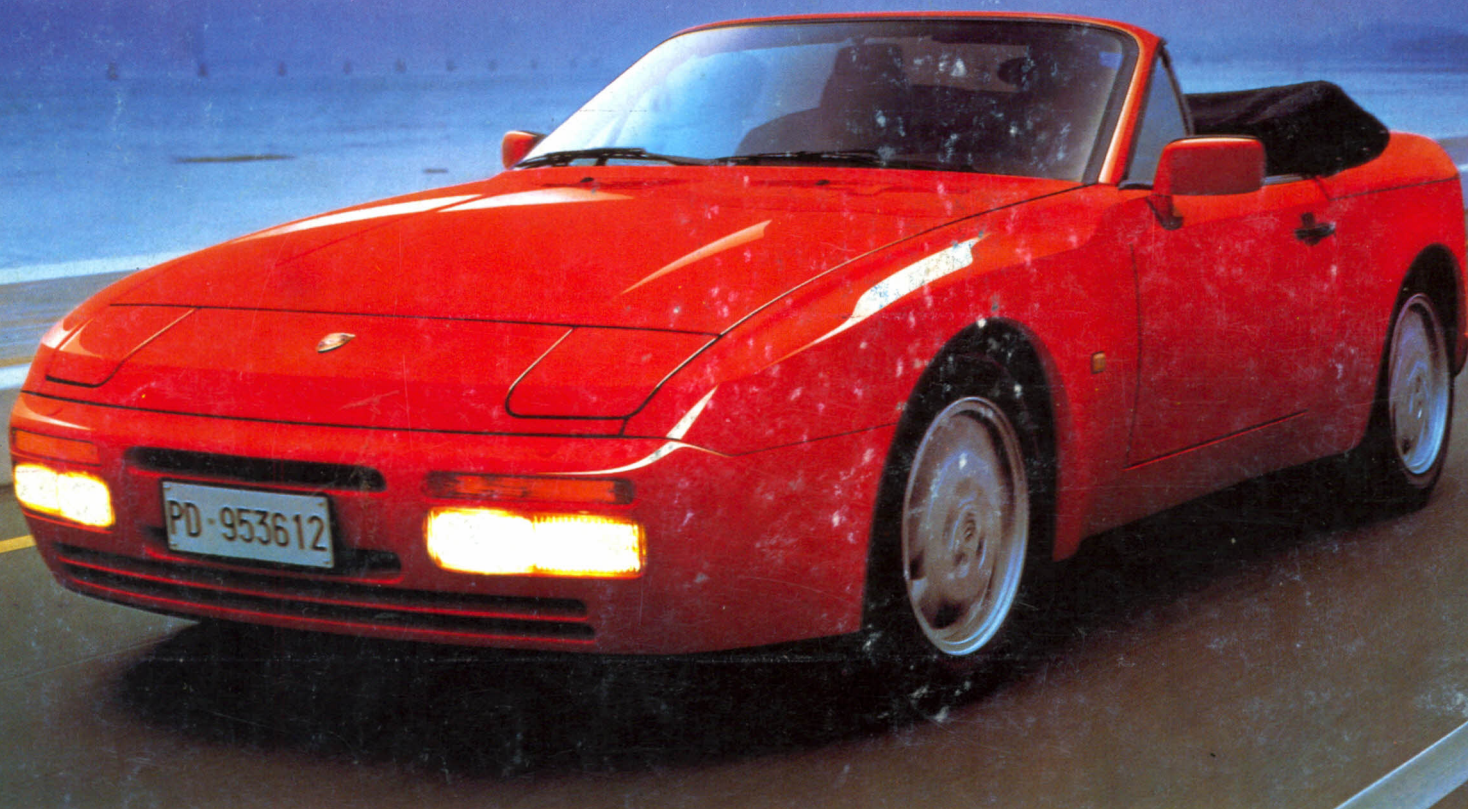
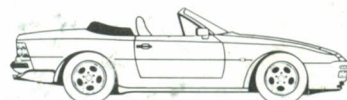
Fascino e tecnologia per un'auto dal carattere unico e indescrivibile: la 944 S2 Cabrio esprime la filosofia

Porsche con il fascino della guida a cielo aperto. Nata sulle piste per arrivare sulle strade di tutto il mondo, la

944 S2 Cabrio si avvale di prestazioni uniche e vi invitiamo a provarne tutta la seduzione presso i nostri

concessionari esclusivi. Gli indirizzi si trovano sulle pagine gialle.

Porsche-Italia, C.so Stati Uniti 35, Camin-Padova, Tel. 049/8292911.



Adver Commworld

PORSCHE
EMOZIONI TECNOLOGICHE