

AUTO SPRI

**C'È IL POSTER
DELLA JORDAN**



**GUIDA
A MONZA**

SETTIMANALE **36**
Anno XXXV - 5 - 11
settembre 1995
Sped. in abb. postale
Pubbl. inf. 50%
L. 4.000

**INTERVISTA
ESCLUSIVA
CON GERHARD**



**GENTE
CHE VA**

BERGER

**Perché
ho lasciato
la Ferrari
per la
Benetton**

GRAND HOTEL F1

**GENTE
CHE
VIENE**



**TUTTE LE FOTO
DI ALAIN
IN McLAREN**

PROST

**Perché
tutti
giurano
che
tornerà
a correre
col team
di Dennis
nel '96**



DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

CAPISERVIZIO
Diego Forti (F.1)
Angelo Orsi (Immagine)
Sergio Remondino (Rally)

INVIATI SPECIALI
Alberto Antonini
Leonardo Iannacci
Cesare Maria Mannucci
Carlo Massagrande
Maurizio Ravaglia

REDATTORI
Mario Donnini
Pietro Gasparri
Marisa Imbrogno
Marco Ragozzoni
Arturo Rizzoli

SERVIZI SPECIALI
Roberto Boccafoli
Paolo Bombara
Gianni Cogni
Giorgio Piola
Fabio Ravaoli
Alessandro Stefanini
Enrico Zanarini

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
Giordano Capelli (responsabile)
Adriano Bolla
Alberto Rondelli

SEGRETERIA
Samantha Floreancig
F. Gigi Rueckert (esteri)
Mirco Lazzari (archivio)

DISEGNI
Stefano Adami
Antonio Sassi
Giorgio Serra
Massimo Vallese

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

DISTRIBUZIONE:
Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C.
Piazza Colonna 361 - 00187 Roma
tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697
Telex Dipari 626169.

All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A.
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)
teleFax: 02/57512606.

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

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



AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961
ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE SPA

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

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

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

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

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

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

VELOCITA'

- FORMULA UNO
12 Il ritorno di Prost
- FORMULA UNO
18 Speciale Monza
- FORMULA INDY
38 Gara a Vancouver
- TEST
46 Raffiche di Micra
- GRAN TURISMO
52 Bpr: crescita extra europea
- DTM
58 Il borsino dei piloti
- FORMULA 3
80 Gara a Binetto
- SUPERTURISMO
84 Gara a Pergusa

RALLY

- SPECIALE
98 Trofeo Cinquecento
- TRADIZIONE TERRA
98 Rally del Mobile

OPINIONI

- 4 Io, canaglia**
di Giorgio Faletti
- 11 Domenica notte**
di Carlo Cavicchi

RAGAZZONI



L'ALTRA DOMENICA

- 72 Le gare in Italia**

PRODOTTO

- 68 Fiat Bravo e Brava**

RUBRICHE

- 6 new modelli**
- 8 lettere**
- 72 news on the road**
- 76 news velocità**
- 92 news rally**
- 101 domenica sprint**
- 102 news karting**
- 106 news estero**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

ED E' SUBITO... SERRA

OGGI UN CAMBIO GOMME!

OGGI DUE CAMBI GOMME!



DIESSE *Qualità a 95*

IO, CANAGLIA



EX

GIORGIO FALETTI

Quante volte, leggendo i giornali, lo hai visto lì, accanto al tuo nome, quel monosillabo maledetto, quelle due lettere che determinano un cambiamento così radicale di vita che nemmeno precipitevolissimamente può esprimere. Prima lo sapevamo tutti com'era e soprattutto, meglio di noi, lo sapevi tu. C'era quel volante, quel motore, c'erano quelle curve, la gara, il fischio del vento da trecento all'ora sul casco e tutta quella gente e tutte quelle foto e perché no, tutte quelle donne e quei soldi. Poi è venuta la decisione e in quella scelta c'era la stanchezza, la furbizia e la saggezza di cui ti avevamo fatto credito per tutti questi anni. Nell'immaginario di tutti c'è un casco appeso a un chiodo e una tuta colorata che oscilla leggermente fino a fermarsi mentre, senza guardarla, giri le spalle e ti allontani. Quello che è stato da lì in poi lo sai solo tu, noi possiamo solo immaginare. Sicuramente un periodo di pigra lunga vacanza, con la sola compagnia del sollievo di non dover più scegliere le gomme, decidere o improvvisare una tattica di gara, rischiare la pelle in fondo per chi, per che cosa. È stato bello giocare a golf e andarsene al mare col pensiero di esserne uscito in tempo da quel bailamme di sospensioni e sospetti, tutti velati perché non si potessero scoprire e copiare. Li hai visti tutti lì, quando tornavi in pista col passe da visitatore, tesi e schiavi, in quelle bizzarre macchine che a guardarle bene non sono né belle né comode e ti sei magari ancora di più convinto di aver fatto la scelta giusta. Però... Quando è stato, per la prima volta, che la pallina da golf non ti è sembrata poi così bianca e rotonda e il mare così azzurro e la vacanza così piacevole? Cosa hai provato quando, per la prima volta, lo hai visto lì, il monosillabo infame, piazzato come un parassita accanto al tuo nome: Alain Prost, EX-pilota. È bizzarro come una parola così piccola possa fare una differenza così grande. Non sappiamo cosa proverai tornando a guidare la McLaren, cosa sentirai dentro, se deciderai di tornare o no. Se lo farai, saremo tutti con te, noi che solo col pensiero abbiamo guidato una Formula Uno e soltanto nei sogni vinto un Campionato del Mondo, tutti noi piloti della domenica, con così poco talento e così pochi piedi. Staccherai dal chiodo il casco e la tuta e al posto loro ci appenderai la tua leggenda, pronto a giocartela un'altra volta. In cambio avrai un passe con su scritto «Alain Prost-Pilota» e tutte le volte che vedrai una pagina di giornale illuminata da una foto che ricorda Senna, il tuo grande rivale, magari smetterai di chiederti chi dei due è ancora vivo.



FLAVIO BRIATORE (foto SOLDANO-DPPI)



CIAK
SI GIRA

La borsa sotto gli occhi

MODELLI

a cura di **SERGIO REMONDINO**

NEWS

Il bacio della Pantera

La Starter, una delle Case che hanno fatto la storia dei kit e dei modelli «speciali» in scala 1/43, ha pronte alcune novità da... urlo. Si comincia con il kit, al solito in resina, della De Tomaso Pantera Gruppo 4 (nella foto) che vinse il Giro d'Italia nel '73, per continuare con la Matra 650 Sport prima al Tour de France '71 e con una inedita Porsche 908/3 LeMans '74. Questo per quanto riguarda le «vecchie glorie». Venendo a oggi, dobbiamo assolutamente segnalare due versioni della Courage C34, una della Mazda-Kudzu, una della Kremer K8: tutte vetture che hanno corso dalla 24 Ore di LeMans di quest'anno, come la Porsche 911 Gt2 con i colori Repsol. Questi kit costano in media 80.000 lire l'uno.

Starter: 164 Chemin St. Jean du Desert, 13005 Marsiglia (Francia). Tel. 0033/ 91925672.

SONO LE 348 SCHIERATE IN GRAN TURISMO

Tre Ferrari da Bang... supersonico

Sulla base, già ottima, della sua Ferrari 348 Challenge, la Bang ha preparato tre interessantissime versioni della berlinetta del Cavallino rampante e si accinge a commercializzarle. Si tratta di tre Ferrari 348 in versione Gran Turismo viste lo scorso anno nelle gare della serie riservata alle Gt e alla 24 Ore di LeMans. Proprio a quella famosissima competizione si riferiscono la 348 Gt con i colori Repsol (numero 57 nella foto) pilotata da Saldana-Vilarino e DeOrleans e la 348 Gt con i colori Totip (numero 64) condotta da Larrauri, Mancini e Gouhier. Una terza versione è relativa all'esemplare del Ferrari Club Italia di Mancini e Monti (numero 1 nella foto). Tutti in metallo pressofuso e in scala 1/43, questi modellini costano 53.000 lire ciascuno e sono



quasi a livello degli «speciali» realizzati a tiratura limitata la conferma che anche in Italia si possono vedere pezzi degni (ad esempio) di quelli della tedesca Minichamps. Tali riproduzioni sono caratterizzate dalla presenza di alcuni particolari fotoincisi, da una buona cura dell'insieme (migliorabili i dettagli intervenendo con limetta e pennello), dalla buona qualità delle decorazioni.

Bang: Via degli Abeti 292, 61100. Pesaro. Tel. 0721-24403.



Alfa 75 e Delta 8V by Marcolin

Grande appassionato di rally, Marcolin sforna a getto continuo versioni particolari, tutte sempre decisamente accattivanti, di vetture già realizzate dai produttori di kit in scala 1/43. Questa volta tocca a due automobili utilizzate da Giacomo Bossini (dunque rifinite come da abitudine per il bresciano nel colore rosso scuro dello sponsor Elicent). Si tratta della Alfa Romeo 75 in versione rally 1000 Miglia '87 (numero 4) e della Lancia Delta 8V in versione rally di Piancavallo '88. La base è per entrambe della Meri Kits, il costo è di 195.000 lire l'una. Sono disponibili solo già montate e rifinite.

Marcolin Automodellismo: Corso Vittorio Emanuele 54/e, 33170 Pordenone. Tel. 0434-521300.



Due cavallini di razza dalla Vitesse

Ancora due varianti della Ferrari 308 Gtb da parte della Vitesse. Si tratta della 308 che disputò il Tour de France dell'83 con Jean Claude Andruet e Michel «Petit» Biche, dipinta nell'inconsueta (per una Ferrari) livrea blu e bianca dello sponsor Pioneer. L'altra è la 308 con i colori Marlboro e in versione gare su terra che Antonio Zanini portò in gara nella Baja España '84, antesignana delle attuali prove «sprint» dei rally-raid. Entrambe molto belle, in metallo pressofuso e in scala 1/43, queste due Ferrari possono diventare con pochi interventi ottimi soggetti da collezione. Al costo di 47.800 lire l'una.

La Mini Miniera: Via Fenoglio 30, 12100 Cuneo. Tel. 0171-344420.



COVER STORY

LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna



FERMO POSTA

GIAMBATTISTA DE LUCA - Casale Monferrato (To) — Lei ha l'età giusta per muovere i... primi passi. Provi a rivolgersi al kartodromo più vicino per avere alcune dritte: la pista Winner a Nizza Monferrato.

LUCA MACHETTI - Ss73 Ponente, n. 178 Siena — Questo nostro lettore vuole corrispondere con appassionati di F.1 tifosi del pilota inglese Martin Brundle.

LINDA AMATA - Gozzano (No) — Il francese Didier Pironi concluse la sua carriera in F.1 durante le prove (disputate sul bagnato) del Gp di Germania 1982 sul circuito di Hockenheim. La sua Ferrari 126 C2 farnonò violentemente la Renault di Alain Prost che procedeva a bassa velocità lungo il tracciato. La vettura si impennò per poi disintegrarsi. Pironi fu estratto con numerose fratture agli arti inferiori che lo costrinsero ad un lungo periodo di degenza. Dopo essersi ristabilito l'ex pilota della Ferrari si dedicò alle gare off-shore. Qui trovò la morte il 23 agosto 1987 durante una competizione disputata all'Isola di Wight, in seguito al tragico rovesciamento del suo scafo.

FELICIANO MITTOLO - Capriglia Irpinia (Av) — Provi a rivolgersi alla libreria dell'Automobile, via Treves 15/17, 20090 Vimodrone (Mi).

BIAGIO MARABETI - Corleone (Pa) — Oltre a Giovanni Lavaggi gli altri piloti siciliani in F.1 sono stati Nino Vaccarella e Gaetano Starrabba. Entrambi hanno gareggiato saltuariamente nella massima formula nella prima metà degli anni '60.

1965

Il Trofeo Internazionale Prototipi Gt è giunto ormai al termine e la Ferrari si è aggiudicata trionfalmente il titolo, grazie a 4 storici trionfi: la Rossa ha infatti vinto 1000 Km di Monza, Targa Florio, 1000 Km del Nurburgring e 24 Ore di Le Mans. Per gli avversari soltanto le briciole...

1975

Siamo alla vigilia del Gp d'Italia e si respira l'atmosfera magica ed eccitante dei grandi eventi. Niki Lauda potrebbe laurearsi campione del Mondo al volante della Ferrari, a 11 anni di distanza dall'ultimo alloro iridato conquistato dalla Casa di Maranello grazie all'inglese John Surtees.

1985

In attesa di Monza i tifosi del Cavallino Rampante trattengono il fiato per la sfida tra Alboreto e Prost, che si giocheranno nelle ultime gare il titolo di F.1. A Spa, nel Mondiale Prototipi muore in un incidente il tedesco Stefan Bellof, il pilota su cui la Germania da corsa puntava tutte le sue speranze.

Anche senza Ferrari Alesi... for ever!

Sono un fan di Jean Alesi e, da sempre, anche della Ferrari. Ma dal prossimo anno tiferò Alesi-Benetton. Senza nulla togliere a Gerhard Berger, sono convinto che Alesi sia un fuoriclasse, veloce, combattivo, intelligente e sempre impegnato al 110%, malgrado i risultati non siano soddisfacenti. A Spa, ancora una volta, Jean ha dimostrato ciò che vale come pilota, anche se in un momento di rabbia ha detto: «Chi se ne frega se ho fatto una bella partenza e dei bei sorpassi, se poi mi sono ritirato!». In parte Jean ha ragione: in F.1 contano solo i risultati, tuttavia quei cinque giri fatti alla maniera di Alesi la domenica del Gp del Belgio rimarranno impressi per sempre



nei cuori di molti appassionati di questo splendido sport.

Luigi Curti,
Malvicino (Al)

Sono molti i fan della Rossa ad essere dispiaciuti del trasferimento di Alesi alla Benetton per la stagione '96. Lo stile generoso del pilota di Avignone, la sua grinta, la sua voglia di non arrendersi mai sono evidentemente dei valori molto apprezzati. D'altra parte il bello del mercato dei piloti, «esplosivo» con tanto fragore in agosto, è stato proprio quello di rivoluzionare completamente quelli che sino a ieri erano i punti fermi nella mappa della F.1. Così la categoria, dopo un anno di sostanziale stasi, può dire di aver intrapreso nel migliore dei modi l'era post-Senna.

Sono tanti, quindi, gli spunti per nutrire interesse per la prossima stagione (vedi l'attesa per le prestazioni di Schumy in Ferrari e di Villeneuve con la Williams). Per ora concentriamoci sul presente e gustiamoci gli ultimi scampoli di Alesi in Ferrari!

Non c'è spazio per il motorino d'avviamento in F.1

Sono un appassionato di F.1 e da due anni leggo As. Recentemente ho visto un articolo riguardante l'utilizzo della batteria nella massima formula. A questo proposito vorrei sapere perché le monoposto non sono dotate di un motorino d'avviamento, che sarebbe indispensabile per ripartire in gara dopo un testacoda o qualsiasi altro inconveniente del genere.

Pierangelo Benedetti
Tivoli (Roma)

L'utilità logica di un motorino d'avviamento su una monoposto di F.1 è innegabile. Nel corso del recente Gp del Belgio, Mikka Hakkinen, giratosi al primo giro e ritiratosi subito dopo per lo spegnimento del motore, ne avrebbe avuto proprio bisogno! Tuttavia è la conformazione della vettura ad impedire (o, perlomeno, a scoraggiare) l'installazione del motorino stesso. Le F.1 attuali sono infatti dotate di un volano motore molto piccolo e di un retrotreno strettissimo (la cosiddetta forma a bottiglia di Coca-Cola). Ciò provoca dal

punto di vista logistico l'impossibilità di comprendere anche lo starter tra la strumentazione adottata. Questo tipo di scelta è comunque tipico degli ultimi 12-15 anni: all'inizio degli anni '80 le vetture avevano ancora a bordo il motorino d'avviamento, che, in caso di spegnimento del propulsore, dava al pilota la possibilità di... rimediare.

Diamo a Coulthard quel che è di Coulthard!

Appartengo alla vasta schiera dei tifosi della Rossa, tuttavia non nascondo di nutrire una certa simpatia per il secondo pilota della Williams, ovvero David Coulthard. Il motivo della mia lettera è essenzialmente dato dall'esigenza di protestare per le critiche che i giornalisti (stampa e Tv) rivolgono puntualmente allo scozzese anche quando sale sul podio. Non trovo affatto giusto criticare un pilota 23enne, che è stato catapultato nell'ambiente come rimpiazzo di Senna e che deve fare i conti con la sua poca esperienza. Confrontandolo con Herbert, sempre ammirato, si può facilmente notare che i distacchi tra Coulthard e Hill siano decisamente minori sia in qualifica che in gara, di quelli tra l'inglese e Schumacher. Se gli si recrimina di non

fotografie ORSI



tenere il passo del tedesco, bisogna dire che anche Hill fatica molto. Se infine qualche maligno dicesse che i posti sul podio Dave li ha avuti grazie ai ritiri degli altri faccio osservare che non è stato e non sarà l'unico... A mio avviso, invece, bisognerebbe notare gli sforzi e l'impegno che sta mettendo nelle ultime prove (dal Gp di Francia in poi), antepoendo il buon senso e l'attenzione all'aggressività eccessiva che non ha mostrato a inizio anno.

Fabio Rizzo
Portogruaro (Ve)

Le sue parole di apprezzamento nei confronti di Dave Coulthard trovano conferma anche nella bella gara di cui il pilota scozzese si è reso protagonista a Spa, dove è stato in testa sino al momento del ritiro, facendo inoltre segnare il giro più veloce. Tuttavia nei confronti di Coulthard «pesano» le gran-

di aspettative che tutti riponevano su di lui a inizio stagione, vuoi per le bellissime cose che aveva fatto vedere nel '94, vuoi perché lo scozzese si ritrova pur sempre tra le mani una Williams, che la stragrande maggioranza degli esperti giudica la miglior monoposto del Circus. Ovviamente ciascun tifoso è libero di tifare per chi meglio crede, anche se è un po' azzardato da parte sua sostenere che il valore dello scozzese è dimostrato dal minor distacco che lo separa dal suo caposquadra Hill, rispetto a quello che divide Herbert da Schummy. Ciò sarebbe vero se le capacità di Hill e Schummy fossero tutto sommato equivalenti: lei stesso dimostra di non crederlo... In ogni caso il suo beniamino è uno dei giovani più interessanti emersi nelle ultime stagioni e il suo futuro in F.1, malgrado l'ormai prossima partenza dal team Williams, è comunque decisamente assicurato.

RISPONDE L'ESPERTO

Vi scrivo per avere una spiegazione sulle metodologie applicate dagli ingegneri della Tyrrell per ottenere il tempo simulato sul giro, pubblicato da As alla vigilia di ogni Gp di F.1.

Fedele Conforti, Firenze

Per simulare un giro di una monoposto di F.1 e quindi ricavare un tempo indicativo di percorrenza, alla Tyrrell viene utilizzato un «Lap Top Computer», che altro non è che un computer portatile. All'interno di esso sono memorizzate tutte le varie mappe dei circuiti su cui si gareggia durante la stagione. Sulla mappa del Gp preso in considerazione viene così tracciata la cosiddetta traiettoria ideale, avvalendosi del sistema Cad (il cui significato è Computer Aided Design). Ovviamente la traiettoria ideale è costituita da un insieme di linee curve e/o rette. Tutto ciò in un momento successivo viene quindi immesso in un «file» del computer che fa parte di un programma molto più vasto, dove sono inseriti un buon numero di parametri che possono riguardare sia

la pista oggetto delle ricerche, sia la monoposto. Tra i primi valori, per le piste su cui si è già corso in precedenza, ci sono quelli riguardanti l'orografia del tracciato oppure quelli relativi all'indice di attrito con l'asfalto (ossia, in termini semplici, la sua abrasività). I parametri che interessano la vettura sono relativi al motore, come la potenza e l'accelerazione e anche la down-force, la resistenza aerodinamica. Questi ultimi provengono direttamente dagli studi effettuati in galleria del vento. Inoltre ci sono altri importanti punti di riferimento basati sull'assetto stesso della monoposto, che dipende, tra l'altro, dall'escursione delle sospensioni e dal carico delle molle. Mike Gascoyne, che funge da vice del direttore tecnico Harvey Postlethwaite, elabora quindi la gran mole di dati inseriti all'interno del computer e in breve tempo scaturisce il tempo simulato sul giro, che ha il valore di indicazione tendenziale. Va notato che in questa stagione è stato possibile verificare delle differenze tra i tempi ottenuti con la simulazione e quelli successivamente fatti segnare dalle monoposto Tyrrell. Tutto ciò ha una sua precisa spiegazione, derivante dai mutamenti regolamentari avvenuti al termine dello scorso anno, che hanno profondamente modificato le prestazioni delle monoposto. Tutto ciò cambiando o in certi casi «azzerrando» molti dei parametri incamerati nel corso delle stagioni precedenti.

L'ingegnere della Tyrrell Nigel Beresford spiega come si ricava il tempo «simulato»



E adesso, ce la farà Larini? La domanda, con un tono quasi da supplica, è arrivata via telefono pochi minuti dopo l'annuncio ufficiale del passaggio di Berger alla Benetton a partire dal prossimo anno. All'altro capo del filo c'era il presidente della Csaì, Alberto Librizzi. Voleva sentirsi dire di sì, sperava che noi di Autosprint potessimo anticipargli un sì cui, ovviamente tiene moltissimo. Per lui, ancora di fresca nomina e con già molte interessanti novità messe in campo un po' in tutte le discipline, sarebbe davvero la ciliegina sulla torta, una bella soddisfazione. Naturalmente non ha avuto da noi la risposta che desiderava, sia perché noi non sappiamo che cosa stia passando per la mente dei grandi capi a Maranello, sia perché forse anche i suddetti capi non hanno ancora deciso nulla, un po' perché presi in contropiede dal no di Berger, un po' perché diverse correnti di pensiero si stanno confrontando. Sulla bilancia ci sono i sentimenti e la gratitudine (Larini), la gioventù e le conoscenze precise delle cose più segrete della Williams (Coulthard), interessi di mercato Fiat in Sudamerica (Barrichello), forse voglia di scommettere con un giovanissimo di casa nostra ma con già buona conoscenza delle piste iridate (Badoer). Quattro nomi al rush finale, due in prima fila.

Su Nicola Larini, però, è doveroso spendere due parole, anche se non serviranno a nulla, anche se dettate da chi non conosce tutti i problemi e si fa forse prendere troppo dalla voglia di riavere un italiano alla Ferrari. Ci sono infatti ragioni di opportunità che non si possono non considerare e sono, nell'ordine, valore tecnico, immagine, economia. Valore tecnico. Oramai da anni a Maranello di Nicola conoscono vita, morte e miracoli. Test dopo test lo hanno monitorato come più non si può: sanno benissimo se i suoi tempi, sempre molto buoni, sempre vicinissimi a quelli dei suoi due più blasonati e pagati titolari, sono «veri». Addirittura i tecnici, telemetrie alla mano, sanno anche se sono talvolta viziati da più benzina a bordo oppure da marchingegni da sperimentare. Larini non è da scoprire, quello che può dare, di che cosa è capace, si sa. Come si sa anche che in gara può garantire risultati di alta classifica come ha ben testimoniato il secondo posto di Imola nel '94. Chiunque arrivi al suo posto, non Schumacher, naturalmente, non un Mansell o un Prost, sarebbe da verificare: tempi sul giro, adattamento al team, capacità di messa a punto, serietà sul lavoro, impegno.

Immagine. La mossa sarebbe una buona risposta alla Benetton che, al di là del valore tecnico del team, punterà molto su

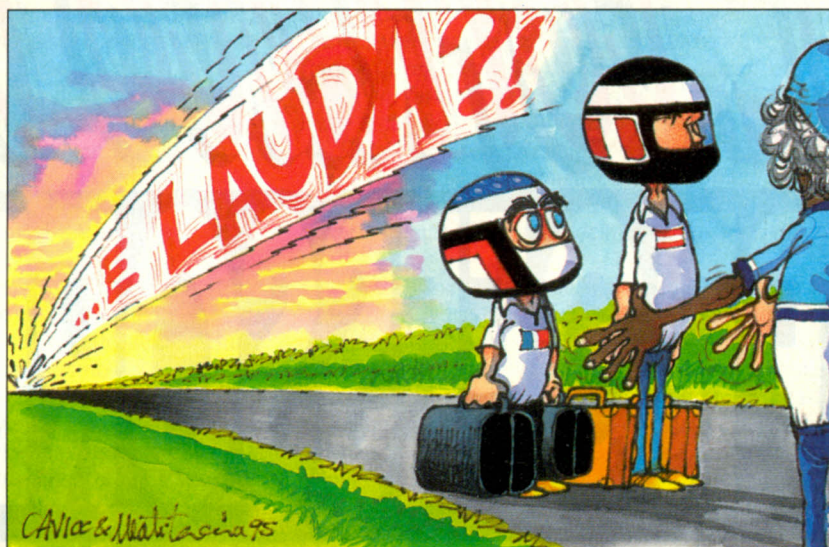
DOMENICA NOTTE



CARLO CAVICCHI

un'operazione simpatia proprio verso i fans di casa nostra e gli stessi media. Con Larini, con un italiano finalmente su un'auto da prime file, la risposta sarebbe perfetta. Il migliore del mondo da una parte, per i palati eternamente scontenti, e un valido italiano per i romantici, per quelli che un po' di veleno alla Ferrari non lo risparmiano comunque mai.

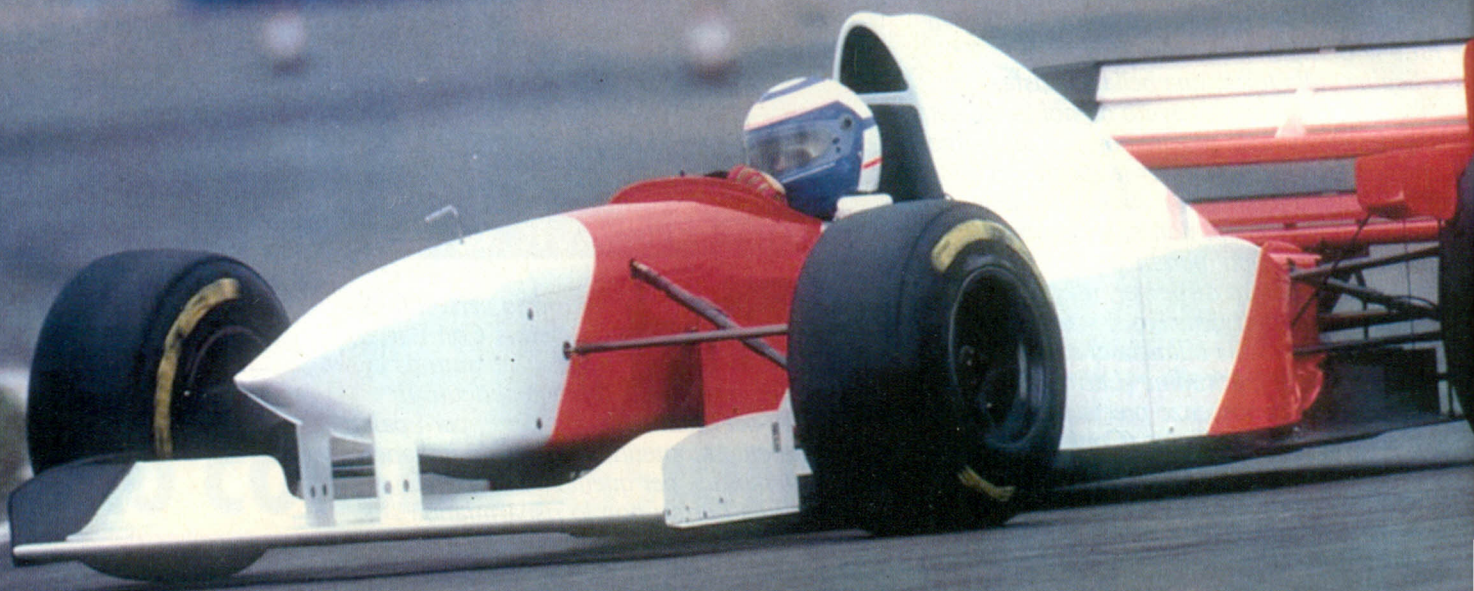
Economia. Nicola costerebbe il giusto, sicuramente saprebbe accontentarsi e si potrebbe dare un fermo alle immancabili accuse di spese esagerate piovute addosso al Cavallino per l'ingaggio di Schummy (naturalmente sarebbero arrivate critiche anche se non lo avessero preso per essersi fatti scappare il numero uno...). Sommando le «borse» dei due si andrebbe poco lontano da quelle del '95 con buona pace di Renault, di Agip, e degli scandalizzati di turno. Ecco, un pilota non lo si deve scegliere solo per questo, però è già qualcosa su cui riflettere. Noi di Autosprint, comunque, non avremmo dubbi.



IN COPERTINA

ALAIN PROST

Prost in azione a Silverstone la scorsa settimana con la McLaren Mp4/10. In basso, il Professore si infila nell'abitacolo di quella che con ogni probabilità è la sua nuova monoposto sotto lo «sguardo» corrucciato di Mika Hakkinen e Mark Blundell...



E' tornato il

PROFESSORE!

FORMULA ONE PICTURE



Un test per controllare che riflessi e automatismi fossero quelli di sempre. Tutto è andato benissimo e per Prost il rientro si fa più vicino. Alain nicchia, ma presto sosterrà un altro «provino»...

■ PAOLO BOMBARA

SILVERSTONE — Eccolo, è tornato! Il naso storto nascosto sotto l'inconfondibile casco bianco-blu, Alain Prost ha ripreso il volante di una F.1 la scorsa settimana, a Silverstone. Vederlo in pista fa venire i brividi, ricorda le battaglie con Ayrton Senna. Battaglie che non si rinnovano mai più, ma oggi c'è quello Schumacher che sembra imbattibile per tutti. Già, ma forse non per lui, non per Prost.

Ron Dennis non voleva dare troppa pubblicità all'evento, ma la bomba innescata dall'annuncio della collaborazione con il quattro volte iridato e (ex?) pensionato della F.1 è scoppiata in mano a tutti i protagonisti. A tutti tranne che a lui, a Prost, per il quale è comunque sempre importante far parlare di sé e mantenere così alto il suo livello di popolarità. La scorsa settimana a poco sono serviti i sotterfugi per cercare di nascondere il giorno esatto in cui Prost sarebbe sceso per la prima volta in pista con la McLaren Mp4/10-Mercedes. Lo stesso Prost aveva avvertito alcuni amici che il test sarebbe stato effettuato il mercoledì. «*Ma no*», ribattevano pronti alla McLaren, «*provveremo al più presto giovedì*». Ed infatti, Prost è sceso in pista accompagnato da un'aria di sotterfugio mercoledì, ma ci si è messa di mezzo un'avaria idraulica che lo ha fermato dopo un solo giro e mezzo. E tutto è stato in effetti rinviato all'indomani, rompendo così le uova nel paniere della McLaren, che sperava di non avere troppi giornalisti tra i piedi...

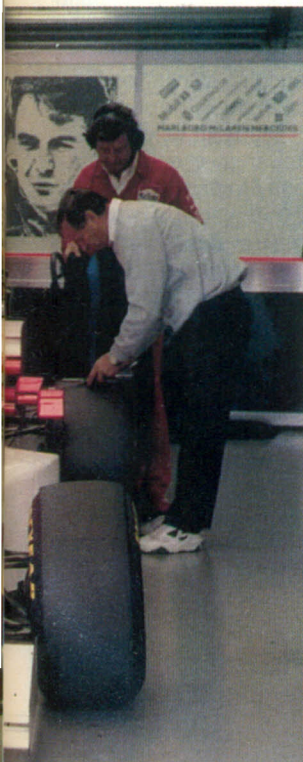
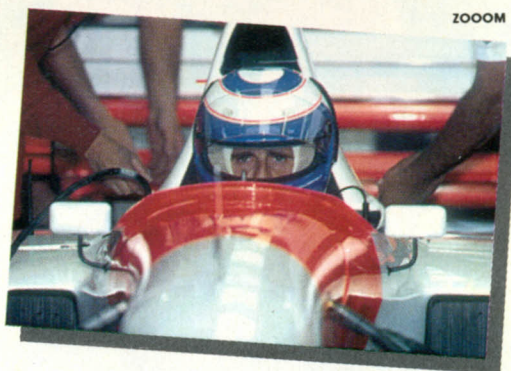
Invece giornalisti, televisioni e curiosi si sono accalcati sin dal mattino davanti al box della McLaren in attesa che le saracinesche si riaprissero. Tra i curiosi... non disinteressati c'era anche l'ultimo compagno di squadra di Prost, Damon Hill, che ha atteso sino all'ultimo che quelle saracinesche si alzassero per vedere Prost coi propri occhi in tuta e col casco in testa, pronto a partire per una giornata di lavoro da pilota di F.1. Hill sa bene come e perché Prost si è meritato il soprannome di «Professore», ora comincia a capirlo anche Hakkinen... In una sola giornata di lavoro che, secondo i programmi, sarebbe dovuta servire soltanto a verificare la posizione di guida, dal sedile ai vari comandi nell'abitacolo e alla regolazione di tanti piccoli dettagli, Prost si è anche permesso il lusso di girare con un ritmo piuttosto veloce e, soprattutto, nel pomeriggio di iniziare a lavorare sull'assetto della vettura, dando le sue prime indicazioni persino nel campo dell'aerodinamica... Vabbè che è stato contattato ufficialmente proprio per quello, ma per Hakkinen, che non gode di certo della fama d'essere un grande collaudatore, deve essere stata dura da digerire... La situazione, del resto, era abbastanza atipica. Da un lato dei box c'era Hakkinen, che ha lavorato per conto suo,

isolato o quasi, mentre dall'altro Prost accentrava l'attenzione di tutti, anche della maggior parte dei componenti della squadra. Attorno al francese s'indaffaravano l'ingegnere di pista di Blundell, Steve Hallam, ma anche gli ingegneri Pat Fry e Dave Ryan, nonché lo specialista dell'elettronica, Tyler Alexander, e quello dell'aerodinamica, Henri Durand. Prost ha quindi iniziato a mettere pressione sul finlandese e c'è riuscito appieno, come ha dimostrato lo stesso Hakkinen che a fine giornata ha voluto calzare gomme nuove e effettuare con poca benzina un paio di giri in condizioni da qualificazione... Hakkinen è così sceso a 1'28"44, staccando nettamente Prost (1'31"02) che però non disponeva di un telaio Mp4/10 e di un motore Mercedes nelle configurazioni più aggiornate e che, soprattutto, non ha cercato la prestazione assoluta. Al mattino, però, Prost era staccato di soli quattro decimi da Hakkinen e a mezz'ora dalla fine solo un secondo separava i tempi dei due piloti. Le cose inizieranno a farsi serie per Prost, come ha ammesso lui stesso, soltanto la prossima settimana, per la precisione martedì

12 e mercoledì 13, quando il francese riprenderà nuovamente il volante della McLaren, ancora a Silverstone. In quell'occasione la monoposto sarà in una versione dotata degli ultimi aggiornamenti e Prost inizierà a cercare i propri limiti. Per ora, il Professore ha coperto trentatré giri, al termine dei quali ha constatato la propria, perfetta, forma fisica: «*Sono*

molto sorpreso — ha detto Prost al termine della giornata — *perché non sono affatto stanco, ho l'impressione di aver smesso ieri: questi quasi due anni di vacanza mi hanno fatto bene. Per esperienza posso dire che dopo una giornata così molti piloti che hanno smesso da meno tempo, o che sono ancora in attività, come a volte capita per i piloti di F.Indycar, sono più stanchi. Eppure questa macchina è molto diversa ed anche più faticosa da pilotare rispetto alle ultime Formula 1 che ho guidato. C'è meno carico aerodinamico, la mia Williams-Renault '93 aveva molto effetto suolo, e non ci sono più agevolazioni come il sistema antipattinamento. Ma non ho avuto nessuna difficoltà d'adattamento. Mi sono piaciuto, sì, mi sono divertito*».

Solo la sessione di prove della prossima settimana darà le prime indicazioni circa le reali possibilità di un effettivo ritorno di Prost alle gare. Tutto dipenderà dal suo livello di competitività, ma visto quel che è stato capace di realizzare in questa prima presa di contatto, nella quale ha comunque girato sul passo della Tyrrell di Mika Salo e vista la grande volontà della McLaren di offrirgli un volante, sono già molti quelli pronti a scommettere che l'anno venturo Schumacher e Hill dovranno fare i conti anche con lui... ■





Prost pensieroso, a sinistra, in una pausa tra una serie di giri. A destra, Alain in azione a Silverstone sulla Mp4/10 con la quale ha compiuto la scorsa settimana un totale di 33 tornate



Dennis le sta tentando tutte per riportare il francese al volante di una McLaren in F.1. Addirittura Ron darebbe a Prost una Mp4/10 già per gli ultimi Gp del '95!

SILVERSTONE — Vedere Alain Prost nuovamente al volante di una McLaren, la vettura della squadra con la quale ha vinto tre dei suoi quattro titoli mondiali, fa un certo effetto. Soprattutto a Ron Dennis, che sogna già di riportare il Professore alla corte del suo team e che farebbe le carte false pur di convincere il suo «ex» a smettere i panni di pensionato della F.1 per rivestire quelli di protagonista. Una corte assidua a cui Prost non è insensibile ma che, forte della sua posizione di «oggetto prezioso», cerca di barattare contro un impegno che lo coinvolga al di là del ruolo di pilota e che lo sposi alla McLaren molto più a lungo di quanto può garantire la carriera di conduttore. Prost sogna infatti di occupare il posto che oggi è di Dennis, lasciando a questi la direzione amministrativa della McLaren, le cui molteplici attività rischiano comunque di distrarre Ron dalle corse. Prost gode per questo anche dell'amicizia di Mansour Ojeh, titolare della maggioranza della McLaren, e dell'appoggio della Mercedes, che è coinvolta direttamente e che ha più di una parola da spendere in merito alla questione... La volontà della McLaren è evidente e, addirittura, si dice che Dennis vorrebbe convincere Prost a pilotare una McLaren già negli ultimi tre Gran Premi della stagione! Un'ipotesi che farebbe sicuramente

La McLaren lo

POCHI GIRI E SUBITO CRITICA L'ASSETTO

E' sempre in... cattedra

SILVERSTONE — Un giro e mezzo ad andatura ridotta mercoledì pomeriggio della scorsa settimana (per la... storia, alle 16.35) concluso

al traino di una vettura di soccorso. Un piccolo errore di valutazione ed un'avaria idraulica hanno messo fine anticipata al primo giorno di prove.

L'indomani, Prost inizia subito a fare sul serio e sin dal primo giro transita in piena accelerazione sul rettilineo principale, ma le staccate sono anticipate, la velocità di percorrenza delle curve... circospetta. Il fatto è che Prost vuole prima ben memorizzare come si manovra il semi-automatico, come funziona l'acceleratore elettronico e come frena la McLaren (il sistema della Mp 4/10 permette di usare il piede sinistro). Nel corso della giornata, Prost compie trentatré giri, e... un paio di errori (concluso con altrettanti testacoda) ma questo è un buon segno, l'indicazione che Alain non ha preso la cosa alla leggera e che ha forzato il ritmo. Lo dimostrano i tempi. Dopo essersi fermato a 1'31"96 al termine dei primi 19 giri, al mattino, Prost è progressivamente sceso sino a 1'31"02. Sistemata la sua posizione di guida, ha anche dovuto modificare l'assetto, limitandosi diplomaticamente a commentare che le regolazioni di Hakkinen «sono decisamente singolari», per poi aggiungere «spero che il lavoro di sviluppo effettuato oggi, possa servire ai piloti della McLaren sin dal Gp d'Italia a Monza». E via, Prost porta la prima stoccata ad Hakkinen, la cui rapidità di pilota non va apparentemente di pari passo con la sensibilità e capacità nelle regolazioni, né con l'affidabilità in gara, visto come ha gettato al vento (per fare l'esempio più recente) un possibile risultato da podio a Spa. ■

gioco a tutta la F.1, a cominciare da Bernie Ecclestone e si sa come quest'ultima condizione abbia spesso sbloccato molte situazioni...

«Non so che cosa deciderà di fare Prost — ha commentato il diesse della McLaren, Jo Ramirez — *quel che è certo è che questa volta non ci sto più a fare da persuasore. Quando, ad inizio '94, Alain provò la McLaren-Peugeot, ho passato tre mesi a telefonargli ogni giorno o quasi per convincerlo. Adesso, quando incontro Alain parliamo di tutto, ma non della sua effettiva voglia di ritornare in gara. In ogni caso, per le prove che sosterrà dopo Monza, gli metteremo a disposizione la miglior vettura possibile, con tutti gli aggiornamenti e col miglior motore di cui disponiamo.*»

Probabilmente, per parare l'eventuale contraccolpo di un eventuale rifiuto di Prost a tornare a pilotare, dopo che già Mansell ha gettato la spugna nel corso della stagione, i vari partner cercano ora di minimizzare le proprie aspettative. Lo stesso Ron Dennis non si lascia andare a proclami in pubblico, pur rimanendo possibilista... «Non si può escludere che Prost torni a gareggiare in F.1 — ammette Dennis — *ma non bisogna per ora esagerare sul suo coinvolgimento nella nostra squadra, anche se una parte della sua collaborazione è proprio quella di pilotare. Bisogna aspettare di sentire le sue impressioni dopo che avrà provato a fondo la Mp4/10. Utilizzata sapientemente, l'esperienza di Alain può essere molto utile per tutti noi.*» Più cauto ancora è Norbert Haug, responsabile delle attività sportive della Mercedes. «Non bisogna mettere il carro davanti ai buoi. Per ora si tratta di una prova, nulla più. Per noi sarebbe già abbastanza se Alain si limitasse al ruolo di collaudatore e al contempo facesse vincere le nostre vetture sulle piste del Dtm. Per quanto concerne la F.1, un pilota esperto come Prost sarà molto utile per l'evoluzione delle McLaren ed anche per permettere ad Hakkinen di sfruttare meglio il suo talento». (p. b.)



HANNO DETTO

MAX MOSLEY: «Saremo tutti entusiasti se Prost tornerà in F.1. Egli è ancora giovane e sicuramente capace di competere al massimo livello. La decisione, tuttavia, è solo sua e nessuno riuscirà a convincerlo esercitando su di lui qualsiasi tipo di pressione».

JEAN Alesi: «Sinceramente non credo proprio che Alain tornerà a pilotare in gara. È troppo intelligente per farlo. Non posso parlare per lui, ma l'ho sentito spesso ultimamente e lo conosco bene. Lui è partito dalla F.1 all'apice della carriera, sulla scala di un quarto titolo mondiale. Avrebbe tutto da perdere a tornare, le difficoltà sono molte e lo sa».

DAMON HILL: «Sono decisamente a favore del rientro di Prost. Le prove che ha svolto con la McLaren dimostrano che ha ancora voglia di pilotare. L'età non conta».

KEKE ROSBERG: «Prost ha detto che il suo non è un ritorno alle competizioni e io accetto che il suo non sia un ritorno, ma come dice lui un semplice test. Ma bisognerebbe chiedergli: se non vuoi tornare a correre perché mai fare un test su una Formula 1?».

MARIO ANDRETTI: «Come uomo Prost è ancora giovane. Non credo che avrà problemi fisici ad adattarsi di nuovo alla guida di una F.1. Diverso il discorso sulle sue reali motivazioni. Mi sembra un poco confuso. In fondo questa è la seconda volta che si ritira e poi decide di tornare. Quando si prendono decisioni del genere bisogna crederci sino in fondo».

EMERSON FITTIPALDI: «Se realmente Prost torna alle corse, per la F.1 è una cosa fantastica. Io penso che adesso Prost abbia voglia di guidare, sia eccitato dall'idea di tornare al volante di una monoposto. Cosa però ha realmente nella testa potrà saperlo solo dopo aver provato a fondo la McLaren».

vuole

IN COPERTINA

GERHARD BE



Berger, qui a colloquio con Briatore, firmando un contratto biennale con la Benetton è tornato alle origini. Il pilota austriaco aveva infatti conquistato la sua prima vittoria in F. 1 proprio con una Benetton-Bmw, nel Gp del Messico 1986; primo successo, peraltro, anche del team anglo-italiano

Perché ho scelto la

BENETTON

Il pilota austriaco prima ha detto sì alle offerte di Briatore e, subito dopo, ha detto sì, sull'altare, ad Ana. Ecco i motivi di scelte che significano una vita nuova, lontana da Maranello

ALBERTO ANTONINI

Farà una vita un po' diversa dalle altre bambine. Non tanto perché papà Gerhard ha sposato mamma Ana quando lei aveva già un pancione di otto mesi (succede nelle migliori famiglie), quanto perché i primi passi li muoverà, probabilmente, sul ponte di uno yacht. Che sarà la sua casa per diversi mesi all'anno. Maria — se davvero la chiameranno così — nascerà ad ottobre: appena in tempo per vedere papà in tuta rossa, ancora per qualche settimana. Dal prossimo anno, per due anni, Gerhard Berger avrà quella azzurra della Benetton. In undici stagioni di Formula Uno ha cambiato squadra cinque volte: con un doppio ritorno. La prima volta che si presentò a Maranello veniva da una squadra che non era ancora di Flavio Briatore, ma aveva già vinto, grazie a lui, il suo primo Gp. Adesso il cammino si è invertito. «Sono un pilota Ferrari, vado in Benetton e ho la

McLaren come testimone», spara tutto allegro al telefono portatile. Verissimo: alle sue nozze, venerdì primo settembre al municipio di Montecarlo, a fargli da testimone c'era la moglie di Mansour Ojeh, il gran capo della Tag. Più un altro testimone e il funzionario. Mentre la notizia del cambio di squadra faceva il giro del mondo, al pomeriggio lui era già in barca a prendere il sole. Tipico: per settimane ha inchiodato il mercato piloti del dopo-Schumacher: e mentre qualcuno lo dava già riconfermato a Maranello, lui teneva duro prima di mettere la firma definitiva. In poche ore ha ribaltato la situazione. Ma prima di quelle ore decisive ci sono mesi, ed episodi, che vale la pena di ripercorrere. Con lui, stavolta, a fare da guida.

«In sostanza, anche solo pensare di lasciare la Ferrari, di parlare con altre squadre, era molto difficile. Dal punto di vista emotivo io ero al 100 per cento un pilota di Maranello.»



◀ Con loro sono passato per periodi diversi, belli e brutti, e non mi sentivo di abbandonare degli amici».

— Eppure...

«Eppure era necessario che continuassi a restare in contatto con il mercato, con Benetton, con McLaren. E a un certo punto mi sono chiesto: Okay, cosa è che vuoi davvero? Soldi, l'atmosfera giusta, successo: le cose fondamentali erano queste tre. Ma fra queste, il successo è di gran lunga la più importante. Sì, i soldi mi piacciono, vivere bene mi piace: ma la cosa cui tenevo di più era di vincere altre gare».

— E perché non il mondiale?

«Perché parlare del titolo è facile, arrivarci un'altra faccenda. Se poi vinci abbastanza Gran Premi diventi campione del mondo, no? Dunque, mi sono guardato intorno e la situazione era chiara: due squadre, Benetton e Williams, hanno messo le ali».

— E prima hai cercato un contatto con la Williams, ma la porta era chiusa.

«È vero: prima di Budapest ero abbastanza vicino a firmare con loro. Ma, semplicemente, nei miei calcoli non avevo tenuto conto di Jacques Villeneuve».

— E i colloqui con la Benetton da quanto tempo andavano avanti? Nei loro piani rientravate da tempo...

«La prima volta che ho sentito parlare di un interessamento da parte loro è stata a Silverstone. Ma mi sembrava un'ipotesi lontana, io e Flavio Briatore a lavorare assieme. C'erano delle difficoltà, non avevamo gli stessi interessi. Parlando con Flavio, però, ho davvero scoperto la Benetton. E sono rimasto sorpreso: Briatore è uno che sa sempre quello che vuole, quello di cui c'è bisogno per portare la squadra al successo. Forse, dall'anno scorso, non hanno sempre avuto il miglior telaio in assoluto; ma le strategie, l'atmosfera erano ottime. E poi, nel '95, è arrivata la Renault».

— E proprio i francesi hanno insistito per avere un altro pilota di lingua tedesca, per ragioni di mercato, al posto di Schumacher.

«Sì, negli ultimi tempi, diciamo da quattro settimane, la Renault si messa a fare pressione perché arrivassi io. Da lì in avanti ho passato un momento difficilissimo: per decidermi, dovevo separare il lato emotivo dalla voglia di riuscire. Alla fine ho scelto quello che, anche se le cose in F.1 cambiano in fretta, sembrava il "pacchetto" migliore, con più opportunità di vittoria».

— Ma davvero la decisione stata presa all'ultimo momento, sulla base di una clausola che poteva svincolarti dalla Ferrari se il primo pilota avesse guadagnato più di te?

«Non spetta a me dare i dettagli del contratto, ma ammetto di essere stato a Enstone, a parlare con gli uomini Benetton, il lunedì dopo il Gp del Belgio. E finché non c'è stata la firma, giovedì, non ero sicuro di niente».

— Parlando con un giornalista svizzero avevi detto di essere al 60 per cento in Ferrari e



AMADUZZI



CRONOLOGIA DI UNA FIRMA

Ormai, per sapere dei programmi Ferrari, basta consultare... l'avvocato Agnelli: è stato lui a dare a dare in anteprima la notizia dell'ingaggio di Schumacher e della partenza di Berger. Battute (ma non tanto) a parte, ecco una sintesi degli avvenimenti che hanno portato i due piloti ferraristi a lasciare il Cavallino, con una mossa molto decisa per Alesi e una serie di ripensamenti per Berger.

15 maggio: al Gp Spagna si concretizzano le possibilità di portare via Schumacher alla Benetton. Eddie Jordan ha una battuta profetica: «Piacerebbe a tutti, ma l'unica che può permetterselo è la Ferrari...».

11 giugno: Jean Alesi vince il suo primo Gran Premio, in Canada; ma già la Ferrari ha in programma di sostituirlo per fare posto a Schumacher, e la Renault lo vuole in Benetton. Gerhard Berger dichiara ad As di essere in grado di riconfermarsi quando vuole a Maranello: è solo questione di soldi.

8 luglio: a Silverstone la Benetton, che ha già praticamente preso Alesi, contatta anche Berger. Gerhard però gioca al rialzo con la Ferrari e rivela che la cifra per il contratto '96 è di «quindici o sedici milioni di dollari».

29 luglio: alle sette del mattino, a Hockenheim, Michael Schumacher si incontra in segreto con i responsabili Ferrari. Lo scambio con Alesi, sotto la supervisione di Ecclestone, è ormai cosa fatta. Berger cerca un abbinamento con la Williams.

4-11 agosto: il mercoledì prima del Gp Ungheria, il presidente Montezemolo annuncia in un'intervista a "la Stampa" che per Alesi in Ferrari non c'è più posto. Frattanto, Frank Williams fa girare Jacques Villeneuve sulla Fw17. Subito dopo, spiazzando Berger, prende la decisione di ingaggiare il canadese. Cifra indicata: due milioni di sterline (cinque miliardi di lire). A Budapest Damon Hill incontra Briatore nel tentativo di tenere alte le sue quotazioni; ma anche lui è ormai riconfermato in Williams. Si parla di sei milioni e mezzo di sterline, ovvero quindici miliardi: il triplo che nel '94. Circola la voce di una clausola che avrebbe impedito a Schumacher, in ogni caso, di firmare per la Williams.

16 agosto: la Ferrari ufficializza l'ingaggio di Schumacher, per due stagioni. Seguono a ruota il comunicato Benetton per Alesi e quello Williams per Hill e Villeneuve. Berger, intanto, si è incontrato con Norbert Haug della Mercedes per discutere le possibilità McLaren.

21 agosto: la McLaren annuncia che Alain Prost tornerà al volante di una F.1 per alcuni test con la Mp4/10.

28 agosto: il giorno dopo il Gp del Belgio, Berger vola a Enstone e incontra Flavio Briatore. Poi raggiunge a Monza la Ferrari e la mette al corrente dei suoi dubbi. Il suo pre-contratto, già firmato, ha una clausola che gli permette di rescindere dall'accordo se il primo pilota guadagna più di lui: chiaramente, una scappatoia sia per il pilota che per la squadra.

Giovedì 31: quando ormai la proroga per una decisione è scaduta, Gerhard manda in Inghilterra il suo avvocato per la firma del contratto biennale con Benetton.

Berger e Alesi dopo le tre stagioni trascorse insieme alla Ferrari, si ritroveranno nella stessa squadra anche il prossimo anno. Sotto, Gerhard al volante della Benetton-Bmw con la quale prese parte al Mondiale di F.1 del 1986

ORSI

al 40 per cento in Benetton. Eppure in Italia la sensazione era ben diversa.

«Dipende dal momento. Poteva anche essere 90 a 10, o viceversa, a seconda che prevallesse il lato emotivo o quello razionale...».

— Quindi un mese fa, quando ci avevi detto di essere frustrato, sentivi che con la Ferrari queste opportunità non c'erano più.

«La Ferrari per me è ancora... ancora un oggetto sconosciuto, per certi aspetti. Mi dà impressioni sempre diverse. Ma di sicuro, a breve termine, arriverà a vincere. Io darò il centodieci per cento, da qui alla fine della stagione. Purtroppo oggi nessuno ricorda come era la situazione quattro anni fa: e non parlo solo della F.1, ma anche del settore produzione. Oggi ci sono modelli come la F50, la 355, la 456 che sono al massimo livello. E nei Gran Premi la Ferrari si può permettere di ingaggiare il campione del mondo».

— Quella è anche una questione di soldi.

«Sicuro, i soldi c'entrano: ma non sarebbero

bastati senza una garanzia di risultati. Anni fa la Ferrari prendeva sei, sette secondi dalla Williams: oggi è più vicina. Manca ancora quel secondo che il più difficile da recuperare».

— Credi che Michael ce la farà a vincere da subito con la Rossa?

«Non posso dirlo con certezza. È veloce, intelligente. Non so come riuscirà a gestire i rapporti interni, ma il potenziale c'è».

— E per il secondo pilota '96, la tua impressione qual è?

«Mi risulta che Coulthard abbia solo un accordo, non un contratto, con la McLaren. Larini? Non saprei, penso che alla fine vogliono qualcuno con esperienza di corse».

— Come farà la Ferrari a risolvere il caso Lauda? Dopo che tu te ne sarai andato c'è ancora motivo per lui di restare?

«Non è un segreto che Niki e Jean Todt siano tutt'altro che amiconi. Ma Todt sta lavorando con tutte le forze, Montezemolo crede molto in lui. Non so come gestirà il problema di Lauda, ma se gli daranno tempo, le cose potrebbero cambiare in meglio».

— Torniamo alla Benetton. Da quanto tempo sapevi di Alesi?

«All'incirca, da dopo il Gp di Germania. Conoscevo tutte le condizioni del suo contratto. E sono pronto a far squadra con lui, senza problemi. Quelli che abbiamo avuto dopo Monaco ormai sono stati risolti. Può darsi, come ha detto Briatore, che Pat Symonds, l'ingegnere di Schumacher, vada davvero a lavorare con lui; ma in questo momento non è importante definire queste cose: ho fiducia nello staff tecnico Benetton».

— Quando inizierai a provare con la nuova squadra?

«Non lo so di preciso, ma penso all'inizio del '96».

— Ormai tutte le mosse del mercato sono controllate da Bernie Ecclestone. È successo anche per la tua trattativa?

«Assolutamente no, ho trattato da solo, e poi per la firma finale ho dato delega al mio avvocato».

— A un certo punto, la McLaren era sembrata l'alternativa più probabile. È stato Prost a chiuderti la porta?

«Con loro parlo da sempre. Non so com'è, ma ogni volta che corro in un team mi restano degli amici. È così anche per la Ferrari, con Jean Todt. Onestamente, però, se mettessimo giù su un pezzo di carta come stanno le cose, oggi non ci sarebbe una ragione per preferire la McLaren alla Ferrari».

— La IndyCar ti interessava davvero, o era solo uno scherzo?

«Ne ho parlato, con i responsabili della Philip Morris. Ma non ho ricevuto proposte dagli Usa».

— Sul tuo contratto Benetton, però, non si parla di opzione. Dopo il '97 andrai davvero a correre in America?

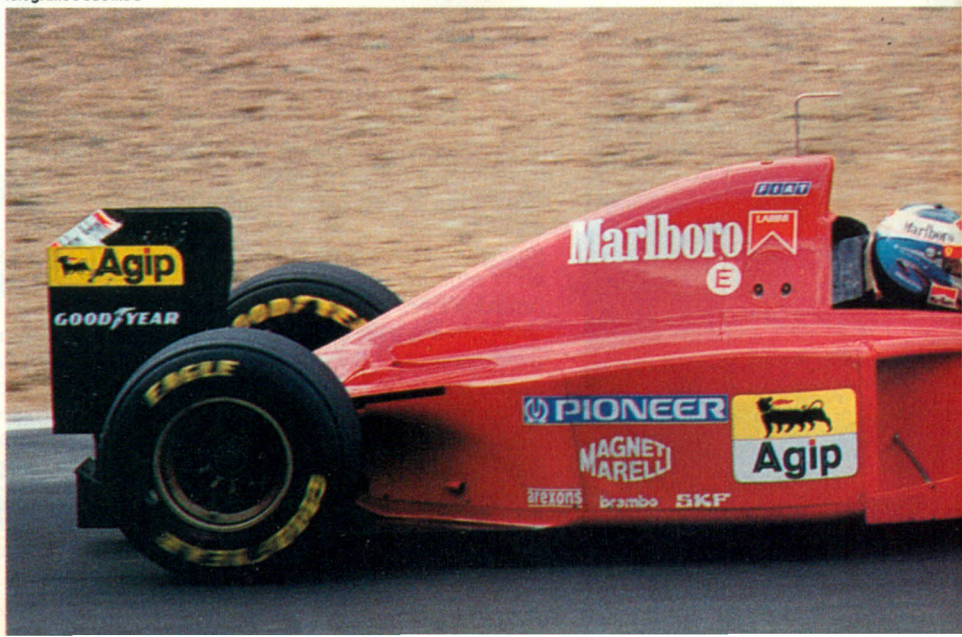
«Vero, con Benetton sono due stagioni secche. E alla Indy ci penso ancora. Ma nelle corse non si può mai sapere...».



fotografie COLOMBO

Precedente di Badoer con la Rossa

È tra i papabili ad affiancare Schumacher alla Ferrari in chiave '96. Certo, per Badoer sarà molto duro battere sul filo di lana i tanti pretendenti, tuttavia vale la pena ricordare che il pilota di Montebelluna aveva già preso le... misure con la Rossa. Si era verificato a



COULTHARD E LARINI OSSERVATI SPECIALI

Caccia all'uomo

I primi veri contatti risalgono alla settimana precedente il Gp d'Ungheria. Adesso che Berger è uscito di scena, David Coulthard è in pole position per pilotare la seconda Ferrari l'anno prossimo. Una scelta che può far discutere, ma che è pienamente in linea con le direttive di Maranello. Alla Ferrari chiedono un pilota che non metta in ombra Schummy, ma che possa vantare una certa popolarità e immagine. Soprattutto, David è, come Schumacher, pilota di un team in diretta con-

correnza con la Rossa. Potrebbe rivelare molti segreti della concorrenza motorizzata Renault, e piace a John Barnard. Il problema più grosso è il preaccordo con la McLaren, che lo aveva già vincolato a fine '94 e che poi perse il contenzioso con la Williams. Tim Wright dell'Img, il gruppo di management internazionale che gestisce molti sportivi fra cui Coulthard, ha fatto sapere che lo scozzese ha già un contratto firmato. Ma Ron Dennis non conferma, anzi tace con la sua stessa squa-

dra; ed è probabile che l'arrivo di Prost abbia aperto una strada. In più, la Marlboro confida molto nell'immagine del 24enne di Twynholm. David è titolare Williams da un anno e mezzo, da quando cioè sostituì Senna a Barcellona '94, dopo la tragedia di Imola. Come tutti i piloti di Didcot del dopomansell, ha quotazioni ragionevoli (circa due miliardi e mezzo) e la penale per sbloccarlo dalla McLaren non dovrebbe essere un problema. Certo, i suoi risultati di quest'anno sono nettamente inferiori a quelli di Hill: David ha al suo attivo solo una pole in Argentina, in condizioni meteo particolari, ed è attualmente quarto nel mondiale con cinque arrivi a podio su undici gare, più un 4. posto. L'anno scorso aveva tenuto spesso il passo del suo caposquadra, quest'anno è stato superiore solo a Spa, sul bagnato, una condizione per lui ideale. Non c'è stato bisogno, per fermarlo, di ordini di scuderia come nel '94. Ma almeno i suoi risultati sono già certificati, mentre per Barrichello, altro possibile obiettivo ferrarista, bisognerebbe affidarsi largamente alla teoria. Tant'è che, come leggete a parte, Rubens sta tenendo più di un piede in Jordan. La trattativa con Coulthard, tuttavia, tiene in ombra Nicola Larini, attuale tester della Rossa e gradito alla «base» del Cavallino. Dal '92 a oggi, Nicola ha corso quattro Gp con la Ferrari, finendo secondo l'anno scorso a Imola. Le dichiarazioni di Agnelli (da tenere in considerazione...) sui piloti italiani non sembrano lasciargli molto spazio, ma a Maranello ha sicuramente appoggi. Resta il problema della possibile frattura con l'Alfa Corse di Giorgio Pianta, visto che Larini è pilota di punta Alfa nell'Irc.



A fianco, Larini nella sua veste di testdriver Ferrari. Nicola ha ottenuto il suo più brillante risultato proprio con una «rossa»: il 2. posto nel Gp di San Marino '94. Sopra, Coulthard

inizio agosto sulla pista di Zandvoort, in Olanda, dove Luca aveva percorso al volante di una Ferrari 412 T dotata di motore 3500 alcuni giri a scopo dimostrativo davanti agli oltre trentamila spettatori che seguivano le varie fasi del week-end dedicato al Marlboro Masters. Un precedente, ovviamente non probante, ma che potrebbe essere di buon auspicio per un futuro in rosso del bravo Luca, attualmente in forza alla Minardi.



fotoAMADUZZI



Sogúno

**FORMULA
UNO**
VERSO MONZA

**Il Gp d'Italia
edizione numero 66
si preannuncia ricco
di motivi di interesse.
Il mercato piloti
ha elettrizzato
la tifoseria, che ora
si aspetta una sfida
di alto livello agonistico**

ALBERTO ANTONINI ■

È il banco di prova più importante dell'anno. E non solo per i motori: Monza, il suo Gp, quest'anno hanno un sapore tutto particolare. Più italiano che mai, perché da molto tempo la Ferrari non faceva parlare di sé come fa ora. La banda dello striscione era già al lavoro la settimana scorsa, durante le prove della Rossa e degli altri team di casa nostra, più la Sauber. Ha protestato, a muso duro, contro la partenza di Alesi. Ha levato cori di incitamento ogni volta che Jean usciva dai box e saltava da oltre il muretto. Ai pochi irriducibili rimasti sulle tribune oltre l'orario di chiusura delle prove, giovedì della settimana scorsa, l'avvocato Agnelli ha scompigliato i capelli col suo elicottero, prima di scompigliare le idee con l'annuncio-bomba di Berger in viaggio verso altri lidi.

LAVORI. Monza ha vissuto l'ormai consueta estate travagliata. Si è ripresentata con un lifting che ha fatto discutere più di quelli di Liz Taylor, ma che quest'anno riguarda più il bordo pista che il tracciato. Le vie di fuga ai lati di Lesmo e del Curvone sembrano aeroporti, l'asfalto a confronto sparisce, là in fondo. Se i piloti usassero lo stesso metro dappertutto, a Montecarlo dovrebbero buttare giù il palazzo del principe, altro che alberi. Intanto, comun-

ITALIANO

que, le richieste sono state esaudite. Adesso c'è tutto il tempo, e la voglia, di godersi lo show di Schumacher. L'anno scorso, per la banda dello striscione, Michael era un avversario di meno, uno scomodo antagonista bloccato dalla squalifica per i fatti di Silverstone. Quest'anno è già uno di loro, un ferrarista sotto mentite spoglie. Per lui, che è un po' meno duro di quello che sembra, sarà un confronto difficile con la popolarità di Alesi. Ma i contratti ferraristi aiutano le simpatie: chiedere, per conferma, ad Alain Prost, passato nel giro di dodici mesi dalle sassate agli osanna, quando nell'89 vinse all'Autodromo con l'assegno di Maranello già in tasca. E con sette secondi di vantaggio su Berger, che era ancora in rosso, ma si apprestava a fare la strada inversa: da Maranello a Woking. Ancora una staffetta, dunque. Schumacher-Alesi (o Schumacher-Berger, se preferite, ma la verità storica è un'altra) a confronto diretto. Ma anche, con tutta probabilità, l'ultima occasione per il pilota più amato dagli italiani di vincere, con la più italiana delle macchine, il più italiano dei Gran Premi. L'anno prossimo, con Jean in azzurro, il termometro della passione sarà già inevitabilmente sceso di qualche grado. Lo sa la Ferrari e lo sa il suo pilota. Entrambi si sono preparati, sfruttando il vantaggio di poter provare su una pista negata ai team inglesi. Non è un vantaggio enorme, dice Berger, secondo il quale la pista è troppo facile perché anche gli altri non imparino subito quel che c'è da imparare. Ma vale la pena di provarci a fondo. Un successo, di classifica o almeno d'immagine, sarebbe il modo migliore per seppellire incomprensioni e lamentele; per dimostrare che un pilota di Maranello rimane tale, in tutto e per tutto, finché il contratto lo prevede.

COLORI. Ogni Gp ha i suoi sapori e i suoi colori. Quello di Monza, da sempre, è il rosso. La Benetton, già un po' meno tedesca (con Schummy perderà anche lo sponsor Bitburger), un po' più indiana grazie al futuro finanziatore, re dell'industria farmaceutica orientale, adesso ha un motivo in più per definirsi italiana: l'aver preso i piloti della Ferrari (gli ingegneri no, quelli continua a cercarli in Inghilterra, con tanto di annunci sui giornali). Bisognerà vedere se riuscirà a convincerli, quelli dello striscione, che magari preferiranno tifare Minardi e Forti, coltivare sogni proibiti per Larini e Badoer nel mercato piloti. E aspettare, là davanti, un altro miracolo, un'altra pole position nella battaglia del sabato. Per continuare a sognare. ■



EXPRESS-COLOMBO

Sopra, Alesi vola fuori pista a Lesmo, sollevando una nuvola di ghiaio durante i test della scorsa settimana a Monza. A fianco, da sinistra, i piloti impegnati nei test di preparazione al Gp d'Italia mentre percorrono, nell'ordine: il Curvone, la Seconda di Lesmo e la variante della Roggia



GRANDE IL LAVORO IN PREPARAZIONE DEL GRAN PREMIO

Appendici alari tipo Indy per l'aerodinamica Ferrari

MONZA — Quattro le squadre al lavoro a Monza, da martedì a venerdì della settimana scorsa: Ferrari, Minardi-Scuderia, Sauber e Forti Corse. La Rossa ha portato due vetture, una per Alesi, l'altra divisa fra Berger (per i primi due giorni) e Larini. È stato provato, con la simulazione di un Gran Premio, il motore 044/3 già visto nelle qualifiche del Gp Belgio. Per il momento non è ancora deciso se sarà

usato in gara. I guai accusati da Jean sono definiti «problemi di gioventù», la simulazione di venerdì è stata interrotta più volte, ma solo per problemi contingenti come la pista sporca e i freni. Quest'ultimo particolare è molto sollecitato a Monza e sulla vettura di Larini sono state effettuate diverse prove sull'impianto frenante. Un altro parametro di rilievo è l'usura delle gomme, perché il manto stradale rifat-

to, pur essendo levigato, è molto abrasivo. Diverse le uscite di pista, con Larini che per un problema di pedaliera ha fatto un «dritto» giovedì rompendo un push-rod. Sulle 412 T2 si sono viste le appendici «tipo Indy» al posteriore e i doppi deflettori laterali; la configurazione aerodinamica deliberata sembra essere un compromesso che sacrifica un po' di velocità di punta in favore della deportanza. La stessa dire-

PROMOSSA DA ALESÌ E FRENTZEN LA NUOVA PISTA

Miglioramenti nella tradizione

MONZA — Un applauso alla sicurezza e al lavoro svolto; nessuna riserva sul tracciato, ma poche sorprese. Il giudizio dei piloti sulla rinnovata pista di Monza — che in verità non presentava modifiche sostanziali al tracciato — è tutto qui. «Quello che hanno fatto gli organizzatori di Monza, per le vie di fuga, è davvero impressionante — sintetizza Gerhard Berger — ma per quanto mi riguarda il tracciato è sostanzialmente lo stesso». Jean Alesi, invece, che ha provato per tutti e quattro i giorni del test Ferrari, ha ravvisato qualche differenza: «Quando arrivi alla seconda

variante, quella della Roggia, devi stare attento. I riferimenti per noi sono ancora quelli dell'anno scorso, così va a finire che ti trovi a frenare quando sei già dentro la chicane. In questo punto abbiamo ravvisato anche un problema con i cordoli: erano troppo bassi ne è stata chiesta la sostituzione (il lavoro è stato fatto sabato, ndr); altrimenti i piloti avrebbero finito per tagliare la chicane portando terra in pista. Nei primi giorni, l'asfalto era davvero sporco, per cui è difficile dire di quanto i tempi possano migliorare. Comunque la mia impressione iniziale è che per noi ci fosse anco-

ra un margine di miglioramento alla Ascari, dove si può limare qualche decimo. L'arretramento delle due curve di Lesmo, invece, non comporta nessuna differenza. Se non mi avessero detto che in quel punto il tracciato era cambiato, non me ne sarei neanche accorto. La seconda curva ha ancora il profilo dato l'anno scorso, e la affrontiamo in terza marcia. La Curva Grande ha un raggio leggermente ridotto, ma anche se la percorrenza è minore non credo che si andrà più veloci». Heinz-Harald Frenzen, che ha girato per due giorni sul tracciato monzese, apprezza le modifiche apportate in nome della sicurezza: «La pista è sensibilmente migliorata, l'asfalto è più liscio e ci sono ampie vie di fuga a Lesmo e alla Curva Grande. In quest'ultima il carico non è estremo come, per esempio, al Tamburello, per cui non dovrebbe esservi il rischio di rotture meccaniche. Si può sempre migliorare, per esempio con una barriera di schiuma protettiva nel punto in cui l'anno scorso è uscito Berger». Ma perché a Monza hanno dovuto lavorare tanto e a Spa, per esempio, i piloti non hanno detto nulla (a parte Irvine) dell'Eau Rouge, che ha spazio di fuga solo a sinistra? «Be' — dice Heinz-Harald — in effetti in caso di rottura meccanica, per esempio dello sterzo, si va dritti contro il pubblico. Credo che sia capitato con le vetture Turismo. Ma l'angolo di curva non è tanto acuto come al Tamburello...». Un'ultima annotazione riguarda le velocità massime: intorno ai 320 kmh per la Sauber alla staccata della prima Variante, almeno dieci in più per la Ferrari in configurazione standard. Ma Larini, provando un'aerodinamica molto «scarica», ha toccato addirittura i 341: appena due in meno del valore fatto segnare da Alesi l'anno scorso in prova, con il motore 3500 cc. (a.a)



fotografie COLOMBO

zione l'ha presa la Minardi con Badoer, che si è alternato a Lamy alla guida dell'unica M195 presente, senza novità di rilievo. Problemi per la Sauber: dopo che Frenzen ha rotto il motore giovedì sera, la squadra ha fatto le valigie rinunciando a far girare Boullion, reduce dai test di Silverstone con la Williams. Sulla C14 è stato provato un diverso diffusore. Al gran completo la Forti, con ben tre monoposto per Moreno e Diniz. Una sola, però, era equipaggiata con il cambio semiautomatico, che sarà la grande novità della squadra per il prossimo Gran Premio d'Italia. ■

I TEMPI DEI TEST

Ecco i tempi ottenuti sulla rinnovata pista di Monza la scorsa settimana dai vari team italiani e della Sauber, gli unici autorizzati dalle regole vigenti a provare sul circuito brianzolo prima del Gp d'Italia. I cronometrici fatti registrare venerdì 1 settembre da Diniz e Moreno, sono stati ottenuti con una monoposto dotata di cambio servoassistito i cui comandi al volante, nella foto, sono mostrati dal più giovane dei due piloti brasiliani del team Forti.



	Martedì 29	Mercoledì 30	Giovedì 31	Venerdì 1
Alesi (Ferrari 412 T2)	1'30"54 (17)	1'27"26 (33)	1'25"90 (58)	1'25"79 (60)
Larini (Ferrari 412 T2)			1'26"40 (77)	1'26"18 (75)
Berger (Ferrari 412 T2)	1'29"75 (27)	1'26"95 (62)		
Frenzen (Sauber C14)		1'30"10 (58)	1'27"47 (51)	
Badoer (Minardi M195)			1'30"84 (20)	
Lamy (Minardi M195)				1'31"84 (40)
Moreno (Forti Fg01)		1'35"10 (15)	1'33"26 (46)	1'40"29 (7)
Diniz (Forti Fg01)		1'34"60 (14)	1'33"80 (17)	1'36"00 (15)

FRENTZEN

in sospensione

MONZA — Non è abituato a sentirsi chiedere certe cose. In due stagioni di F.1, anzi, fin dal primo test esattamente due anni fa, Heinz-Harald Frentzen era sempre stato un uomo Sauber. Con la Mercedes prima, con la Ford poi. Nelle ultime settimane, è cambiato tutto: il nome del tedesco, uno dei pochi veri talenti del Circus di oggi, è stato messo in relazione con tutti i top team. Prima del blitz di Berger, era uno dei tre-quattro piloti nella rosa Benetton. Con la McLaren (e con la Ferrari) la trattativa non è mai andata in profondità. Monza, per lui, è una prova importante per mettersi in luce. Ma nella realtà, le ipotesi più probabili sono due: restare dov'è, o andarsene alla Jordan al posto di Rubens Barrichello. *«Io la mia decisione l'ho già presa, ma è solo una scelta personale»* ha dichiarato Frentzen a Monza la settimana scorsa, al termine delle prove. Ma ha anche ammesso di non aver ancora informato la



Sauber di questa scelta, come invece era stato concordato. La squadra ha fatto di tutto per convincerlo a restare, e almeno fino a martedì scorso sembrava esserci riuscita. Sembra che la Ford l'abbia coperto d'oro, pur di non farsi scappare l'unico pilota di valore rimastole. Pochi giorni fa girava la voce che fosse stato lui a dire di no a Flavio Briatore. Lui la liquida così: *«Può darsi che avessi già deciso quello che volevo fare, ma che poi non abbia potuto»*. Ogni riferimento è puramente casuale, ma a titolo di cronaca, la prima cosa su cui si è informato Heinz-Harald a Monza è stata la firma di Berger... Contemporaneamente Barrichello, la cui sorte è legata a doppio filo a quella di Frentzen, ha fatto marcia indietro con la Jordan, chiedendo di restare. In Inghilterra, in questo momento, David Coulthard viene dato in pole position nella corsa al secondo volante Ferrari. Una situazione che induce alla prudenza. (a.a.)



A Silverstone ha fatto il suo debutto sulla Williams Fw 17 Alain Menu, sopra, che per il team di patron Frank già disputa il campionato turismo inglese con una Renault Laguna. Il miglior tempo in questa sessione di test è stato in ogni caso stabilito da Bouillon che continua a dividersi tra la Sauber, che ha lavorato a Monza con il solo Frentzen, e la Williams

fotografie ORSI



Sopra, Aldo Costa che ha lasciato la Minardi per passare alla Ferrari dove però non si occuperà di F. 1, ma del programma Gt. In alto, Heinz Harald Frentzen

LAVORERÀ AL PROGRAMMA SPORTIVO DELLE GRAN TURISMO

Costa lascia la Minardi per passare alla Ferrari

Dopo quasi otto anni di collaborazione, il tecnico Aldo Costa ha lasciato la Minardi per approdare alla Ferrari, dove presumibilmente seguirà lo sviluppo dei programmi Gt a cui la Casa di Maranello guarda con grande interesse. Per il 34enne ingegnere la partenza dal team faentino trae ragione dall'opportunità di avvicinarsi alla nativa Parma per una precisa scelta di vita. Tant'è che la decisione di porre

fine al suo rapporto con la squadra è stata presa di comune accordo con lo stesso Giancarlo Minardi e dopo aver valutato anche l'opportunità di passare all'Alfa per seguire il Dtm. Per Costa l'ingresso in Ferrari rappresenta un'ottima opportunità per allargare ancor più il suo già vasto patrimonio d'esperienze. Oltretutto per il progettista emiliano si tratta di un ritorno alle origini. Proprio all'ufficio Calcoli della

Casa di Maranello lo stesso Costa preparò infatti la tesi di laurea in ingegneria meccanica sul tema «Le sospensioni della Ferrari 126 C2». Un primo approccio che si è poi rivelato fondamentale per la sua formazione professionale. Infine va sottolineato che, dall'88 ad oggi, le monoposto Minardi progettate da Aldo Costa hanno ottenuto complessivamente 26 punti nel Campionato Mondiale di F.1. ■



ZOOM

ESORDIO AMARO CON HILL

Va subito ko la nuova Fw17

In preparazione del Gp d'Italia, gran lavoro dei team inglesi a Silverstone. Anche se la curiosità generale si è concentrata su Prost, altri motivi di interesse hanno reso frizzanti queste prove. Per la Williams, infatti, è sceso in pista Alain Menu. Il pilota svizzero che gareggia con una delle due Laguna gestite, per l'appunto, della Williams nel Turismo inglese. Menu è rimasto lontano di oltre due secondi e mezzo dal miglior cronometrico di questi test, ottenuto da Boullion, a sua volta su una Fw17, ma non è

dispiaciuto ai tecnici. Meno brillante il debutto in pista della Fw17 con il nuovo retrotreno messo a punto dal gruppo tecnico coordinato da Patrick Head. Un problema, presumibilmente alla trasmissione, ha infatti mandato immediatamente kappào Hill che era incaricato di collaudare la validità delle nuove soluzioni adottate. Da segnalare che la Jordan ha fatto allenare a fondo i suoi meccanici alle operazioni di rifornimento, onde scongiurare imprevisti terribili come quello di Spa. ■

RITIRATO L'APPELLO DI SPA PER SCHUMACHER

Benetton pacifista

PARIGI — La Benetton ha deciso di ritirare l'appello presentato a Spa in seguito alla sospensione (sotto condizionale per quattro gare) di un Gp inflitta a Schumacher per alcune sue manovre utili a contenere gli assalti di Damon Hill. Perché questa rinuncia all'appello? Il comunicato della Benetton si limita a sottolineare che la squadra intende concentrare i suoi sforzi all'ottenimento dei titoli Mondiali Piloti e Costruttori. La formula è diplomatica al punto da far sospettare che il dietrofront Benetton nascondesse strane pressioni. Alla vigilia del comunicato, del resto, Flavio Briatore è stato visto a Parigi, nei pressi di Piazza della Concordia, dove ha sede la Fia. Di certo in passato, raramente il Tribunale d'Appello aveva cambiato una decisione presa dal collegio dei commissari sportivi, anzi, spesso ricorrervi era risultato un'arma a doppio taglio, che aveva fatto scattare sanzioni ancor più gravi per l'appellante. Ne sa qualcosa Irvine, che appellandosi al Gp di sospensione inflittogli per l'incidente di cui era stato protagonista al Gp del Brasile '94, si vede aumentata la pena a tre Gp. Il rischio era, questa volta, che la sospensione di un Gp perdesse il suo carattere «condizionale» per divenire effettiva. Senza dimenticare che una simile soluzione avrebbe potuto sortire l'effetto collaterale di rilanciare l'interesse della competizione proprio alla vigilia delle ultime trasferte. Arrivare al Gp d'Australia con due piloti ancora in lizza per il titolo, come accadde lo scorso anno, è il sogno dei gestori della F.I., in primis Ecclestone. ■

NOVE IN PISTA

PILOTA	VETTURA	TEMPO
Jean-C. Boullion	(Williams Fw17)	1'28"03
Mika Hakkinen	(McLaren Mp4/10)	1'28"44
Rubens Barrichello	(Jordan 195)	1'29"28
Alain Menu	(Williams Fw17)	1'30"62
Mika Salo	(Tyrrell 023)	1'30"88
Alain Prost	(McLaren Mp4/10)	1'31"02
Ukyo Katayama	(Tyrrell 023)	1'31"42
Taki Inoue	(Footwork Fa'16)	1'33"45
Damon Hill	(Williams Fw17)	1'35"33

N.B. Hill ha stabilito il proprio tempo con la vettura dotata della trasmissione con il nuovo differenziale Cvd, che però ha accusato subito dei problemi

GLOBE COMMUNICATIONS VI OSPITA AL 66° G.P. D'ITALIA

La **Globe Communications**, azienda leader nei servizi di assistenza di apparecchiature per telecomunicazioni, Vi invita presso la propria area di ospitalità nel Villaggio a fianco del Paddock dove potrete usufruire di un **SERVIZIO GRATUITO DI CONTROLLO DEL VOSTRO TELEFONO CELLULARE!**

Cercate le ragazze GLOBE che Vi attendono per consegnarvi un SIMPATICO OMAGGIO!

GLOBE
COMMUNICATIONS S.R.L.

In collaborazione con:

AUTO SPRI NT

APE



PUZZLE COMMUNICATION

GLOBE COMMUNICATIONS S.r.l. - CONCOREZZO - ITALY - Via S. D'Acquisto, 31 - Tel. +39(0) 39-6041765

GLOBE COMMUNICATIONS SUD S.r.l. - ROMA - ITALY - Via L. Capuana, 10 - Tel. +39(0) 6-8273801 - GRAVINA DI CATANIA - ITALY - Via Gramsci, 113 - Tel. +39(0) 95-7252119

Guida al GP ITALIA

Nel 1994 è andata così

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA

- 27 **Jean Alesi** (Ferrari 412 T1 B) 1'23"844 (249,034)
- 28 **Gerhard Berger** (Ferrari 412 T1 B) 1'23"978 (248,637)

2. FILA

- 0 **Damon Hill** (Williams Fw16 B) 1'24"158 (248,105)
- 12 **Johnny Herbert** (Lotus 109) 1'24"374 (247,470)

3. FILA

- 2 **David Coulthard** (Williams Fw16 B) 1'24"502 (247,095)
- 26 **Olivier Panis** (Ligier Js39B) 1'25"455 (244,339)

4. FILA

- 7 **Mika Hakkinen** (McLaren Mp4/9) 1'25"528 (244,131)
- 29 **Andrea De Cesaris** (Sauber C13) 1'25"540 (244,096)

5. FILA

- 15 **Eddie Irvine** (Jordan 194) 1'25"568 (244,016)
- 6 **Jos Verstappen** (Benetton B194) 1'25"618 (243,874)

6. FILA

- 30 **Heinz-Harald Frentzen** (Sauber C13) 1'25"628 (243,845)
- 25 **Eric Bernard** (Ligier Js39B) 1'25"718 (243,589)

7. FILA

- 11 **Alessandro Zanardi** (Lotus 109) 1'25"733 (243,547)
- 3 **Ukyo Katayama** (Tyrrell 022) 1'25"889 (243,104)

8. FILA

- 8 **Martin Brundle** (McLaren Mp4/9) 1'25"933 (242,980)
- 14 **Rubens Barrichello** (Jordan 194) 1'25"946 (242,943)

9. FILA

- 10 **Gianni Morbidelli** (Footwork Fa15) 1'26"002 (242,785)
- 23 **Pierluigi Martini** (Minardi M 194) 1'26"056 (242,633)

10. FILA

- 9 **Christian Fittipaldi** (Footwork Fa15) 1'26"337 (241,843)
- 5 **J.J. Lehto** (Benetton B194) 1'26"384 (241,711)

11. FILA

- 4 **Mark Blundell** (Tyrrell 022) 1'26"574 (241,181)
- 24 **Michele Alboreto** (Minardi M 194) 1'26"832 (240,464)

12. FILA

- 19 **Yannick Dalmas** (Larrousse Lh94) 1'27"846 (237,689)
- 20 **Erik Comas** (Larrousse Lh 94) 1'27"894 (237,559)

13. FILA

- 32 **Jean-Marc Gounon** (Simtek S941) 1'28"353 (236,325)
- 31 **David Brabham** (Simtek S941) 1'28"619 (235,615)

NON QUALIFICATI: Bertrand Gachot (Pacific Pr01) 1'31"387, Paul Belmondo (Pacific Pr01) 1'32"035

COSÌ AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Damon Hill	Williams Fw16 B	53	1.18'02"754	236.322	---
2. Gerhard Berger	Ferrari 412 T1 B	53	1.18'07"684	236.074	4"930
3. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/9	53	1.18'28"394	235.036	25"640
4. Rubens Barrichello	Jordan 194	53	1.18'53"388	233.794	50"634
5. Martin Brundle	McLaren Mp4/9	53	1.19'28"329	232.081	1'25"575
6. David Coulthard	Williams Fw16 B	52	1.16'36"369	236.221	1 giro
7. Eric Bernard	Ligier Js39B	52	1.18'06"491	231.679	1 giro
8. Erik Comas	Larrousse Lh 94	52	1.18'23"828	230.825	1 giro
9. J.J. Lehto	Benetton B194	52	1.19'00"339	229.047	1 giro
10. Olivier Panis	Ligier Js39B	51	1.18'33"332	225.929	2 giri

I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Alessandro Zanardi	Lotus 109	0	Pneumatico	---
Gianni Morbidelli	Footwork Fa15	0	Incidente	---
Jos Verstappen	Benetton B194	0	Pneumatico	---
Johnny Herbert	Lotus 109	13	Alternatore	14
Jean Alesi	Ferrari 412 T1 B	14	Trasmissione	1.
Yannick Dalmas	Larrousse Lh94	18	Testacoda	16.
Jean-Marc Gounon	Simtek S941	20	Cambio	20.
Andrea De Cesaris	Sauber C13	20	Motore	8.
Heinz-Harald Frentzen	Sauber C13	22	Motore	5.
Michele Alboreto	Minardi M 194	28	Cambio	15.
Pierluigi Martini	Minardi M 194	30	Uscita di pista	10.
Mark Blundell	Tyrrell 022	39	Uscita di pista	7.
Eddie Irvine	Jordan 194	41	Motore	10.
Christian Fittipaldi	Footwork Fa15	43	Motore	7.
Ukyo Katayama	Tyrrell 022	45	Uscita di pista	5.
David Brabham	Simtek S941	46	Pneumatico	10.

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA
È imbattuto (1991)
Ayrton Senna (McLaren Mp4/6) in 1'21"114 alla media di 257.415 kmh

SUL GIRO IN GARA
È imbattuto (1993)
Damon Hill (Williams Fw15C) 45. giro in 1'23"575 alla media di 249.835 kmh

SULLA DISTANZA
È imbattuto (1993)
Damon Hill (Williams Fw15C) 53 giri pari a km 307.400 in 1.17'07"509 alla media di 239.144 kmh

N.B. il circuito è stato modificato rispetto alle passate stagioni.

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA
Hill (Williams Fw16 B)	24	1'25"930	242.988
Alesi (Ferrari 412 T1 B)	8	1'26"279	242.006
Berger (Ferrari 412 T1 B)	17	1'26"541	241.273
Coulthard (Williams Fw16 B)	23	1'26"607	241.089
Panis (Ligier Js39B)	47	1'26"630	241.025
Blundell (Tyrrell 022)	36	1'26"663	240.933
Katayama (Tyrrell 022)	31	1'26"702	240.825
Hakkinen (McLaren Mp4/9)	46	1'27"432	238.814
Barrichello (Jordan 194)	21	1'27"449	238.768
Bernard (Ligier Js39B)	9	1'27"488	238.661
Frentzen (Sauber C13)	18	1'27"786	237.851
Lehto (Benetton B194)	13	1'28"072	237.079
Fittipaldi (Footwork Fa15)	27	1'28"133	236.915
Brundle (McLaren Mp4/9)	49	1'28"185	236.775
Irvine (Jordan 194)	19	1'28"312	236.434
De Cesaris (Sauber C13)	20	1'28"411	236.170
Martini (Minardi M 194)	19	1'28"473	236.004
Comas (Larrousse Lh 94)	24	1'28"571	235.743
Herbert (Lotus 109)	9	1'28"871	234.947
Alboreto (Minardi M 194)	12	1'28"956	234.723
Dalmas (Larrousse Lh94)	10	1'29"485	233.335
Brabham (Simtek S941)	12	1'30"036	231.907
Gounon (Simtek S941)	17	1'30"479	230.772



GLI ORARI

Prove libere:

venerdì 8 e sabato 9 settembre dalle ore 9,30 alle 10,15 e dalle ore 10,30 alle 11,15

Qualificazioni:

venerdì 8 e sabato 9 settembre dalle ore 13,00 alle 14,00

Warm-up:

domenica 10 settembre dalle ore 10,30 alle 11,00

Gara:

domenica 10 settembre dalle ore 15,00

LA DISTANZA

Lunghezza circuito:

5,770 km

Lunghezza Gp:

53 giri (effettivi) pari a 305,81 km

LA GARA IN TV



QUALIFICAZIONI

venerdì 8 e sabato 9 settembre dalle ore 12,55



WARM-UP

domenica 10 settembre dalle ore 10,25



GARA

domenica 10 settembre dalle ore 14,30

Graffiti

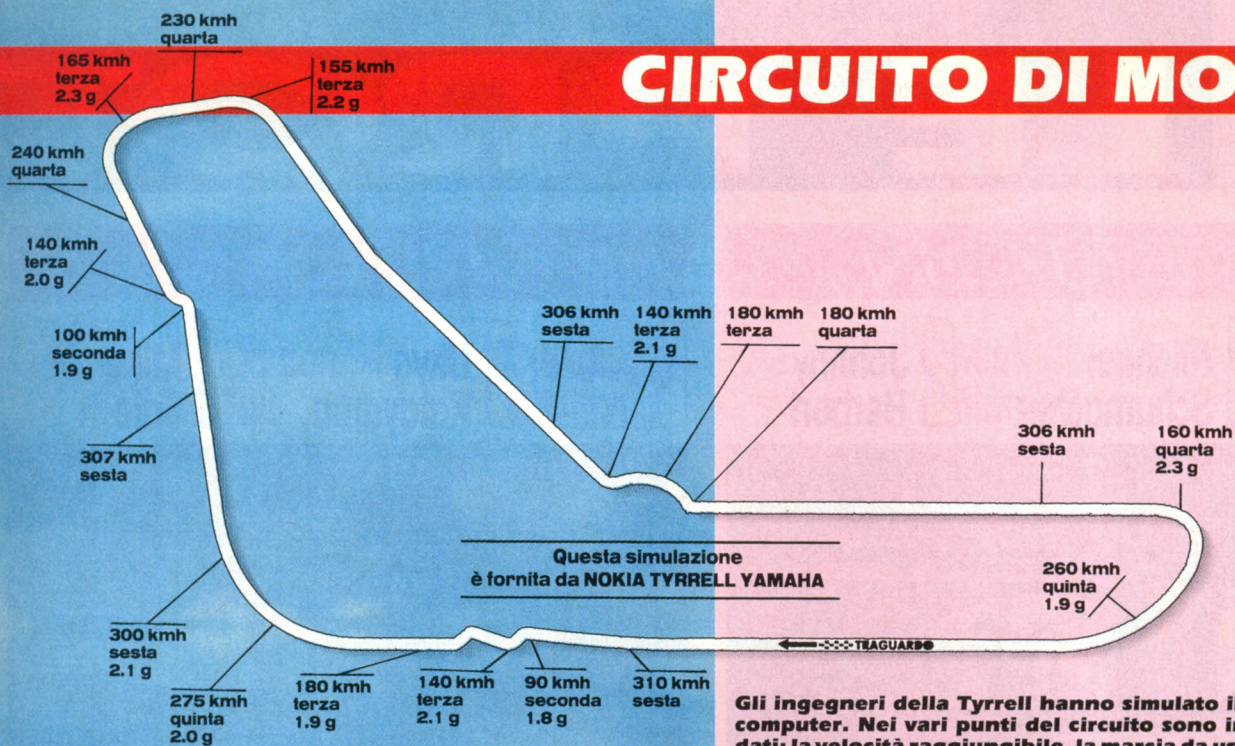
● **1921:** si disputa la prima edizione del Gp d'Italia sul tracciato di Brescia. Siamo ancora lontani dalla nascita della F.1 iridata: la gara è un evento indipendente svincolato da qualsivoglia cam-

pionato. Vince Goux al volante di una Ballot. ● **1950:** la prima edizione titolata vede il trionfo di «Nino» Farina su Alfa Romeo, lanciato verso il primo titolo mondiale nella storia della F.1. ● **1958:** la Vanwall si aggiudica per la seconda volta consecutiva il Gp d'Italia, con Brooks che succede a Moss. ● **1961:** giornata tragica per l'automobilismo, con la morte del tedesco

Wolfgang Von Trips. A seguito dell'incidente, originato da una collisione con la Lotus di Clark, trovano la morte anche 13 spettatori. ● **1967:** si celebra la grande rivincita di John Surtees, reduce dal clamoroso divorzio dell'anno prima dalla Ferrari. Il campione inglese porta al successo la Honda. ● **1970:** tristezza e gioia si alternano: in prova trova la morte Rindt, che

sarà comunque campione del Mondo postumo, mentre la gara è vinta dal «rookie» Clay Regazzoni al volante della Ferrari. ● **1975:** trionfo per la Ferrari: Regazzoni vince la corsa e Lauda si laurea matematicamente campione del Mondo. ● **1976:** Ronnie Peterson si aggiudica per la terza volta la gara di cui è... maestro, stavolta al volante di una modesta March

CIRCUITO DI MONZA



Gli ingegneri della Tyrrell hanno simulato il Gp Belgio al computer. Nei vari punti del circuito sono indicati alcuni dati: la velocità raggiungibile, la marcia da usare e l'accelerazione trasversale espressa in «G» (dove G indica l'accelerazione di gravità, ossia la forza con la quale la gravità spinge un corpo e il cui valore corrisponde, convenzionalmente a 45 gradi di latitudine, a 9.81 m/sec²).

Albo d'oro

1950	Giuseppe Farina	Alfa Romeo
1951	Alberto Ascari	Ferrari
1952	Alberto Ascari	Ferrari
1953	Juan-Manuel Fangio	Maserati
1954	Juan-Manuel Fangio	Mercedes
1955	Juan-Manuel Fangio	Mercedes
1956	Stirling Moss	Maserati
1957	Stirling Moss	Vanwall
1958	Tony Brooks	Vanwall
1959	Stirling Moss	Cooper-Climax
1960	Phil Hill	Ferrari
1961	Phil Hill	Ferrari
1962	Graham Hill	Brm
1963	Jim Clark	Lotus-Climax
1964	John Surtees	Ferrari
1965	Jackie Stewart	Brm
1966	Lodovico Scarfiotti	Ferrari
1967	John Surtees	Honda
1968	Denis Hulme	McLaren-Ford
1969	Jackie Stewart	Matra-Ford
1970	Clay Regazzoni	Ferrari
1971	Peter Gethin	Brm
1972	Emerson Fittipaldi	Lotus-Ford
1973	Ronnie Peterson	Lotus-Ford
1974	Ronnie Peterson	Lotus-Ford
1975	Clay Regazzoni	Ferrari
1976	Ronnie Peterson	March-Ford
1977	Mario Andretti	Lotus-Ford
1978	Niki Lauda	Brabham-Alfa Romeo
1979	Jody Scheckter	Ferrari
1980	Nelson Piquet	Brabham-Ford
1981	Alain Prost	Renault
1982	René Arnoux	Renault
1983	Nelson Piquet	Brabham-Bmw
1984	Niki Lauda	McLaren-Tag-Porsche
1985	Alain Prost	McLaren-Tag-Porsche
1986	Nelson Piquet	Williams-Honda
1987	Nelson Piquet	Williams-Honda
1988	Gerhard Berger	Ferrari
1989	Alain Prost	McLaren-Honda
1990	Ayrton Senna	McLaren-Honda
1991	Nigel Mansell	Williams-Renault
1992	Ayrton Senna	McLaren-Honda
1993	Damon Hill	Williams-Renault
1994	Damon Hill	Williams-Renault

La curiosità

Monza, 9 settembre 1979: in un infuocato pomeriggio di fine estate la Ferrari si aggiudica la corsa e il titolo Mondiale di F. 1 con il sudafricano Jody Scheckter. Dietro il successo del 29enne pilota nativo di East London aleggia l'«angelo protettore» Gilles Villeneuve, suo compagno di squadra, che per tutta la gara lo segue disciplinatamente fino al trionfale arrivo in parata. Il gran giorno della Ferrari coincide con la resa... incondizionata dei diretti avversari: Laffite mette kappallo il motore Cosworth della sua Ligier con un fuorigiri, mentre Jones è rallentato da problemi alla centralina elettronica. Anche le due temibili Renault turbo, dopo una sfiata iniziale, rientrano nei ranghi. Vista dall'alto, l'immensa macchia rossa dei tifosi Ferrari sembra quasi voler sommergere i due eroi del Cavallino: Scheckter, campione del Mondo, e Villeneuve, campione della folla...



● **1984:** ancora una vittoria per Lauda, lanciato verso il suo terzo titolo iridato al volante della McLaren-Tag-Porsche. ● **1987:** stessa musica per Piquet, che al volante della Williams-Honda stravinca facendo un grande passo in avanti verso il suo terzo Mondiale. Polemiche a non finire per la cattiva prestazione di Mansell, che secondo molti è stato letteralmente... sa-

botato dalla Honda. ● **1988:** clamorosa doppietta delle Ferrari di Berger e Alboreto, grazie all'inopinato ritiro del leader Ayrton Senna, messo fuori corsa alla prima variante dal doppiato Jean-Louis Schlesler. ● **1994:** Damon Hill su Williams-Renault si aggiudica per la seconda volta consecutiva il Gp d'Italia, approfittando dell'assenza dello squallificato Michael Schumacher...

BENETTON



1 Michael Schumacher **2** Johnny Herbert



TYRRELL



3 Ukyo Katayama **4** Mika Salo



ARROWS



9 Massimiliano Papis **10** Taki Inoue



JORDAN



14 Rubens Barrichello **15** Eddie Irvine



MINARDI



23 Pedro Lamy **24** Luca Badoer



LIGIER



25 Martin Brundle **26** Olivier Panis



AGONISTE

WILLIAMS



5 Damon Hill

6 David Coulthard



McLAREN



7 Mark Blundell

8 Mika Hakkinen



PACIFIC



16 Giovanni Lavaggi

17 Andrea Montermini



FORTI



21 Pedro Diniz

22 Roberto Moreno



FERRARI



27 Jean Alesi

28 Gerhard Berger



SAUBER



29 Christophe Boullion

30 Heinz Harald Frentzen



CASCHI D'ID

BELL



MICHAEL SCHUMACHER

ARAI



JOHNNY HERBERT

ARAI



UKYO KATAYAMA

ARAI



MARK BLUNDELL

SHOEI



MIKA HAKKINEN

ARAI



MASSIMILIANO PAPIS

BIEFFE



GIOVANNI LAVAGGI

ARAI



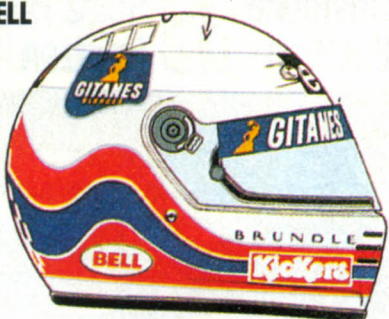
ANDREA MONTERMINI

BIEFFE



PEDRO DINIZ

BELL



MARTIN BRUNDLE

BELL



OLIVIER PANIS

SHOEI



JEAN ALESI

ENTITA'

Con i numeri di gara delle monoposto che diventano sempre più piccoli per fare posto agli sponsor, c'è comunque un modo infallibile per riconoscere i piloti di F.1: memorizzare i colori dei vari caschi. Tra le marche produttrici la leadership spetta alla Arai che serve ben 16 piloti.

16	Arai
3	Bell
	Bieffe
2	Shoei

ARAI



MIKA SALO

ARAI



DAMON HILL

ARAI



DAVID COULTHARD

ARAI



TAKI INOUE

ARAI



RUBENS BARRICHELLO

ARAI



EDDIE IRVINE

ARAI



ROBERTO MORENO

ARAI



PEDRO LAMY

ARAI



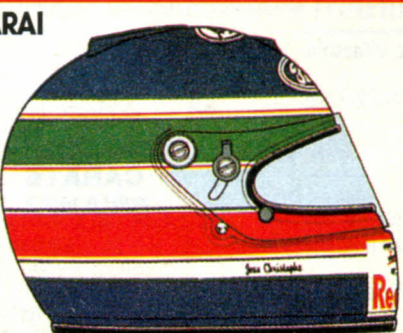
LUCA BADOER

BIEFFE



GERHARD BERGER

ARAI



CRISTOPHE BOULLION

ARAI



HEINZ HARALD FRENZEN

Ecco come si arriva al circuito

OCCHIO AL COLORE

PER raggiungere l'autodromo, proponiamo una serie di percorsi alternativi che dovrebbero, speriamo, alleviare i disagi e i problemi che, inevitabilmente, si incontrano nei giorni di un Gran Premio. Cercate il vostro colore, in base al vostro obiettivo e alla vostra provenienza, e buon divertimento.

PROVENIENZA: MILANO

Destinazione: rettilineo centrale, prima e seconda variante, curve di Lesmo.
Percorso: viale Fulvio Testi - viale Zara - fino all'intersezione con l'autostrada A4 poi itinerario VERDE.

Destinazione: variante Ascari, rettilineo opposto alla curvetta sud e relative tribune.
Percorso: viale Fulvio Testi - viale Zara - Autostrada A4 fino a Agrate e poi itinerario BLU.

Oppure: tangenziale Est fino a Brugherio poi itinerario ARANCIO.

Oppure: tangenziale Est fino a Brugherio poi itinerario ARANCIO.

PROVENIENZA: TORINO

Destinazione: rettilineo centrale, prima e seconda variante, curve di Lesmo.
Percorso: Autostrada A4 fino a Cinisello Balsamo-Sesto S. Giovanni-Milano - viale Zara - a sinistra per Erba, Lecco, Autodromo Camping - viale Brianza per 200 metri poi a destra e seguire l'itinerario ARANCIO.

Destinazione: variante Ascari, rettilineo opposto alla curvetta sud e relative tribune.
Percorso: autostrada A4 fino a Agrate poi itinerario VIOLA.

Percorso: autostrada A4 fino a Agrate poi itinerario VIOLA.

PROVENIENZA: BOLOGNA

Destinazione: rettilineo centrale, prima variante interna, seconda variante, Lesmo interna, variante Ascari, rettilineo opposto e curva sud.
Percorso: Autostrada A1-tangenziale Est fino a Brugherio poi itinerario ARANCIO.

Destinazione: Prima variante esterna e altre postazioni.
Percorso: Autostrada A1-tangenziale Est fino a Brugherio poi itinerario AZZURRO.

Percorso: Autostrada A1-tangenziale Est fino a Brugherio poi itinerario AZZURRO.

PROVENIENZA: GENOVA

Destinazione: tutte le postazioni.

Percorso: Tangenziale ovest fino ad intersezione con Autostrada A4, - uscita con Cinisello Balsamo-Sesto San Giovanni-Milano - viale Zara, prendere a sinistra per Erba, Lecco autodromo camping, - immettersi su viale Brianza girando a destra dopo 200 metri quindi itinerario ARANCIO.

PROVENIENZA: LECCO

Destinazione: Tutte le postazioni. 1. Statale 36, 2. ad ingresso Villasanta, 2. itinerario AZZURRO.

oppure: 1; seguire la Superstrada fino a Desio; 2. girare a sinistra per Macherio poi prendere itinerario VERDE.

PROVENIENZA: COMO E VARESE

Destinazione: tutte le postazioni.

Percorso: Autostrada fino a Saronno-Statale 527 fino al Rondò dei Pini e Villa Reale (in alternativa deviazione per Superstrada Lecco) poi itinerario VERDE.

Validi anche gli itinerari utili per Milano e Torino una volta che con l'Autostrada si sia arrivati a Milano.

PROVENIENZA: BERGAMO, BRESCIA, VENEZIA

Destinazione: tutte le postazioni.

Percorso: Autostrada A4 sino al casello di Agrate poi itinerario BLU.

IN TRENO DA MILANO

PARTENZA	ORA	ARRIVO	ORA
Milano Centrale**	6,33	Monza	6,48
Milano Centrale**	7,03	Monza	7,20
Milano Centrale**	7,35	Monza	7,50
Milano Porta Garibaldi*	8,14	Monza	8,30
Milano Centrale**	8,40	Monza	9,08
Milano Porta Garibaldi*	9,25	Monza	9,40
Milano Centrale**	10,00	Monza	10,16
Milano Centrale**	10,35	Monza	10,50
Milano Centrale**	11,12	Monza	11,26
Milano Centrale**	11,42	Monza	12,00
Milano Porta Garibaldi*	12,23	Monza	12,36
Milano Centrale**	12,48	Monza	13,08

N.B.: Dalla stazione di Monza si può proseguire in treno per Biassono-Lesmo.

* Si può salire a S. San Giovanni alle ore: 8,23 - 9,33 - 12,30.

** Si può salire a S. San Giovanni alle ore: 6,41 - 7,13 - 7,49 - 9,00 - 10,09 - 10,43 - 11,20 - 11,42 - 12,59.

ITINERARIO AZZURRO

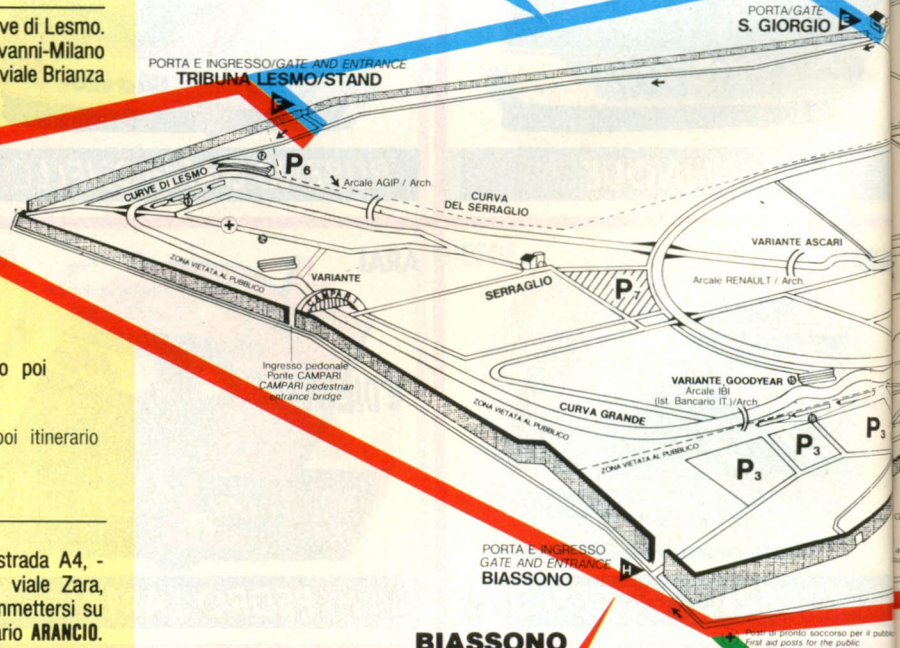
Si percorre tutta la **TANGENZIALE EST DIREZIONE VENEZIA** fino al casello di **CARUGATE** e si prosegue per **VIMERCATE**. A fine autostrada si gira a **SINISTRA** per **ARCORE**. Dopo circa **5 KM** sul **CAVALCAVIA** si gira a **DESTRA** sulla **S.S. 36** proveniente da **Lecco**. Entrati in **VILLASANTA** ci sono due possibilità.

① **PORTA VILLASANTA**

Se si prosegue **DRITTI**, dopo circa **1,5 KM** si raggiunge **PORTA VILLASANTA**.

② **PER PORTA S. GIORGIO E PORTA BIASSONO:**

se dopo **1 KM** nella **PIAZZETTA CON EDIOLA** si gira a **DESTRA**, seguendo i cartelli di colore giallo nei bivi successivi si giunge a **PORTA S. GIORGIO**. Proseguendo **DRITTI** oltre il **PASSAGGIO A LIVELLO** si supera **LA CÀ, CÀ BIANCA** e **PEREGALLO**, si gira a **SINISTRA** per **BIASSONO**. Proseguendo lungo il **MURO DI CINTA** si raggiunge invece **PORTA BIASSONO**.



BIASSONO

LISSONE

**CARATE
BRIANZA**

ITINERARIO ROSSO

Indica il percorso comune a tutti gli altri itinerari e collega i principali ingressi dell'Autodromo.



BEATI I PRIMI

I fortunati, visto che le richieste sono state ampiamente superiori ai posti disponibili, che sono riusciti a prenotare i biglietti speciali di Autosprint per il Gp d'Italia potranno ritirarli dalle 7.30 alle 17.30 nelle giornate di venerdì 8 sabato 9 e domenica 10 settembre (7.30 - 14.30). I ticket vengono distribuiti presso l'Ufficio biglietti del Gp, in via Italia 13 a Vedano Lambro, proprio vicino all'ingresso di Vedano dell'autodromo, dopo la Villa Reale.

NOI SIAMO QUI

A due passi dai box, all'interno della mostra, si trova anche il padiglione di Autosprint che come ogni anno sarà un punto di ritrovo per i nostri lettori. Tra le altre pubblicazioni della Conti Editore, potrete trovare il libro «Senna Vero», il Portfolio dedicato all'asso brasiliano, i poster di Senna, e le nostre videocassette in offerta specialissima. Oh mancate!

ORARI DEL WEEK-END

GIOVEDÌ 7 SETTEMBRE

Verifiche sportive e tecniche:

F.1	dalle 10.00 alle 18.00
Ferrari 355/348 Challenge Europa	dalle 14.00 alle 16.00
Coppa Renault Clio Elf	dalle 16.15 alle 18.00

VENERDÌ 8 SETTEMBRE

Verifiche sportive e tecniche:

Eurocup Renault Clio Elf	dalle 9.00 alle 11.00
Challenge Europa Ferrari 355/348	dalle 9.00 alle 11.00

Prove:

libere F.1	dalle 9.30 alle 10.15
libere F.1	dalle 10.30 alle 11.15
qualificazione F.1	dalle 13.00 alle 14.00
qualificazione Ferrari 355/348 Challenge Europa	dalle 14.15 alle 14.45
qualificazione Coppa Renault Clio	dalle 15.00 alle 15.30
qualificazioni Eurocup Renault Clio	dalle 15.45 alle 16.15
qualificazione Coppa Renault Clio	dalle 16.30 alle 17.00
qualificazione Ferrari 355/348 Challenge Europa	dalle 17.15 alle 17.45
qualificazione Trofeo Retró	dalle 18.00 alle 18.30

SABATO 9 SETTEMBRE

Prove:

libere F.1	dalle 9.30 alle 10.15
libere F.1	dalle 10.30 alle 11.15
qualificazione F.1	dalle 13.00 alle 14.00
qualificazione Europa Cup Clio	dalle 17.00 alle 17.30

Gare:

Coppa Michelin Renault Clio	alle 14.30
Ferrari 355/348 Challenge Europa	alle 15.40
Trofeo Retró	alle 16.15
Coppa Italia Clio	alle 17.45

DOMENICA 10 SETTEMBRE

Warm-up	dalle 10.30 alle 11.00
gara Eurocup Renault Clio	alle 11.15
briefing F.1	alle 12.00
Sfilate promozionali	dalle 12.45 alle 13.15
F.1 inizio procedura di partenza	alle 14.30
F.1 partenza 66. Gp d'Italia	alle 15.00

FERRARI CHALLENGE EUROPA

N.	PILOTA	(NAZ.)	VETTURA
1	Adriano Baso	(I)	Ferrari F355
2	Roberto Ragazzi	(I)	Ferrari F355
3	Luca Sartori	(I)	Ferrari F355
4	Cathy Muller	(I)	Ferrari F355
5	Leonardo Maddalena	(I)	Ferrari F355
6	Pierangelo Masselli	(I)	Ferrari F355
7	Vincenzo Polli	(I)	Ferrari F355
8	Paolo Ligresti	(I)	Ferrari F355
9	Paolo Jasson	(I)	Ferrari F355
11	Vittorio Colombo	(I)	Ferrari F355
12	Raoul Ortolani	(I)	Ferrari F355
14	Jan Khan	(Gb)	Ferrari F355
15	Mark Peters	(Gb)	Ferrari F355
16	Tom Waring	(Gb)	Ferrari F355
18	Michel Oprey	(NI)	Ferrari F355
19	Peter Wolchers	(NI)	Ferrari F355
21	Menno Schaafsma	(NI)	Ferrari F355
22	Harald Brutschin	(D)	Ferrari F355
23	Karl Baron	(D)	Ferrari F355
24	Erich Franz Stoy	(D)	Ferrari F355
25	Wulf Frensel	(D)	Ferrari F355
26	Charles Froidevaux	(D)	Ferrari F355
27	Paolo Cutrera	(I)	Ferrari F355
101	Pergiussepe Perazzini	(I)	Ferrari 348
102	Ademaro Massa	(I)	Ferrari 348
103	Mario Benusiglio	(I)	Ferrari 348
104	Massimo Presicci	(I)	Ferrari 348
105	Ariane Vilaseca	(F)	Ferrari 348
106	«Notenboom»	(NI)	Ferrari 348
107	Peter Andersen	(NI)	Ferrari 348
108	Jan Van De Flier	(NI)	Ferrari 348
109	Richards Weber	(D)	Ferrari 348
111	Dieter Weigel	(D)	Ferrari 348
112	Thomas Fritsch	(D)	Ferrari 348
113	Emanuele Moncini	(I)	Ferrari 348
114	Walter Ceroni	(I)	Ferrari 348

PPUNTAMENTI

EUROCUP CLIO

N.	PILOTA	(NAZ.)
1	Patrick Bourdais	(F)
3	Marcel Kläy	(Ch)
4	Jan Nilsson	(S)
5	Michael Bleekemolen	(NI)
7	Maurizio Campani	(I)
8	Allard Kalff	(NI)
9	Nino Campani	(I)
10	Roger Menghini	(Ch)
11	Frans Verschuur	(NI)
12	José Joao Magalhaes	(P)
14	Alessandro Sebastì Scalera	(I)
15	Marc Ranucci	(F)
16	Pim Van Riet	(NI)
19	Markus Albisser	(D)
20	Paul Frans Maria Simons	(B)
21	Francis Maillet	(F)
23	Arthur Knobel	(Ch)
24	Hubert Jahn	(D)
25	«Amadeus»	(Ch)
26	Walter Cleynhens	(B)
27	«Rick Auret»	(F)
29	Ludovic Dudot	(F)
30	Roberto Fiamingo	(I)
31	Oliver Freymuth	(D)
32	Manuel Pazos	(Ch)
34	Bert Ploeg	(NI)
35	Martial Arno Ritz	(Ch)
36	Jean Pierre Rouget	(F)
38	Michael Tschopp	(Ch)
39	Luca Drudi	(I)
40	Aldo Brescia	(I)
43	Jean-Pierre Migny	(F)
46	Frederic O'Neill	(F)
47	John De Vos	(NI)
48	Francoise Hoogman	(NI)
49	Daniel Hadorn	(Ch)
50	Xavier Langlois	(F)
62	Eric Lyps	(F)
72	Mickaël Legeay	(F)
77	Christophe Sarhy	(F)
98	Frederic Lajoux	(Mc)

COPPA ITALIA CLIO

N.	PILOTA
1	Franco Caruso
2	Luca Scieghi
3	Nino Campani
4	Giancarlo Lenzotti
6	Andrea Pedrini
8	Michele Liera
11	Aldo Brescia
21	Stefano Rosi
22	Bruno Cesarini
24	Alessandro Sebastì Scalera
26	Valmiro Presenzini
29	Roberto Sigala
37	Giuseppe Mascia
81	Luigi Fiorella
93	Giandomenico Gherardi

QUESTO CAPPELLINO IN REGALO!

Questo cappellino può essere vostro! Se sarete in autodromo per il Gp, cercate le ragazze della Globe Communications: vi chiederanno di riempire un semplicissimo questionario e avranno pronto per voi l'omaggio. E se il vostro telefonino avrà dei problemi nessun problema: sempre la Globe Communications, azienda leader nel settore dell'assistenza tecnica per apparecchiature di telecomunicazioni, in collaborazione con Autosprint e Ape Casalingshi, sarà a disposizione per un servizio gratuito di controllo. Dove? Presso l'area di ospitalità situata nel Villaggio proprio a fianco del paddock F.1.



TROFEO RETRO'

N.	PILOTA	VEETTURA	ANNO	CATEGORIA
1	Claudio Ripamonti	(De Tomaso-Ford)	1962	F. Junior
2	Luciano Benaglia	(Stanguellini-Fiat)	1959	F. Junior
3	Achille Minoia	(Lotus 22-Ford)	1963	F. Junior
4	Marco Mavilla	(Foglietti-Ford)	1963	F. Junior
5	Mauro Borella	(De Sanctis-Fiat)	1958	F. Junior
6	Fabio D'Alberti	(Lotus 22-Ford)	1963	F. Junior
7	Sergio Leoni	(Stanguellini-Fiat)	1959	F. Junior
8	Guido Romani	(Lola MkII-Ford)	1960	F. Junior
9	Maurice Slotine	(Merlyn-Ford)	1969	F. 3
10	Fabio Montani	(Chevron B9-Ford)	1968	F. 3
11	Cordel Hervé	(March 703-Ford)	1970	F. 3
17	Roberto Padovani	(Matra Ms5-Ford)	1966	F. 3
18	Alessandro Ripamonti	(Lola MkII-Ford)	1960	F. Junior
19	Gerard Mine	(Lotus 59-Ford)	1970	F. 3
21	Carlo Ceccarelli	(Brabham Bt6-Ford)	1963	F. Junior
22	Eric Levin	(Chevron B15C-Ford)	1970	F. 3
25	Dominique Debien	(Martini Mw-Ford)	1969	F. 3
26	Giancarlo Comana	(Plw-Fiat)	1959	F. Junior
27	Pierluigi Mapelli	(Lotus 27-Ford)	1963	F. Junior
28	Fabio Verin	(Volpini-Fiat)	1958	F. Junior
29	Roberto Pitré	(Wainer)	1961	F. Junior
32	Luciano Quaggia	(Brabham Bt6-Ford)	1963	F. Junior
34	Giancarlo Cattaneo	(Tecno-Ford)	1967	F. 3
35	Dario Tellarini	(De Sanctis-Ford)	1966	F. 3
40	Hérmann Unold	(Tecno)	1970	F. 3
63	Paolo Gecchelin	(Stanguellini-Fiat)	1960	F. Junior



RUCH

RESTA ANCORA SUB JUDICE IL RISULTATO DI PORTLAND

Ma la Cart non decide

VANCOUVER — Fumata nera. La tanto attesa decisione del tribunale d'appello in merito alla squalifica di Portland di Al Unser jr non è stata ancora presa e lo sarà solo dopo l'ultima prova di Laguna Seca, il 10 settembre. Un ritardo per certi versi «politico», in quanto si vuole evitare che questa decisione possa risultare determinante per l'assegnazione del titolo, influenzando in qualche modo l'andamento della gara di Laguna Seca. La Cart ha anche comunicato il nome dei tre saggi che dovranno deliberare su questo contenzioso. Si tratta del giudice Philip Elliot, magistrato in pensione, Dick Beaty, che per molti anni ha lavorato nella commissione tecnica della Nascar, e Steve Hearn, consigliere della federazione di motonautica. Per Andrew Craig un ritardo comunque «imbarazzante», in quanto si era impegnato personalmente a porre fine a questa disputa prima della corsa di Vancouver. Giorno dopo giorno emergono intanto fatti che dimostrano una

certa «intenzionalità» nel punire la Penske a Portland oltre ogni limite. A Mid Ohio, dopo che Villeneuve aveva ottenuto la pole, i commissari avevano constatato la perdita di un pannello del fondo piatto sulla vettura del canadese, ma avevano consentito ai meccanici del team Green di riposizionarlo, approvandone poi la vettura dopo le verifiche tecniche. A Portland i commissari non hanno consentito di fare la stessa cosa alla Penske e la verifica tecnica è stata condotta con una procedura del tutto inusuale. In seguito, alla Penske non è mai stato consentito di spiegare le proprie ragioni alla Commissione tecnica che poi ha rigettato il ricorso della squadra americana. Un brutto affare, per il quale Penske non vuole abbassare la testa. E sono in molti a pensare che, se dopo Laguna Seca i venti punti di Portland saranno comunque ininfluenti per l'assegnazione del titolo, «miracolosamente» Al Unser ritroverà la vittoria... ■

EMPICS



La rabbia di Unser

Doveva vincere a tutti i costi per restare in gioco per il titolo. Ha indotto Jacques all'errore, ha passato Andretti in staccata e ha colto il 30. successo della carriera

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

VANCOUVER. Le speranze sono piccolissime, quasi minime, ma Al Unser Jr, da grande combattente quale è, ci si è attaccato con tutte le sue forze. Sul tormentatissimo tracciato di Vancouver conquista la sua terza vittoria e può nutrire ancora qualche piccolissima speranza di contendere il titolo a Villeneuve, qualora il tribunale d'appello accolga favorevolmente il reclamo della Penske per la squalifica di Portland. Certo, alla vigilia di Laguna Seca, ultima prova del campionato, la differenza matematica tra lui e Villeneuve lo condanna inesorabilmente: 170 punti per il canadese contro i 132 di Unser. Anche a Laguna Seca Unser dovrà effettuare una gara perfetta sperando nello stesso tempo che la malasorte che ha colpito Villeneuve si ripeta in maniera speculare; poi in questo caso l'ultima parola spetterebbe al tribunale. Decisamente troppe coincidenze devono volgere a favore del pilota della Penske. Diciamo solo che alla vigilia dell'ultima gara, aggiungendo ipoteticamente i venti punti di Unser a Portland, la situazione di classifica sarebbe di 169 punti per Villeneuve contro i 153 di Unser. Sedici punti di differenza che dovrebbero consen-

tire a Villeneuve di correre comunque con sufficiente tranquillità, anche considerando l'ipotesi per lui più negativa. La vittoria di Unser e il secondo posto di De Ferran acquisiscono un significato però particolare soprattutto in chiave '96. Sulla Penske vincitrice e sulla vettura di Bobby Rahal ha infatti debuttato il nuovo motore Mercedes, completamente modificato nella testa al fine di ottenere un regime di rotazione più elevato. I risultati si sono subito visti. Unser e Rahal sono sempre stati i piloti più veloci in pista. Rahal alla fine ha dovuto accontentarsi del quinto posto perché ha dovuto effettuare un terzo rifornimento supplementare, ma certo il gap che per tutto l'anno ha separato il propulsore Mercedes dal motore Ford sembra adesso essere colmato. Unser ha corso comunque in maniera perfetta. Andato in testa al 60. giro, ha controllato agevolmente gli attacchi che via via gli sono stati portati da Rahal e da DeFerran. L'unico che aveva dimostrato di tenere il suo passo, seppur assumendo molti rischi, era Michael Andretti. Ancora una volta il pilota di Carl Haas è stato velocissimo. Ha condotto la gara dal 27. giro sino al 60., poi ha dovuto ritirarsi per cedi-

Con il trionfo a Vancouver Al Unser Jr, sopra, ha raggiunto la vetta del 30 successi in carriera, eguagliando Michael Andretti. I due figli d'arte sono i più vincenti tra i piloti ancora in attività. Non altrettanto entusiasmante è il bilancio di Boesel, sotto davanti a Goodyear, che si è dovuto accontentare di un decimo posto, dopo una serie negativa di quattro gare...



mento del cambio. È andato tutto storto a Jacques Villeneuve. Partito dalla pole, il canadese ha condotto per i primi 26. giri, poi nel tentativo di resistere ad Andretti ha perso numerose posizioni. I numerosi ritiri lo avevano proiettato nuovamente al quarto posto della classifica e tutto sembrava volgere al meglio. È intervenuto però Scott Goodyear che in un improvviso mutamento di traiettoria, ha urtato la Reynard di Villeneuve, compromettendogli irrimediabilmente la guidabilità. Gli ultimi giri sono stati un calvario per il futuro pilota della Williams, rallentato dal progressivo cedimento del cambio. Solo di «mestiere» il canadese ha terminato al 12. posto ma alla fine della corsa era furibondo per tutto quello che gli era successo. Rispetto ad altre volte è apparso leggermente meno efficace, più propenso all'errore. La fretta di chiudere in Canada il discorso per il titolo, gli ha forse creato una pressione negativa. Finalmente un buon risultato per Gil De Ferran. Partito con il muletto dopo la collisione che aveva decretato la sospensione della prima partenza, De Ferran ha corso in modo molto intelligente, concretizzando finalmente il suo potenziale. Dei tre piloti italiani al via, il solo Zampedri è andato a punti, terminando al nono posto dopo una gara estremamente accorta e regolare, perdendo un giro per la sostituzione del musetto. Fabi è stato sfortunato e si è ritirato per rottura del motore, mentre Schiattarella ha terminato 18. tra molti testa coda. Dopo la superiorità palesata a Loudon, ci si aspettava molto dal motore Honda, che però ha pagato l'irruenza dei suoi piloti. Ribeiro ha distrutto la sua vettura mentre si trovava in lotta con De Ferran, Goodyear ha passato il suo tempo costantemente in testa coda. ■



FotografieEMPICS



Gordon, sopra, è giunto terzo dietro a De Ferran, a fianco, che ha corso col muletto. Poca fortuna per Till, sotto, e per Gugelmin, in basso davanti a Villeneuve. Il canadese, toccato da Goodyear, è giunto dodicesimo

LA CRONACA INCIDENTE A QUATTRO

Crash al via gara sospesa!

VANCOUVER — Al via è subito caos, con Al Unser che spedisce De Ferran contro il muro alla prima chicane. Alle loro spalle si crea una confusione incredibile con un tamponamento che coinvolge Tracy, Gordon e Pruett. La pista è completamente ostruita e gli organizzatori decidono di sospendere la gara. Si riparte nuovamente da zero 40 minuti dopo. Il via, però, viene neutralizzato con bandiera gialla perché Vasser non è perfettamente allineato. La corsa inizia così

virtualmente al 2. passaggio con Villeneuve davanti a Vasser, Rahal, Goodyear e Andretti. Si ferma Christian Fittipaldi con una gomma forata. Stessa sorte per Emerson che sostituisce il musetto. Villeneuve è leader con 2" di vantaggio su Rahal mentre Vasser entra ai box per problemi al motore. Al 7. giro si ferma Schiattarella in testa coda e fa il suo ingresso la prima pace car. La corsa riparte all'11. giro e Goodyear va subito in testa coda perdendo numerose posizioni. Alle spalle

di Villeneuve infuria la lotta tra Rahal, Andretti, Gordon, Unser, Fabi e De Ferran. Si ritira Fangio per rottura della sospensione. Al 23. giro Andretti forza i tempi e passa a Rahal, Unser ha la meglio su Gordon. Il giro dopo il pilota della Penske è scatenato e ha la meglio anche su Rahal, che è il primo ad iniziare i pit-stop. Andretti attacca Villeneuve da tutte le parti e al 27. giro passa. Subito ottiene 6" di vantaggio sul canadese che ha i suoi problemi per contenere gli attacchi di Unser e



IL TEAM LASCIA I MERCEDES Motore Honda nel '96 per De Ferran

VANCOUVER — E quattro! Sarà Gil de Ferran, con il team di Jim Hall, che avrà la quarta vettura con motore Honda per la stagione '96. L'accordo siglato è per due anni. L'abbandono da parte di Jim Hall del propulsore prodotto dalla Ilmor (chiamato prima Chevrolet e poi Mercedes) è un fatto clamoroso, in quanto per anni Jim Hall era stato co-proprietario insieme a Franz Weiss della Vds, ossia la struttura che si occupa della revisione dei motori prodotti dalla Ilmor. Nel '96 la Honda per ora può così contare su due vetture iscritte dal team Tasman per Ribeiro e Goodyear, una del team Competch, e su quella per De Ferran. Manca ancora la quarta squadra, che dovrebbe portare a sei le vetture dotate del motore giapponese. Continua la trattativa con il team Newman-Haas, ma la Honda offre meno soldi della Ford e richiede un maggior spazio sulla vettura. Più facili le trattative con i team Patrick, Walker e Green. Patrick dispone di un buon budget; il prossimo anno iscriverà una seconda vettura ed è in trattativa con Mark Blundell. Inoltre la Firestone caldeggia molto un'unione Patrick-Honda. Green da parte sua si trova in una situazione difficile. Ha vinto il campionato con Villeneuve, ma ha perso il pilota e lo sponsor. La PacWest si è offerta di rilevare tutta la squadra di Green. Adrian Fernandez — deluso da Galles — si è offerto a Green con una dote di sei milioni di dollari, ma entrambe le proposte non hanno entusiasmato molto Barry Green che ora spera nella Honda per la sua salvezza nel '96. ■

VANCOUVER

Vancouver (CDN), 3 settembre
16. prova del campionato di F. IndyCar

COSÌ (IN 28) AL VIA E (IN 18) AL TRAGUARDO

Jacques Villeneuve (Reynard 95i-Ford) 55'226	Jimmy Vasser (Reynard 95i-Ford) 55'503
Bobby Rahal (Lola 95-Mercedes) 55'523	Scott Goodyear (Reynard 95i-Honda) 55'637
Michael Andretti (Lola 95-Ford) 55'662	Teo Fabi (Reynard 95i-Ford) 55'666
Robby Gordon (Reynard 95i-Ford) 55'870	Gil de Ferran (Reynard 95i-Mercedes) 55'932
Al Unser Jr (Penske Pc 24-Mercedes) 56'040	Scott Pruett (Lola 95-Ford) 56'047
Mauricio Gugelmin (Reynard 95i-Ford) 56'258	Paul Tracy (Lola 95-Ford) 56'344
Christian Fittipaldi (Reynard 95i-Ford) 56'415	Emerson Fittipaldi (Penske Pc 24-Mercedes) 56'423
Brian Herta (Reynard 95i-Ford) 56'463	André Ribeiro (Reynard 95i-Honda) 56'547
Stefan Johansson (Penske Pc 23-Mercedes) 56'559	Alessandro Zampedri (Lola 94-Ford) 56'632
Adrian Fernandez (Lola 95-Mercedes) 56'722	Raul Boesel (Lola 95-Mercedes) 56'819
Eliseo Salazar (Lola 95-Ford) 56'893	Parker Johnstone (Reynard 95i-Honda) 57'007
Carlos Guerrero (Lola 95-Ford) 57'325	Juan Manuel Fangio II (Reynard 95i-Ford) 57'523
Brian Till (Lola 95-Ford) 57'570	Hiro Matsushita (Reynard 95i-Ford) 57'940
Marco Greco (Lola 95-Mercedes) 58'010	Mimmo Schiattarella (Reynard 94i-Ford) 58'081

- Al Unser jr**
100 giri in 1.46'54"900
alla media di 153,774 kmh
 - Gil De Ferran** a 15'013
 - Robby Gordon** a 26'107
 - Stefan Johansson** a 26'523
 - Bobby Rahal** a 26'623
 - Scott Pruett** a 29'473
 - Emerson Fittipaldi** a 51'785
 - Paul Tracy** a 1 giro
 - Alessandro Zampedri**
a 1 giro
 - Raul Boesel** a 1 giro
 - Parker Johnstone**
a 1 giro
 - Jacques Villeneuve** a 2 giri
 - Eliseo Salazar** a 2 giri
 - Scott Goodyear** a 2 giri
 - Carlos Guerrero** a 3 giri
 - Brian Herta** a 4 giri
 - Hiro Matsushita** a 5 giri
 - Mimmo Schiattarella** a 7 giri
- **Giro più veloce: Bobby Rahal** 56'906, media di 173,346 kmh

Non qualificato: **Ross Bentley** (Lola 94-Ford) 58'427.

LA CLASSIFICA DOPO LA 16. PROVA

FORMULA INDY	LA CLASSIFICA DOPO LA 16. PROVA																	
	MIAMI 5/3	SUPERS PARADISE 19/3	PHOENIX 2/4	LONG BEACH 9/4	NAZARETH 23/4	INDIANAPOLIS 28/5	MILWAUKEE 4/6	DETROIT 11/6	PORTLAND 25/6	ELKART LAKE 9/7	TORONTO 16/7	CLEVELAND 23/7	MICHIGAN 30/7	LEXINGTON 13/8	LOUDON 20/8	VANCOUVER 3/9	LAGUNA SECA 10/9	TOTALE PUNTI
1. Villeneuve	20	—	10	—	17	20	8	4	2	22	15	20	3	15	12	2		170
2. Unser jr.	—	8	5	21	—	—	17	10	—	—	—	—	16	20	14	21		132
3. Rahal	14	16	—	—	8	14	—	—	16	10	16	12	5	—	3	10		124
4. Gordon	—	—	20	—	13	10	10	22	6	—	10	8	—	5	4	14		122
5. Andretti Michael	2	6	16	5	—	—	14	12	14	—	21	6	—	1	16	—		113
6. Pruett	12	14	4	16	5	—	1	14	1	6	—	—	20	2	—	8		103
7. Tracy	—	20	12	—	—	—	20	5	—	16	5	—	—	16	—	5		99
8. Vasser	5	—	—	—	—	—	4	16	20	14	—	14	6	4	8	—		91
9. Fabi	—	—	6	14	6	5	13	6	—	4	12	—	12	—	1	—		79
10. Gugelmin	16	12	—	10	—	9	—	—	8	—	1	—	2	8	2	—		68
11. Fittipaldi E.	—	—	15	—	20	—	—	3	—	—	3	—	10	—	10	6		67
12. Fernandez	2	—	1	—	4	—	3	8	5	8	6	1	14	12	—	—		64
13. Johansson	—	—	—	8	14	—	—	2	10	3	—	5	8	—	—	12		62
14. Fittipaldi C.	10	—	3	—	—	16	6	—	2	5	4	—	4	—	5	—		55
15. Boesel	8	5	8	—	3	—	2	—	12	—	8	—	—	—	—	3		49

16. Ribeiro 38; 17. De Ferran 36; 18. Cheever 33; 19. Sullivan 32; 20. Herta 30; 21. Salazar 19; 22. Zampedri 15; 23. Bachelart 8; 24. Johnstone, Danner, Fangio II e Luyendyk 6; 28. Matsushita 5; 29. Greco 3; 30. Hall e Guerrero C. 2; 32. Guerrero R. Brayton e Goodyear 1.



BOX

Per Villeneuve quinta pole stagionale

Quinta pole-position stagionale per Villeneuve, sempre il più veloce in tutti i due giorni di prove. Il canadese, spettacolare come non mai, non è però riuscito a migliorare il record della pista a causa di una serie di modifiche apportate al tracciato canadese che lo hanno reso più lento. Solo terzo Bobby Rahal che sperava di ottenere la pole su un tracciato particolarmente favorevole alle caratteristiche del motore Mercedes. Noie di motore per Andretti e Tracy, mentre le Penske hanno lamentato problemi di guidabilità. Brian Herta è stato protagonista di tre incidenti. Buona la prestazione di Goodyear, sensibilmente più rapido del compagno di team Ribeiro. Ritorno alla F. Indy particolarmente duro per Schiattarella e Till. Polemiche a non finire tra i vari piloti per l'eccessivo traffico in pista: troppo lento e corto il tracciato di Vancouver per ospitare ventinove vetture.

● **CHEEVER.** Divorzio particolarmente brusco tra Cheever e A.J. Foyt, già da tempo ai ferri corti. Prima di Vancouver i due hanno deciso di separarsi anticipatamente e per la gara canadese, il posto di Cheever è stato preso da Brian Till. Ancora non è stato deciso chi correrà a Laguna Seca.

● **DICK SIMON.** Sempre più precaria la situazione finanziaria di Dick Simon. Jerry Forsythe si è offerto di rilevare il bellissimo reparto corse di Simon a Indianapolis, ma la sua proposta non è stata considerata adeguata. Di recente Simon ha saldato un debito di quasi un milione di dollari che aveva nei confronti di Carl Haas; ma il futuro della sua squadra resta comunque molto nebuloso.

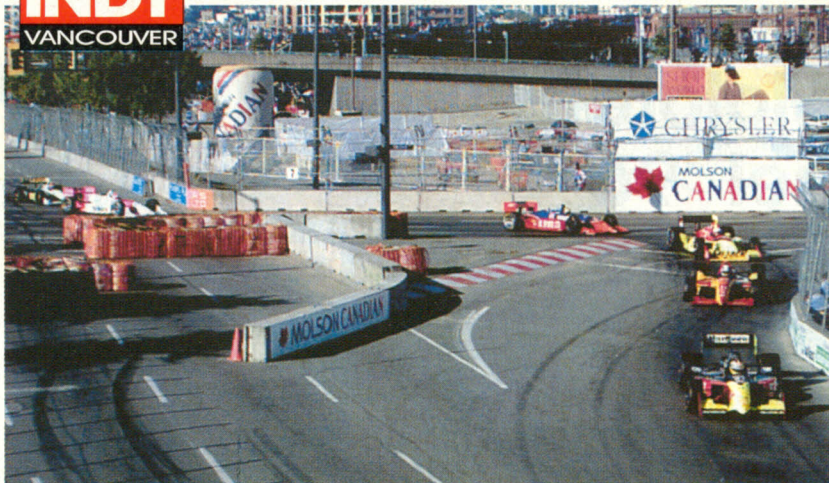
● **RISSA.** Sempre più tesi i rapporti tra Robby Gordon e Christian Fittipaldi. Dopo le prove del venerdì i due sono venuti alle mani dopo una violenta discussione causata per motivi di precedenza in pista. Sono intervenuti i meccanici del team Walker per interrompere la rissa tra i due piloti.

Gordon. Al 32. passaggio Villeneuve ha una esitazione e deve cedere ben quattro posizioni. Al comando c'è sempre Andretti davanti a Unser, Gordon, Fabi e Pruett. Villeneuve si ferma ai box con le gomme ormai in crisi. Grande lotta tra Andretti e Unser che non gli dà tregua, attaccandolo da tutte le parti. Al 49. giro entra la pace car per Greco fermo lungo la pista. Tre giri dopo si riparte, ma al 56. giro Ribeiro sbatte violentemente. Nuova interruzione. Si ferma Zampedri per sostituire il musetto, mentre Fabi va in testacoda. Si riparte al 60. giro e Unser va subito in testa davanti ad Andretti, Rahal e Gordon. Andretti si ferma però subito per rottura del cambio. Al 64. giro collisione tra Tracy, Herta e Gugelmin. Unser dispone di 12" di vantaggio su Rahal, seguono De Ferran, Villeneuve, Gordon, Fabi e Pruett. Si ritira Fabi per rottura del motore. All'80. giro Goodyear entra in contatto in pieno rettilineo con Villeneuve. Goodyear rientra ai box con la gomma forata, mentre lo stesso Villeneuve comincia a rallentare per problemi di guidabilità. All'83. giro, Rahal effettua il terzo pit-stop, Zampedri risale al nono posto, mentre c'è lotta tra Gordon e Pruett per il terzo posto. Vince indisturbato Unser, mentre Villeneuve scivola via via sino alla dodicesima posizione. ■



FORMULA INDY

VANCOUVER



FotografieEMPICS

Dopo la sonante vittoria di Loudon, Ribeiro, sopra, non si è ripetuto a Vancouver, terminando la sua corsa dopo una violenta toccata contro un muretto. Bella la prova di Zampedri, sotto, che è riuscito a piazzarsi 9. dopo aver disputato una gara senza sbavature. Peccato invece per Teo Fabi in basso, ancora una volta penalizzato dalla scarsa affidabilità della Reynard del team Forsythe



VALIDE SOLO ORLANDO, PHOENIX E INDY

Irl '96 su tre gare

Importante riunione tenutasi a Indianapolis tra tutte le squadre intenzionate a partecipare al prossimo campionato Irl. La Usac, l'autorità sportiva che gestisce la serie, ha deciso che il campionato '96 sarà composto dalle prove di Orlando, Phoenix e Indianapolis, questo per fare sì che la 500 Miglia

sia decisiva per l'assegnazione del titolo. Le altre gare in programma nel '96, ossia Loudon e Las Vegas, saranno valide per il campionato '97, che si concluderà sempre in concomitanza con la 500 Miglia di Indianapolis. Il supervisore della serie sarà Fred Agajanian, figlio del famoso team manager degli anni '60 e che oggi è già l'avvocato di fiducia di molti dei piloti che corrono nella F.Indy-Car. Nel corso di questa riunione John Menard ha garantito la presenza di tre vetture. I primi due piloti saranno Bryton e Luendyk. Presente alla riunione anche il


team Scandia, sempre più interessato all'Irl, in alternativa al programma Imsa con la Ferrari. Frattanto è definitivamente tramontata l'eventualità di una battaglia legale tra Irl e Cart. Adesso le possibilità sono due: i team dell'Indy-car accetteranno di correre ad Orlando in cambio di una modifica alle regole che restringono la partecipazione alla 500 Miglia oppure tutte le squadre della Indycar disenteranno in blocco la gara di Indianapolis. Un fatto, quest'ultimo, che sarebbe davvero un colpo basso per la mitica gara sull'ovale più famoso. ■

fotoSTUDIOCOLOMBO



TEST
NISSAN TROFEO

RAFFICA



Abbiamo provato a Imola la piccola vettura giapponese che disputa un challenge in Sicilia. I costi ridotti, i ricchi premi permettono a chi vince di correre gratis. Il prossimo anno la serie diventerà nazionale...

FRANCO NUGNES

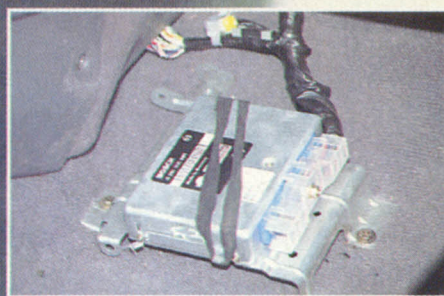
Ora la Micra vuole... crescere. Il Trofeo che la Nissan ha lanciato quest'anno in Sicilia ha riscosso un grande interesse, al punto da indurre la Casa giapponese a estendere nel '96 l'area di influenza non solo a Pergusa, ma anche agli altri circuiti italiani. La formula vincente è semplicissima: si acquista una Micra SuperS, si monta il Racing-kit (è più corretto chiamarlo kit di sicurezza che di preparazione) e si iscrive gratuitamente al Trofeo. Poi subito in pista! Il regolamento, infatti, rende praticamente inutile la figura del preparatore propriamente detto: la vettura deve restare in tutto e per tutto identica alla versione di serie (non esiste una fi-

Ecco il nostro tester sui cordoli della Variante Bassa di Imola con la Nissan Micra SuperS protagonista a Pergusa di un combattuto monomarca che la casa giapponese vuole promuovere a livello nazionale nel '96

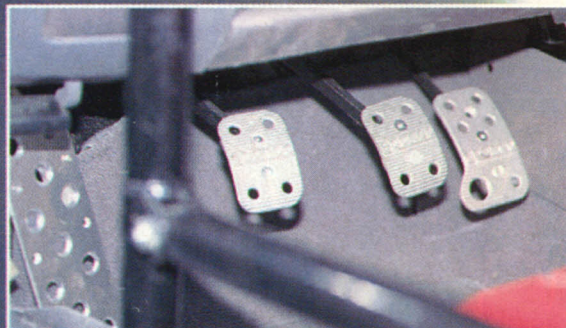
DI MICRA



fotografieSTUDIOCOLOMBO



La Nissan Micra che partecipa al Trofeo dispone di un Racing kit del valore di oltre tre milioni che viene offerto dalla Casa: sedile Sparco, roll-bar a gabbia, pedaliera da gara sono i particolari principali. La centralina viene sorteggiata prima di ogni gara. I cerchi sono Nissan in lega



che di omologazione, ma ci si rifà al libretto di uso e manutenzione). Niente gomme slick, ma le normali Michelin di primo equipaggiamento, niente elaborazioni della centralina (un'ora prima di ogni gara vengono sorteggiate fra i partecipanti), e poche regolazioni di assetto: molle Eibach più rigide e ammortizzatori originali che possono solo essere ritirati (la distanza mozzo ruota-parafango deve restare invariata). Come dire: si può tranquillamente arrivare in circuito con la vettura con cui si vuole correre. Paradossalmente si potrebbe fare a meno anche del carrello. Ma soprattutto il segnale forte è: niente furbate. Tutti in pista con pari... opportunità. E a ben guardare si scopre che chi dispone di un piede pesante (ma come scopriremo nella prova è meglio dire vellutato...) può, grazie ai ricchi premi di gara e finali, raggranellare quanto bisogna spendere per correre. Il montepremi di quest'anno è di 100 milioni di lire: per ogni corsa si distribuiscono due milioni al vincitore, uno e mezzo al secondo, un milione e cento al terzo e seicentomila lire al quarto. Ai primi quindici piloti classificati nel Trofeo andranno premi in denaro: sei milioni al campione e cinque al secondo, quattro al terzo e poi a decrescere fino alle 800 mila lire del quindicesimo. Particolari graduatorie sono state allestite per i giovani Under 23 e per la partecipazione femminile. Il Trofeo Micra può quindi rappresentare l'ideale vettura per un debuttante che vuole saggiare in pista le sue doti di agonista. Carina, dalla linea molto personale, semplice da guidare, sicura, la Micra offre un mix di condizioni che possono tentare la fascia più giovane degli appassionati. La potenza (che è rimasta volutamente quella del modello di serie) non è eccessiva, per cui emergono le doti di chi sa sfruttare i pochi cavalli al meglio. Nel Trofeo che si disputa in Sicilia la fanno da padroni i Melluzzo: Maurizio guida il challenge con 55 punti dopo tre gare e precede Spampinato che è arrivato a 48 punti e Christian Melluzzo che ha raggiunto quota 31. La battaglia è ancora apertissima perché una vittoria vale 20 punti (il punteggio è uguale a quello della Formula 3) e sono in programma ancora due appuntamenti. L'esperimento siciliano funziona. Adesso tocca ai teenager far diventare il Trofeo nazionale...

LA PROVA SICCOME LA POTENZA È LIMITATA

Non frenate le emozioni

MOLA — La telefonata del capomeccanico Nissan annuncia che la piccola Micra sarà in autodromo nel giro di qualche minuto. Quando il cancello del paddock si apre, prevediamo di trovarci di fronte a una bisarca con la piccola Micra da scaricare. Niente affatto. La giapponesina dai colori sgargianti si presenta di...persona: targa prova, motore in moto, pressioni delle gomme già ok e collaudatore pronto a farsi da parte in un baleno. Nel breve tragitto dalla concessionaria di Castel San Pietro non ha mai sentito così tanti occhi addosso. In particolare dei giovanissimi attratti dalla riuscita scelta cromatica.

Senza la ricercata livrea si farebbe fatica

a capire che si tratta di una vettura pronta a correre. Rispetto al modello di serie c'è solo l'adozione del Racing-kit fornito dalla Nissan: roll-bar a gabbia con rinforzi porta, estintore brandeggiabile, stacca-batteria, sedile anatomico Sparco, molle Eibach rigide, barra duomi, filtro aria da competizione, pedaliera da corsa, cinture di sicurezza Trw Sabelt a tre punti, ganci ferma cofano. Non sono permesse modifiche se non la diversa taratura degli ammortizzatori per cui non c'è spazio per le furbate. Tutti partono con uguali chances di vittoria. Ma siccome la potenza del motore 4 cilindri 16 valvole di 1275 cc è di soli 75 cv a 6000 giri, bisogna cercare di sfruttare al mas-

simo i cavalli per essere competitivi. E ogni minimo dettaglio si può rivelare determinante nel raggiungimento del risultato. Per garantire il massimo livello di sicurezza, gli uomini Nissan hanno pensato bene di togliere i fendinebbia per dotare la Micra di due prese per il raffreddamento dei freni. L'impianto sembra sovradimensionato anche in un circuito impegnativo in materia come l'Enzo e Dino Ferrari. Se anche non si rischia di avere il pedale che va giù sul più bello, la staccatona a ruote fumanti non paga: gli effetti negativi possono essere devastanti sulle prestazioni. Inchiodare significa fare scendere i giri del motore, pagando un calo di velo-





NIENTE GOMME SLICK

Motore: 4 cilindri in linea montato anteriormente in posizione trasversale tipo Cg 13 De

Cilindrata: 1275 cc

Alesaggio × corsa: 71 × 80,5 mm

Rapporto di compressione: 9,5:1

Distribuzione: doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro

Potenza: 75 cv a 6000 giri

Coppia max: 10,5 kgm a 4000 giri

Alimentazione: a iniezione elettronica multipoint sistema Ecce

Trazione: anteriore

Cambio: a 5 marce Nissan più rm

Sterzo: a pignone e cremagliera

Telaio: carrozzeria autoportante

Sospensioni: ant. a ruote indipendenti con schema McPherson con barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici, molle Eibach; post. multi link con barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici, molle Eibach

Freni: ant. a disco ventilati; post. a tamburo

Lunghezza: 3700 mm

Larghezza: 1590 mm

Altezza: 1430 mm

Passo: 2360 mm

Carreggiate: ant. 136,5 mm; post. 132,5 mm

Cerchi: Nissan in lega 5,5 × 13"

Serbatoio: di serie da 42 litri

Gomme: Michelin 13/53/13

Peso: 850 kg

◀ città che non è facile riprendere in fretta. La centralina, infatti, e quella Ecce della normale produzione e viene assegnata per sorteggio prima di ogni appuntamento. Non solo: le gomme che non sono slick, ma le Michelin di normale equipaggiamento, che subiscono uno shock termico tale da far perdere l'efficacia per almeno un giro. La Micra, quindi, va presa con le molle: si deve trovare il giusto equilibrio fra l'esigenza di farla scorrere all'uscita delle curve e quella di non percorrere della strada inutile. In staccata basta una rapida zampata sui freni per arrivare in rilascio quasi alla corda della curva, poi bisogna accelerare gradualmente evitando con cura di far patinare le ruote anteriori. Questo non significa che non si possa «strapazzare» sui cordoli: la Micra si rivela molto affidabile, per cui è consentito prendersi delle licenze alla variante del Tamburello o a quella della Villeneuve per combattere la naturale tendenza al sottosterzo. Certo, non bisogna aspettarsi grandi emozioni sul dritto (la velocità massima è di 170 kmh...), ma è divertente preparare al meglio i tratti guidati. Avendo limitato al massimo gli interventi sulla meccanica e sull'assetto, è possibile avvertire beccheggio in frenata e rollio nei transitori dove le variazioni di carico sono violente. I giovanissimi, allora, possono trovare pane per i loro denti per mettersi alla prova senza correre rischi inutili. Debuttanti allo... sbaraglio!



ka 1000km

GRAN
TURISMO

IL PUNTO

GT

in ebollizione

Dall'inizio della stagione il numero dei partenti è raddoppiato. La Ferrari sta riducendo il gap dalla McLaren, la Porsche è in crescita e, nel caldo infernale di Suzuka, ha debuttato anche la Bugatti

■ MARCO RAGAZZONI

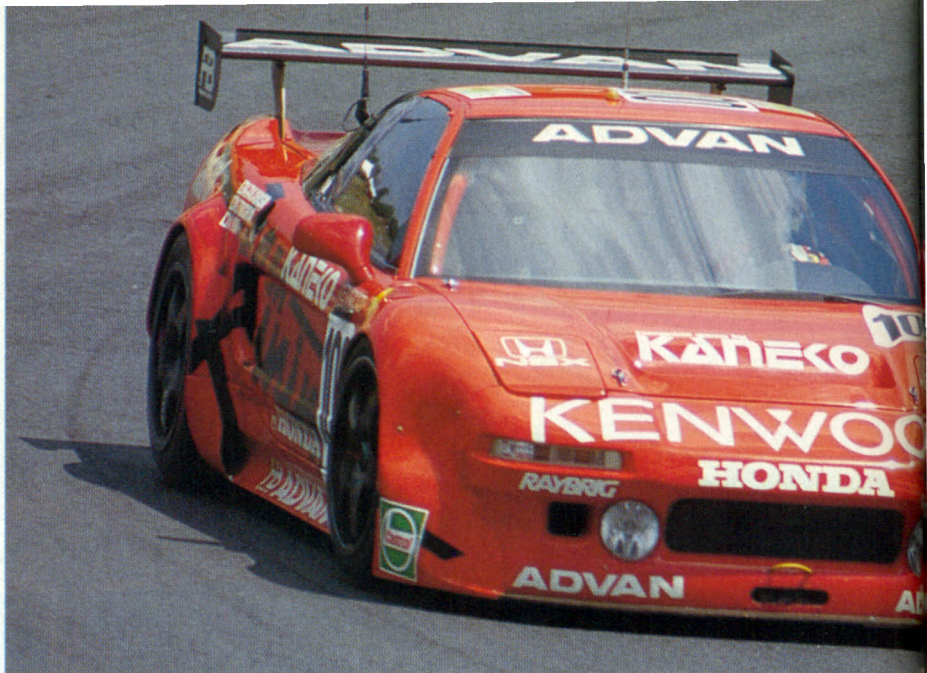
A due terzi della stagione, quando mancano ancora quattro gare alla conclusione, la Serie Gt Endurance Bpr ha già programmato un calendario '96 di 13 gare. Nulla di strano se non fosse che fra queste figurano anche due nuovi appuntamenti molto importanti: una gara di apertura a gennaio sul circuito di Interlagos, in Brasile, e una in ottobre a Laguna Seca, negli Stati Uniti. A queste si devono poi aggiungere i riconfermati incontri della 1000 Km di Suzuka, a fine agosto in Giappone, e sul tracciato stradale di Zhuhai, in Cina, a novembre. È il segno tangibile che dall'Europa la Serie Gt della Bpr si sta espandendo, che è destinata ad avere una dimensione sempre più internazionale e un ruolo importante: quello di far rinascere le corse Endurance con delle vetture derivate da dream car stradali. Vetture queste ultime certamente non alla portata di tutti ma che, almeno nel sogno, sono molto più vicine di una F.1. La prova si è avuta proprio nella recente 1000 Km di Suzuka, in un certo senso la

Dopo aver siglato il miglior tempo in prova fra le vetture Gran Turismo e il secondo assoluto dietro la Mazda Dg3, unica sport Wsc, la Ferrari F40 di Olofsson, a Suzuka, ha saputo lottare, nella prima parte della gara, per le posizioni di testa

◀ prova del fuoco della Serie... anche per le temperature da ebollizione registrate sull'impianto nipponico: 38 gradi all'ombra che sono diventati oltre 70 negli abitacoli delle vetture. La distanza, le notevoli difficoltà economiche e logistiche rischiano di far fallire questo appuntamento, considerato da molti il parente povero orientale della 24 Ore di Le Mans. Invece, a Suzuka sono arrivate ben 39 Gran Turismo, di cui 18 della classe Gt1.

SUCCESSO. E sugli spalti e lungo il prato sono accorsi qualcosa come 30.000 spettatori nonostante, strano a dirsi, la presenza di Gt giapponesi sia stata assai esigua e di profilo piuttosto basso rispetto a quella delle vetture europee. Nella Serie Gt stanno emergendo anche altri fattori molto importanti: il lotto dei partecipanti appare in crescita non solo sotto il profilo, ma anche per il livello e i valori in campo, sempre più omogenei. A fine febbraio la Serie aveva preso il via a Jerez con appena 17 partenti e l'arrivo nella classe Gt1 della McLaren F.1 Gtr, vittoriosa al debutto con Bellm e Mauricio Sala, aveva sconvolto un po' tutti. A Suzuka, nona prova della stagione, la F.1 Gtr ha colto ancora una vittoria, la settima, e ancora con Bellm e Sala (al loro quinto successo) affiancati da Sekiya. Ma proprio a Suzuka, però, si è capito quanto sia cresciuto il livello della competizione: sia come vetture che come piloti. A contendersi la leadership nella classifica piloti '95 restano ormai i soli equipaggi McLaren con in testa Nielsen e Bscher, che vantano due sole vittorie ma un numero molto alto di piazzamenti sul podio, seguiti a distanza ravvicinata da Bellm e Sala. Da inizio stagione le Ferrari F40 Gt1 preparate da Michelotto sono però andate a loro volta crescendo, ben assistite dalla Pirelli. Nelle qualifiche hanno quasi sempre battuto le McLaren e l'unica vittoria ottenuta finora, ad Anderstorp, dalla «rossa» di Michel Ferté e Thevenin, del team Aldix Racing, non è stata casuale. Le F40 stanno pagando un ritardo di sviluppo, partito, in pratica, solo all'inizio di quest'anno e con un budget assai limitato. Anche per questo i piloti della Ferrari in classifica generale risultano piuttosto indietro.

DEBUTTO. Ma proprio a Suzuka per la F40 dell'equipaggio Olofsson-Della Noce-Mancini è arrivato da Michelotto un inedito motore 3.5 litri, che ha debuttato al posto del 3.0. Si è dimostrato subito estremamente competitivo, con molta più coppia in basso e una maggiore elasticità. Soprattutto, ha dato immediatamente prova di poter resistere senza il minimo inconveniente a una 1000 Km massacrante. Certo, attualmente denuncia maggiori consumi rispetto a quelli del Bmw V12 delle McLaren; non è un caso che un rifornimento in più sia tra i motivi per cui a Olofsson, Della Noce e Man-



fotografeRAGAZZONI



Da sopra in senso orario, Bellm e Sala; Bscher, con la bombola d'ossigeno; Lilian Bryner, stravolta; Wallace e Wendlinger dopo il ritiro, nella prova Bpr disputatosi a Suzuka, con un'afa terribile. Solo le miss giapponesi sembrano non aver sofferto...



È ancora poco significativa la presenza nella Serie delle vetture giapponesi. Anche a Suzuka non hanno convinto. La migliore si è rivelata la Honda Nsx Gt2, a sinistra, che ha lottato a lungo in seconda posizione per poi classificarsi quinta assoluta. Dopo essere a mala pena riuscita a qualificarsi, la Toyota Mc8, a destra, sviluppata in proprio dal team Sard, ha invece fatto da fanalino di coda, afflitta da problemi di assetto e al cambio. La Nissan Skyline, sotto, è addirittura andata a fuoco al primo giro



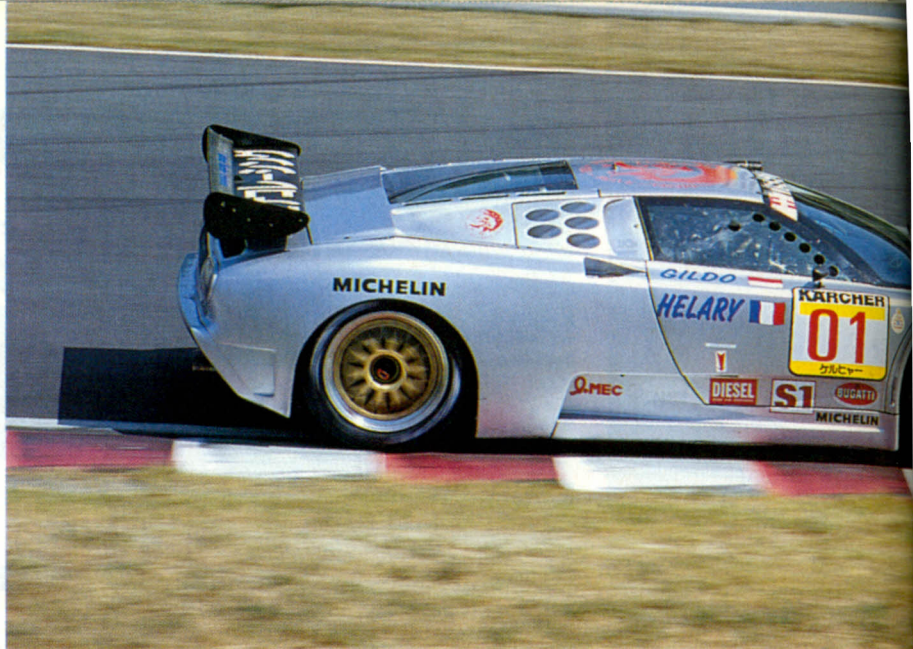
CONTINUANO A DELUDERE SOPRATTUTTO NISSAN E TOYOTA

Non brilla il Sol Levante anche nella gara di casa



Che delusione le Gt giapponesi e proprio in casa loro. Nell'ultima gara a Suzuka si aspettavano delle Toyota Supra più competitive di quelle viste a Le Mans. Invece è arrivata solo una Mc8 per Mauro Martini e Krosnoff, sviluppata in proprio dal team ufficiale Sard su meccanica Mr2 e con motore Lexus 4.0 V8 biturbo. Risultato sconcertante: dopo aver girato in prova a singhiozzo per noie alla frizione, in gara ha avuto problemi di assetto e al cambio al punto da concludere ultima. La Supra a sua volta non è stata schierata perché il suo sviluppo è in altomare, tanto che per Le Mans '96 si pensa a una World Sport Car. La Nissan Skyline Gt-R, schierata dal team ufficiale Nismo per Toshio Suzuki e Kageyama, è durata un solo giro: andando subito a fuoco. Ora, tuttavia, il team Nismo pensa di prepararne 2 o 3 per Le Mans. Ma la vettura pesa ben 1235 kg! perché è stata studiata per la serie giapponese Gt — l'unica che per ora interessa davvero alla Nissan —, dove il peso minimo ammesso è di 1200 kg. La Honda è stata la sola a fare una discreta figura con il team privato Nova e i piloti Takahashi, Tsuchiya e Iida. La Nsx 3.0 aspirata, in versione Gt2, ha lottato anche per la seconda posizione. La vera attesa, però era per la versione Gt1 ma questa non è stata nemmeno iscritta. Moto Moriwaki, proprietario del team Nova, ha anche smentito la voce che la Honda stia lavorando su una Nsx con motore V10 ex-F.1: per la classe Gt1 si sta sempre sviluppando la sola biturbo che, per altro, a Le Mans ha già deluso. ■

◀ cini a Suzuka sia sfuggita di un soffio la seconda posizione. Tuttavia questo propulsore è appena all'inizio dello sviluppo e presto verrà reso più «sobrio». In programma c'è anche una serie di interventi volti a un aumento della potenza. Michelotto e il team Ennea — che per i colori del Ferrari Club Italia attualmente fa correre due vetture — stanno pianificando, inoltre, la costituzione di una vera e propria scuderia con l'obiettivo di ampliare l'impegno e schierare nel '96 una terza F40. Insieme alla Ferrari, sta crescendo gradatamente, seppur in modo più lento, la Porsche. Partendo dalla base della nuova 911 Gt2, i tecnici di Weissach a inizio stagione hanno dato il via allo sviluppo della versione Gt1 — per ora denominata 911 Gt2 Evo — che si sta dimostrando sempre più competitiva e con cui la Porsche è certa di poter sfidare nel '96 sia Ferrari che McLaren. Con questa vettura, schierata dal team ufficiale Larbre Competition, Wollek e Jarier (finora hanno ottenuto tre secondi posti e un terzo) puntano alla terza posizione nella classifica finale piloti. Un risultato possibile, soprattutto se i tecnici di Weissach risolveranno in fretta alcuni problemi, ad esempio quelli generati dai radiatori originali troppo piccoli: in condizioni impegnative fanno soffrire il motore. Attualmente sono due le 911 Gt2 Evo che corrono nella Serie Bpr, ma se la Porsche riuscirà a dimostrarne in fretta la loro competitività, nel '96 potrebbero diventare molte di più. Intanto a Suzuka si è inserita fra le protagoniste la nuova Venturi 600 Slm Gt1, che aveva debuttato a Le Mans. Nel suo piccolo la Casa francese sta facendo grandi sforzi e la vettura, ben più economica di una McLaren e di una Ferrari, potrebbe presto diventare una valida alternativa per i meno «abbienti». Nella serie è poi finalmente entrata anche la Bugatti Eb110 Gt1, che ha debuttato in Giappone, grazie alla passione di Gildo Pastor. Quest'ultimo l'ha portata in pista insieme a Hélyary. Il potenziale della vettura è ancora tutto da scoprire, però è stato confortante che, praticamente di serie, si sia subito qualificata al dodicesimo posto. Dalla prossima gara, a Silverstone, arriverà anche la Lotus in veste ufficiale, con una Esprit 300 Gt1 per Zanardi, e dal prossimo anno entreranno in classe Gt1 le Dodge Viper ufficiali. Nella serie Gt c'è poi chi fa dei piccoli miracoli, come l'equipaggio composto da Enzo Calderari e Lilian Bryner. Attualmente sono in terza posizione nella classifica piloti, in lotta con Wollek e Jarier. Corrono con una Porsche 911 Gt2 in semplice versione Gt2, assistita da una squadra di appena 4 meccanici, ma hanno quasi sempre ottenuto la vittoria di classe. Ora sulla categoria pesa una sola incognita: come e quanto si riusciranno ad armonizzare i regolamenti tecnici dei vari campionati nazionali Gt, in modo da poter far confluire nella Serie Bpr un sempre maggior numero di partecipanti. ■



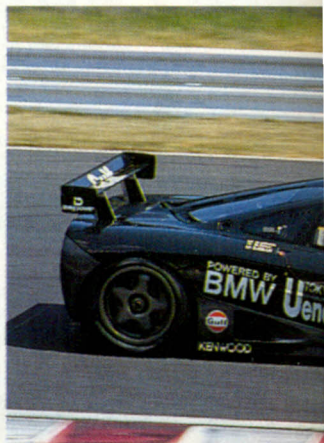
CON IL DEBUTTO BUGATTI PIÙ AMPIO IL FRONTE EUROPEO

Cresce il motore Ferrari mentre McLaren pensa al kit

Sopra l'ultima delle new entry nella Serie: la Bugatti Eb110 che, con Pastor ed Hélyary, ha debuttato a Suzuka. In basso, in senso antiorario, la 911 Gt2 Evo che la Porsche sta preparando in versione Gt1, la McLaren F.1 Gtr di Bellm, Sala e Sekiya, vincitrice della 1000 km sul circuito giapponese, la Ferrari F40 di Olofsson e Della Noce e infine la nuova Venturi 600 Slm

La Serie Gt Endurance Bpr è in ebollizione anche per alcune novità tecniche della Case europee. Nell'ultima gara a Suzuka si è registrato il debutto del motore 3.5 litri sulla Ferrari F40 di Olofsson, Della Noce e Mancini. A svilupparlo è stato Michelotto, variando sul 3.0 litri di serie la corsa (ora simile a quella dell'8 cilindri della F355) e appena l'alesaggio. Sono stati sostituiti pistoni, albero motore, camme e frizione, mentre sono rimaste invariate turbine e testate. Si è così ottenuta maggiore coppia insieme a un'ottima affidabilità, nonostante questo propulsore in precedenza avesse effettuato solo un test di 800 km. Ora lo sviluppo del motore prevede anche l'incremento della potenza massima. Per la gara di Nogaro dovrebbe inoltre arrivare anche il tanto atteso cambio sequenziale a sei marce della

X-Trac. A fianco della Ferrari sta lavorando molto anche la Pirelli che a Suzuka ha portato coperture con carcasse più rigide e mescole più morbide che hanno pienamente soddisfatto i piloti. Ora tutto invariato invece sulle McLaren-Bmw F.1 Gtr. In Inghilterra 8 ingegneri stanno comunque lavorando sulla F.1 Gtr per un «kit modifiche» in chiave '96. Si parla di kit perché la McLaren vuole apportare solo piccoli aggiornamenti, trasferibili sulla versione attuale, senza eccessivi esborsi economici che sarebbero poco graditi ai clienti. A Woking si lavora per ridurre il peso della vettura di 40-50 kg e portarlo così a circa 1070 kg. Questo alleggerimento per regolamento imporrà anche l'adozione di restrittori d'aria più piccoli sui condotti di aspirazione dei motori. Pertanto gli ingegneri della



PIACE IL CHALLENGE PROPOSTO DA MOSLEY MA...

Fa discutere l'esemplare unico

Nell'ultimo Consiglio Mondiale della Fia, il presidente Mosley ha detto che, nel panorama delle corse per vetture di produzione, ha un particolare interesse per la Serie Itc e l'Endurance Gt Bpr. Poi, a proposito di quest'ultima, si è detto favorevo-

le a un Challenge fra 24 Ore di Daytona, Le Mans e 1000 Km di Suzuka per sole vetture Gt, cioè senza le World Sport Car, da sempre «pezzo forte» di queste tre gare. Però, dopo aver voluto a suo tempo un regolamento Gt Fia che ammettesse sole vetture

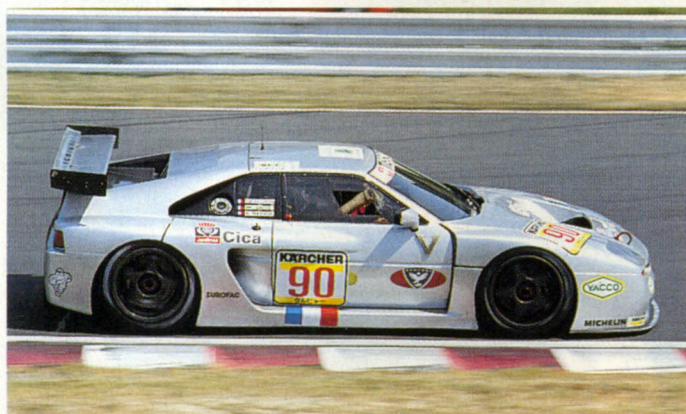
prodotte in un numero minimo di esemplari (25 per la classe Gt1, 200 per la Gt2), adesso sarebbe favorevole a portare all'unità la soglia minima richiesta per la classe Gt1, cioè come nel regolamento «rivale» dell'Ac-Le Mans. Che confusione! E con tutta questa carne al fuoco è probabile che alla fine del Challenge non se ne faccia nulla. È altresì possibile che gli organizzatori della Serie Bpr proseguano per la loro strada, senza cercare compromessi, escludendo dunque l'ammissibilità degli esemplari unici, come d'altra parte richiedono anche McLaren e Ferrari, favorevoli a un minimo di 20-25 unità prodotte per poter gareggiare in classe Gt1, che salirebbero a 50 per la Gt2. «Se così non fosse, tanto varrebbe andare in F.1 — ha spiegato a Suzuka il responsabile del settore Racing Development della McLaren, Jeff Hazel, proseguendo —. Quale sarebbe l'obiettivo? Aprire le porte anche ai piccoli Costruttori come ad esempio Harrier, Ascari, Lister Jaguar, Tvr? Questi alla fine non potrebbero comunque competere con i grandi che, qualora lo volessero, sarebbero sempre in grado di realizzare vetture più sofisticate e veloci. Inoltre se venissero ammesse vetture in esemplare unico, nessuno poi potrebbe comprarle. Questo segnerebbe la fine dei clienti sportivi e... di tutta la Serie Gt». Analogo il pensiero della Ferrari e della maggior parte di coloro che partecipano alla Serie Bpr. In questi giorni, in ogni caso, è in programma un incontro fra gli organizzatori e Max Mosley. «Una cosa è certa — ha premesso Barth, della Bpr — noi vogliamo una Serie al top, non seconda ad alcun Challenge. Per cui abbiamo già programmato il calendario '96 che include anche una gara d'apertura a Interlagos e una a Laguna Seca. Desideriamo che la nostra Serie diventi sempre più internazionale».

Bmw stanno provvedendo a una rimappatura del motore. Sempre a Suzuka si è avuto il primo vero test di durata per le Porsche 911 Gt2 Evo (cioè in versione Gt1) del team ufficiale Larbre. Come dice il nome, la vettura è uno sviluppo della 911 Gt2 rispetto alla quale sono stati cambiati pistoni, alberi a camme, pompe dell'olio e sistema di aspirazione per arrivare a una potenza di circa 620 cv. Cambio e trasmissione sono stati rinforzati dopo le rotture a inizio anno. A Suzuka, intanto, si è potuto vedere poco: sono stati infatti lasciati ancora i radiatori standard, anche se posizionati diversamente, e il caldo terribile ha provocato sulla Porsche un calo di potenza di circa 60 cv. In Giappone ha debuttato inoltre la Bugatti, con una Eb110 praticamente di serie (1300 kg il suo peso) e ancora nella configurazione più restrittiva Imsa, dove ha corso appena un paio di gare. Anche se a Suzuka è stata costretta al ritiro in gara per la rottura di un differenziale anteriore, la vettura merita uno sviluppo.

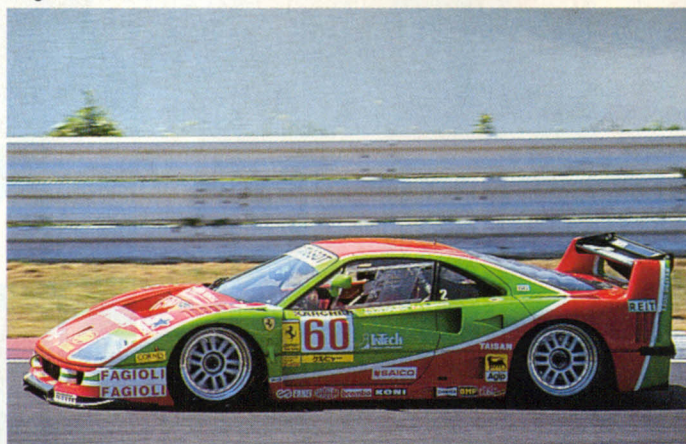
APPUNTAMENTI '96

È già stato stilato un calendario provvisorio. Le date relative alle ultime 2 gare sono da definire, mentre la prova del 13-14 luglio è contesa da Brno (Cz), Anderstorp (S), Spa (B) e Brands Hatch (Gb). Le Mans, che non assegna punti per la Serie, si disputerà il 15-16 giugno

20-21 gennaio	Interlagos (Br)
2-3 marzo	Paul Ricard (F)
23-24 marzo	Monza (I)
13-14 aprile	Jarama (E)
12-12 maggio	Silverstone (Gb)
29-30 giugno	Nurburgring (D)
13-14 luglio	?
24-25 agosto	Suzuka (J)
? ottobre	Laguna Seca (Usa)
? novembre	Zhuhai (Rc)

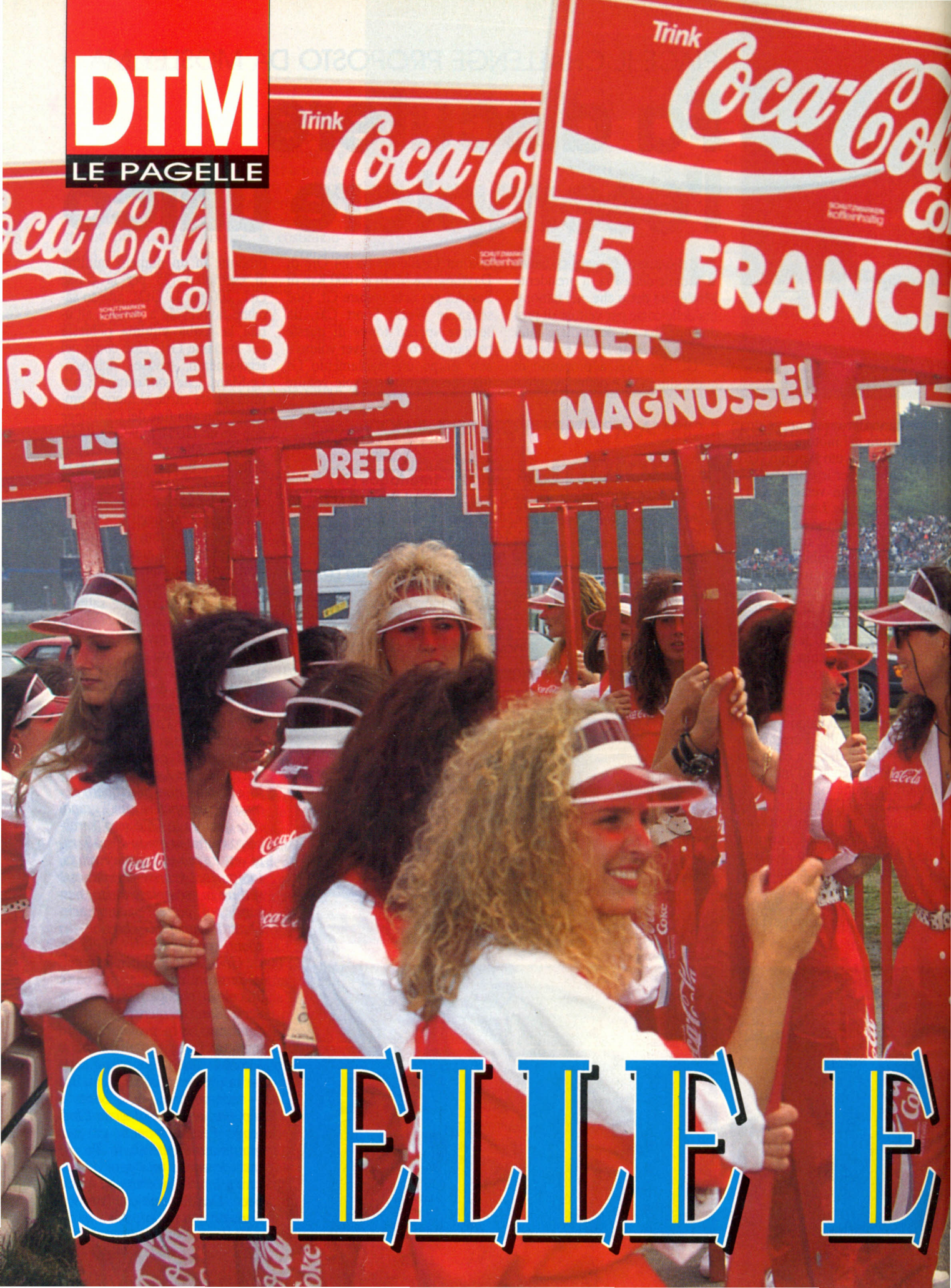


fotografie RAGAZZONI



DTM

LE PAGELLE



STELLE E



È già tempo di fare i primi bilanci in Classe 1. Ecco l'andamento dei vari titoli di... borsa per quanto riguarda piloti e vetture. Al top ci sono Schneider e la Mercedes. Alfa e Opel sono in attesa di tempi migliori, mentre tra i giovani troviamo le vere sorprese...

CARLO MARZETTI

Lira in crescita, marco in discesa. Vero nell'economia reale, non certo nella quotazione della borsa tecnica del turismo Classe 1. Infatti la Mercedes Classe C si è rivelata finora l'incontestata leader della categoria a suon di risultati: dodici vittorie in diciassette gare rappresentano una strepitosa percentuale di successo per la Casa di Stoccarda, che nemmeno in una stagione d'oro come il 1992 aveva ottenuto tanto. Unica battuta d'arresto nella corsa al primato tecnico la gara di Diepholz, quando sono entrate in vigore le nuove norme sui pesi che hanno equiparato le trazioni posteriori e le integrali. Ma, dopo aver avuto tempo per i test e messa a punto una nuova distribuzione dei pesi, le auto della Stella a tre punte sono tornate davanti. E che il peso non sia uno spauracchio per la Classe C, lo hanno poi ribadito le ultime corse, in cui Bernd Schneider si è imposto malgrado le rilevanti zavorre accumulate con le gare precedenti. Nemmeno le piste cittadine, un tempo amiche delle trazioni integrali, fanno più paura: ciò grazie ad un antispin derivato dagli studi destinati alle F.1 dell'ultima era elettronica. Le ultime due corse hanno poi mostrato anche a occhio nudo quello che è uno dei vantaggi principali della Mercedes, l'accelerazione del suo motore V6. Ad Esto-

STELLINE

◀ ril Larini era più rapido nel misto e anche nei curvoni veloci, ma risultava irrimediabilmente staccato nel rettilineo. Al Nürburgring, nella salita, le Classe C sparivano alla vista dei rivali, e anche Alzen, con una '94 privata, poteva comodamente tener dietro una Calibra ufficiale come quella di Dalmás. Meno decisivo sembra il vantaggio in termini di aerodinamica. I veri frutti del lavoro di Migeot nella galleria del vento di Casumaro si vedranno probabilmente solo il prossimo anno. L'altro grande segreto del successo si chiama affidabilità. I tecnici Amg hanno lavorato moltissimo per far progredire un progetto come quello dello scorso anno che era già buono. Ogni nuova caratteristica appare quindi senza fretta e solo quando la modifica non costituisce un rischio. Buon esempio il richiamo pneumatico delle valvole: è arrivato su un motore già efficiente e da quando è presente (ossia da Diepholz) non ha mai costituito un problema. Il vantaggio dei rivali non è un mistero per i tecnici di Opel e Alfa Romeo. Questi devono fare di necessità virtù, a cominciare dai motoristi, nel tentativo di ottenere il meglio dal regolamento che chiede che i motori conservino distanza tra i centri dei cilindri e distanza dei supporti di banco. Le conseguenze sono che il motore Alfa ha un interasse più grande (è il più lungo dei tre) di quello adatto ad ottenere il rendimento ideale di un V6, mentre quello della Opel è troppo piccolo, determinando, ad esempio, dimensioni di valvole e accelerazioni medie del pistone ben lontane da quelle auspicabili per avere cavalli e affidabilità.

ISUZU. In Opel hanno trovato la soluzione per il '96 grazie ad un motore Isuzu dalle dimensioni più appropriate, mentre in Alfa sono corsi ai ripari già quest'anno con la doppia accensione. Aspettando di risolvere i problemi dei propulsori, Alfa e Opel hanno provato a ridurre il gap sul versante aerodinamico, dove in ogni pista le tabelle delle velocità di punta rendevano ben visibili a tutti questi problemi. Nelle ultime due gare sembra che entrambe abbiano cominciato ad imboccare la strada giusta, almeno a giudicare dall'aria meno preoccupata dagli ingegneri di Ludwig e Nannini... Diversa è stata la metodologia con cui Opel e Alfa stanno cercando di ridurre il divario dalle Classe C. La Casa di Russelsheim ha scelto di mettersi sotto la tutela di Klaus Ludwig. Al pilota tedesco da metà stagione è stata affidata una Calibra del Centro Ricerche (Tdc) ed è stato affiancato il miglior tecnico, Holzofor. Tutte le nuove componenti deliberate passano poi alle altre vetture. In caso di dubbio si effettuano test su altre Calibra non di punta, come avvenuto coi differenziali attivi provati da Dalmás nell'ultima corsa. Il sistema comincia a funzionare, a giudicare dal miglior tempo di Reuter il venerdì l'ultimo weekend, ma ancora manca qualcosa. In Alfa, come noto, tutti i programmi iniziali erano



PHOTO4

SOLDANO-DPPI

Anno di magra per la Opel, sopra con Dalmás, che sino ad oggi non è riuscita a cogliere neppure una vittoria. L'unico successo ottenuto dalla Calibra resta quello di Donington nel 1994 con Reuter. In Alfa Corse si lavora alacremente per recuperare terreno, ma Nannini, sotto, in questa stagione non è riuscito a ripetere gli exploit dell'annata precedente. Chi fila come un treno è il pilota di punta della Mercedes, Bernd Schneider, a fianco, che è il più serio candidato alla vittoria sia nel Dtm che nell'Itc. Se ciò avvenisse, il tedesco avrebbe in premio un test con la McLaren Mp4/10!

PHOTO4



LA CACCIA IN EDICOLA



Al milione di appassionati cacciatori che esercitano l'attività venatoria in Italia l'**EDITORIALE OLIMPIA** dedica un nuovo, importante appuntamento settimanale in edicola.

A partire dal prossimo 6 settembre uscirà **LA GRANDE ENCICLOPEDIA DELLA CACCIA** edita dalla casa editrice fiorentina che da 90 anni detiene la leadership nelle pubblicazioni di caccia e pesca con le storiche testate **DIANA** E **PESCARÉ**.

L'operazione si articolerà in 80 fascicoli settimanali e 19 videocassette e, con la completezza e l'autorevolezza che caratterizzano le proposte editoriali Olimpia, proporrà un quadro globale di uno fra i più antichi e affascinanti sport all'aria aperta.

Cinque volumi per un totale di 1.600 pagine e oltre 3.000 illustrazioni a colori che ai seguaci di Diana offriranno informazioni, consigli e notizie circa la tecnica e la cultura venatorie, la fauna, l'ambiente, i cani, i fucili, le cartucce, le leggi.

Un'occasione ghiotta e preziosa per chi vive e ama la caccia e desidera conoscere tutti i segreti della sua grande passione. Una passione che, nelle sue espressioni più vere, si coniuga con il desiderio di recuperare la genuinità e lo spessore culturale delle tradizioni e con l'amore e il rispetto per la natura.

Appuntamento dunque in edicola il 6 settembre con il 1° fascicolo de

LA GRANDE ENCICLOPEDIA DELLA CACCIA



saltati per i ritardi nello sviluppo della vettura «attiva», quella originariamente prevista come standard e che ora viene sviluppata dal test team Abarth, mentre il solo cambio semiautomatico continua a essere presente sulla vettura di Nannini. Invece la 155 «passiva», senza elettronica, continua il suo sviluppo. I tre piloti che la utilizzano (Alboreto, Modena e Fisichella) vanno avanti ognuno per proprio conto con i rispettivi ingegneri, tenendo come ovvio punto di riferimento tecnico comune il progettista, l'ingegner Limone. Nel corso della stagione ci sono state divergenze di vedute e momenti di tensione, dovuti anche alla pressione a cui è sottoposto il team, ma dopo tanta fatica le performance velocistiche cominciano a fare capolino. Per renderle costanti, e raggiungere un'ottimale affidabilità occorreranno altri chilometri che non sarà facile accumulare per ragioni di tempo. A questo si aggiunge un oggettivo problema di ricambi. Quello dei pezzi è un tasto che diventa ancora più delicato nel caso delle 155 «step 1», le auto letteralmente «inventate» nel corso dell'inverno quando è diventato chiaro che le nuove sarebbero state pronte molto tardi. Le vetture di Tomaini e Dallara (a cui Larini, Bartels e Danner dovrebbero fare un... monumento, perché sono state le uniche finora vincenti) sono anche motivo di riflessione. Le vetture costruite lo scorso anno, con un'aerodinamica non d'avanguardia (addirittura senza fondo piatto in una pista dove l'aerodinamica conta come Estoril) condotte da piloti all'altezza sono state in grado di impensierire le vetture migliori. Ciò significa che non è stato ancora «spremutato» il massimo dalla Classe C (e infatti ancora non sono apparsi cambio semiautomatico o drive-by-wire). ■

ORSI

LA SORPRESA E' FISICHELLA

SCHNEIDER. Un'annata da record, con nove vittorie tra Itc e Dtm, che può entrare a pieno titolo nella storia delle competizioni turismo. E con questa stagione quasi perfetta (solo un'uscita ad Helsinki), dopo un periodo «nero come il 1994, il pilota tedesco è divenuto uno dei big della categoria, riuscendosi a costruire in breve tempo una solida reputazione. Tutto ciò dopo le delusioni patite in F.1 alla fine degli anni '80.

LARINI. Una voglia di vincere superiore anche a quella del '93, l'anno del titolo Dtm, ma senza una vettura vincente. Le voci su un possibile futuro da Ferrarista in F.1 lo hanno caricato invece di distrarlo. E si è confermato il leader dell'Alfa Romeo proprio nell'anno in cui la concorrenza era più agguerrita.

FRANCHITTI. È diventato subito un maestro del Top

Qualifying e si è rivelato capace di correre sia con la testa che con il... piede. È forse il giovane che si è adattato meglio alla categoria turismo. Per il suo futuro in Mercedes sarà produttivo lo spirito con cui ha accettato la disciplina a favore del suo amico Schneider.

FISICHELLA. I suoi tifosi più accaniti sono gli avversari della Mercedes, e questo la dice lunga... Solo gli incidenti gli fanno preferire Franchitti, rispetto al quale aveva materiale inferiore, come miglior giovane. Nessuno ha saputo portare al limite più di lui una vettura come la nuova Alfa Romeo.

BARTELS. Quest'anno dopo Schneider è colui che meglio ha saputo ricostruirsi un'immagine: da pilota veloce, jellato, facile all'errore a... veloce, punto e basta. Merito anche dell'appoggio e della tranquillità avuti

l'Euroteam, che gli ha fatto interrompere un digiuno di vittorie che durava da 6 anni.

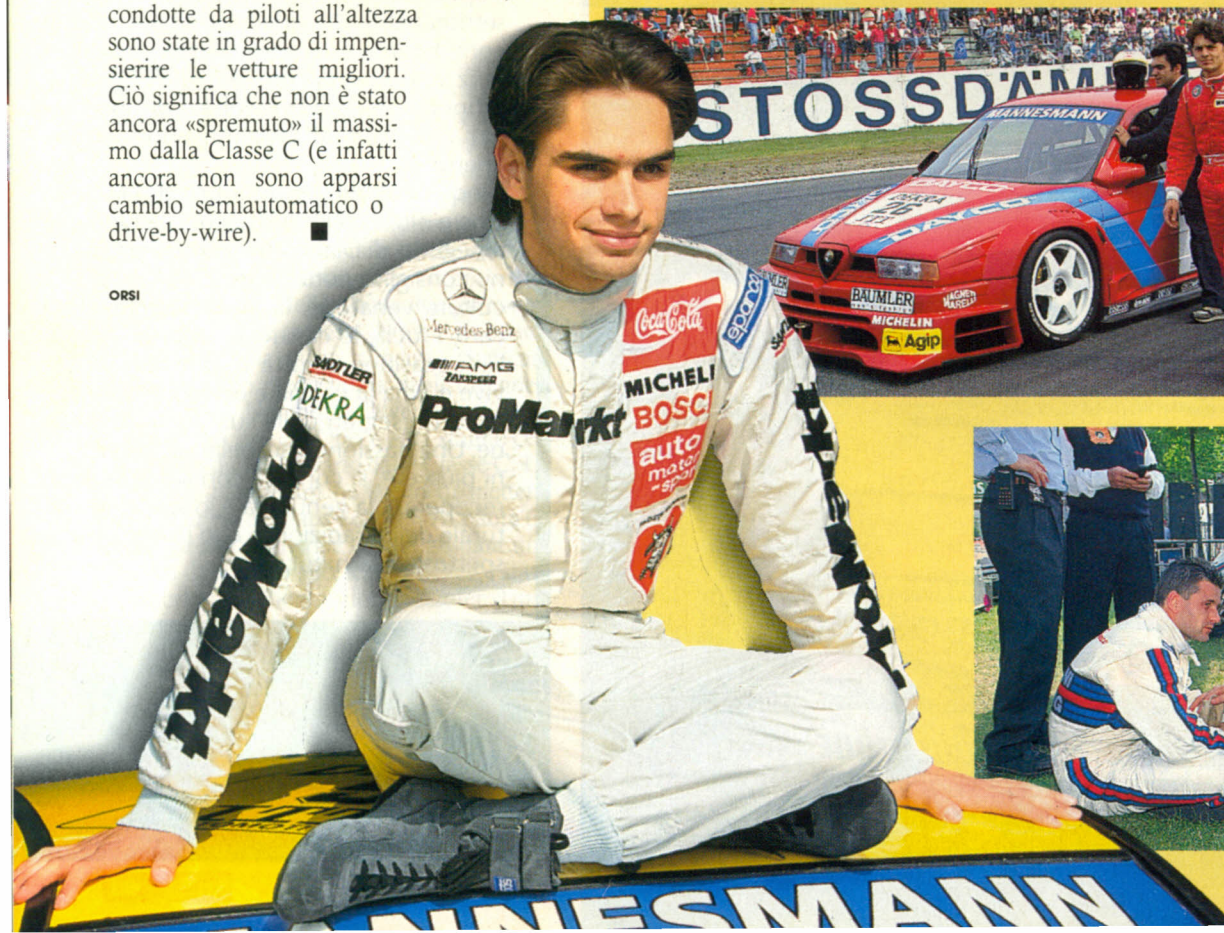
MAGNUSSEN. Ha dovuto faticare per far emergere in turismo il talento con cui dominava in F.3. Quando stava per esplodere è poi arrivata la frattura a una gamba. Invece di mollare, il danese ha quindi tirato fuori un temperamento d'acciaio, ed è tornato migliore di prima. Ron Dennis si era accorto sia della classe che del carattere...

GRAU. Ha già vinto la sua speciale battaglia, dimostrando di poter reggere il confronto con i giovani colleghi Mercedes e anche con un compagno esperto come Thiim. Ottimo nello sfruttare la sua vettura quando è al top, come a Berlino o al Nurburgring, mentre risulta sicuramente più opaco quando resta intruppato nel gruppone.

ORSI



PHOTO4



ONI IN... BORSA

Il paddock della Classe 1 come fosse... Piazza Affari, con i vari piloti giudicati alla stregua dei titoli regolarmente quotati in borsa. È questa la chiave dell'analisi che tiene conto dei risultati e dell'andamento di tutti i più accreditati protagonisti della categoria. A sinistra, sono riportati tutti coloro che hanno i propri valori in rialzo, primo fra tutti il dominatore della stagione, Bernd Schneider, mentre a destra troviamo i... ribassi più significativi. Sotto, infine, sono indicate le «quotazioni» che si sono mantenute complessivamente stabili, tra le quali spicca quella del campione della scorsa edizione del Dtm, Klaus Ludwig.

CHE DELUSIONE ALBORETO!

ALBORETO. È il principale punto interrogativo del campionato. Dopo essere andato fortissimo ad inizio anno in Imsa, non è più riuscito a ripetersi in turismo. Nell'unica gara in cui è partito bene, a Helsinki, era sesto. Poi si è ritirato, come è sempre accaduto nelle altre gare. Il cambio di team si è rivelato, per ora, infruttuoso.

ROSBERG. Sempre più preso dal ruolo di manager, il sospetto del suo ormai prossimo pensionamento aleggiava sin dalla prima gara. Ma non giustifica il confronto sempre negativo con Ludwig o, peggio, il vizio del harakiri contro altre Opel. L'annuncio del ritiro l'ha forse caricato, e al Nürburgring è tornato ad essere il pilota amato da tanti fan.

DALMAS. Ha tenuto in serbo la sua sola ottima prestazione dell'anno in un'altra... categoria, cioè a Le Mans. Con la Opel si è rivelato all'altezza della sua reputazione in Endurance solo a Norimberga. Era abituato a raffiche di test con le Peugeot Grup-

po C, mentre in Classe 1 sale sulla Calibra solo il weekend della corsa.

NANNINI. Dopo l'anno delle tante vittorie, questa è la stagione dei tanti ritiri. La scelta di lavorare sulla nuova Alfa 155 darà forse i suoi frutti nel '96, ma finora il senese ha riscosso soltanto... mal di fegato: solo Alboreto ha avuto più disavventure. Destino cinico e baro, perché la sua voglia di rivincita è palpabile.

ORSI



LEHTO. Un buon esordio a Hockenheim, uno sprazzo da leader a Helsinki, nella gara di casa. È tutto qui il campionato di JJ, finora. Probabilmente l'ex pilota della Benetton non ha perso motivazione ma concentrazione sì, forse troppo impegnato a pensare a un ritorno in monoposto, magari nella F. IndyCar.

MODENA. Due chanche di vittoria e la grinta di sempre. Non è comunque il bilancio che ci si attendeva e che lui aspettava. Qualche osservatore pensa anche che abbia perso il confronto in casa con Bartels, ma non si sa quale 155 Modena avrebbe preferito guidare, se la sua o quella del tedesco...

THIIM. Una vittoria all'Avus, in un week-end che tutti preferirebbero scordare, e alcune buone prove velocistiche. Un po' poco per un pilota che a inizio stagione veniva considerato in Mercedes il principale rivale di Schneider per il titolo. Mai abbastanza spesso a punti per mirare a un campionato.

PHOTO 4



Tra i giovani in evidenza in questa stagione merita spazio Sandy Grau, a sinistra nell'altra pagina, uno dei migliori «freshmen» Mercedes. Anche Fisichella si sta dimostrando a suo agio con la sua Alfa 155, in alto a sinistra, così come Magnussen, sopra con Schneider, al top al volante della C Classe. Larini, a fianco, si è confermato un vero big...

VAN OMMEN TIENE

LUDWIG. Grazie al suo abituale carisma da leader ha fatto lavorare subito la nuova squadra nel modo giusto per progredire. È senza ombra di dubbio il migliore pilota della Opel e il più concreto. Ma in pista non è più temuto come prima e non sembra più in grado di aggiungere qualcosa di... suo. Non vanno poi dimenticati i suoi 46 anni.

VAN OMMEN. Non gli ha portato fortuna la promozione dalla Zakspeed alla Amg dopo la sua stagione più bella. Ha sempre faticato nel confronto con il compagno Magnussen, ma si tiene sempre a galla grazie alla capacità di andare a punti. Difficile per lui restare concentrato a dispetto di gravissimi problemi familiari.

REUTER. Pochissimi errori, alcune buone qualifiche, una bella corsa a Helsinki. Ha meritato in pieno, con il duro lavoro svolto, il ruolo di vice di Ludwig. Ma se

è stato in grado di fare bella figura nel confronto in prova, in gara è poi stato puntualmente messo in riga dal tre volte campione del Dtm.

LOHR. Un inizio di stagione scialbo, accompagnato dalle solite voci di un addio alla Mercedes. Poi, quando ha cominciato a ingranare col nuovo team Zakspeed, ha infilato una serie di buone corse (Helsinki, Donington, Nurburgring) che le varranno la riconferma anche per il 1996.

DANNER. Non otteneva due vittorie in una stagione da sette anni, il che riscatta tutte le gare in cui ha vivacchiato con il peggior materiale a disposizione tra tutti i piloti professionisti al volante di un'Alfa. Ma Christian ha perso un po' l'abitudine a stare nelle prime posizioni. In caso contrario non avrebbe certo fatto spengere l'auto in prima fila a Helsinki...

L'ALTRA DOMENICA

LE GARE IN ITALIA

IL FATTO

A tre gare dalla fine solo **Piero Nappi**, può impensierire Pasquale Irlando nella lotta per il Tricolore della Montagna

MARIO DONNINI

Se il Tricolore della Montagna conserva ancora qualche briciola di incertezza bisogna ringraziare proprio lui, Piero Nappi (nella foto sotto a destra). Il pilota campano resta il solo in grado di impensierire il capoclassifica Irlando ed è uno dei pochissimi protagonisti del campionato a vantare un passato agonistico in altre categorie. Ad dirittura nell'81 corse anche in F. 2 con una vecchia Ralt-Hart, ai tempi in cui la categoria vedeva impegnati piloti come Alboreto, Johansson, Boutsen, Lees e Cecotto. Ora, a testimonianza del suo spirito... eclettico, lo stesso Nappi corre e vince anche nei rally 1. serie prendendo parte con una Toyota Celica alla Coppa Italia 6. zona.

«Sono realista — premette il pilota della Progetto Corse — e credo che per il Civm ci sia oramai poco da fare contro Irlando. Pasquale ha l'80% delle probabilità di vincere il titolo. Ad ogni buon conto, farò di tutto per aggiudicarmi una delle ultime tre gare: quest'anno, a parte la Rieti-Terminillo in cui mi sono ritirato, sono sempre arrivato al secondo posto».

— Qual è il miglior pilota del campionato, aldilà delle alchimie del punteggio?

«Il top driver è sicuramente Pasquale Irlando, non c'è alcun dubbio».

— E Nesti?

«È un mito, una sorta di campione del mondo della categoria. Me ne sono accorto quando si scende a valle, nella pausa tra la prima e la seconda manche: la gente lo applaude e lo incita quasi fosse una vera e propria leggenda della categoria. E lo è...»

— Cosa pensa del-

l'incredibile aumento delle prestazioni fornite dai prototipi Cn? Oramai sono molto più veloci dei C3: ciò non crea dei problemi per quanto riguarda la sicurezza?

«I problemi ci sono eccome, queste macchine vanno troppo forte. Diciamo la verità: è giunto il momento di fare qualcosa per la sicurezza. I prototipi Cn danno ai vecchi C3 non meno di un secondo al chilometro, soprattutto grazie alle grosse ali che schiacciano letteralmente le vetture a terra. Le prestazioni sono salite vertiginosamente proprio perché è aumentata di molto la velocità di percorrenza in curva».

— Quali differenze ci sono tra la sua Osella e quella di Irlando?

«Dalla gara di Fasano nessuna: ora abbiamo anche noi gli aggiornamenti. Peccato solo che nella Lima-Abetone si sia rotto un tirante della sospensione all'ultimo chilometro: sono arrivato ancora secondo ed è andata bene. Ma poteva andare meglio...».

BIONDO



ABETONE — Il leone è sempre lui, e ruggisce ancora. Sembra passato il periodo nero di Mauro Nesti che con la vittoria alla 8. Lima-Abetone è arrivato a quota tre vittorie nel giro di un mese. Ed anche stavolta il pluricampione ha corso da manuale, forse misurandosi più con se stesso che con gli altri, siglando tra l'altro il nuovo record del percorso, ma lamentando comunque la frizione bruciata a metà gara, altrimenti il record scendeva ancora di più. Di Mauro c'è poco altro da dire, se non che, a questo punto, a sessant'anni, pare proprio inarrivabile. Fulvio «Richy» Braconi ha confermato il suo buon momento giungendo secondo, ma poi vedendosi escluso in sede di verifica post gara per la non conformità della misura dello scarico; l'aretino ricorrerà in appello, per cui la classifica è da ritenersi subjudice. Se Atene piange, Sparta non ride, e lo si può dire di Piero Nappi, prima terzo, e poi secondo, tradito dall'uniball



SALITA NESTI TORNA A VINCERE NELL'ITALIANO

L'Abetone ripaga il «vecchio» leone

della ruota posteriore sinistra a poca distanza dal traguardo di una gara che poteva vederlo trionfare; gli rimane l'amaro del miglior intertempo (2" su Nesti), e comunque la gioia di aver preso terreno nell'assoluta ad Irlando, che all'Abetone non ha preso il via per problemi meccanici (già dal sabato) alla sua Osella classe P2. Fabio Danti, per l'occasione con una non più giovane Osella ha corso per il solo onore di firma siglando il terzo assoluto, mentre fanno senz'altro eco Butti, Savoldi e Cinelli, rispettivamente dietro al pistoiese, tutti con i P2. La roulette delle squalifiche post-gara ha visto fuori pure il vincitore del Gruppo A, Pichler per irregolarità alla testata, per cui la vittoria è andata a Iacoangeli sul sempre più convincente Gabrielli, mentre il Gruppo N ha detto bene per Walter Santus sul rivale di sempre Giobbi, afflitto dalla rottura della cinghia dell'idroguida, e per il quale la trasferta toscana è

equivalsa ad un calvario sin dal sabato. Con questo dell'Abetone sono invece cinque scratch su sette prove per Nicola Capriati nel trofeo Cinquecento, vinto davanti a Leogrande ed al giovane Crescenza. Alla Lima-Abetone si sono ammirati gli ultimi spettacolari assalti ai titoli, la consegna, per alcuni, forse già dal Bondone.

Alessandro Bugelli

VELOCITÀ IN SALITA

Abetone (Pt), 27 agosto 1995

8. Limabetone

gara valida per il Campionato Italiano

Assoluta: 1. Nesti (Lucchini Sp 95-Bmw) in 4'33"77 alla media di 105,198 kmh; 2. Nappi (Osella Pa 20s-Alfa) a 3'89; 3. Danti (Osella) a 7'62; 4. Butti (Sighinolfi Cn 95) a 14'28; 5. Savoldi (Breda Brp2-Alfa) a 17'44; 6. Cinelli (Lucchini Sp 90) a 21'87; 7. Iaquinta (Sighinolfi Cn 95) a 23'42; 8. Faggioli (Lucchini Alfa Romeo) a 23'77; 9. E. Scola (Osella Pa9-Alfa) a 25'51; 10. Cappellari (Lancia Delta Hf Proto) a 26'34.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tirabassi in 6'00"35; 2. Pangrazi in 6'00"39; 3. Tosini in 6'01"51; 4. Peroni in 6'02'49; 5. Nieddu in 6'02'76; 6.

Salino (Peugeot 106 rallye) in 6'02'91; 7. Zuech in 6'04'42; 8. Capucci in 6'06'14; 9. Tomasi in 6'10'02 (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1400: 1. Schiavone (Peugeot 106 Xsi) in 6'16'70.

Classe 1600: 1. Marchiol (Honda Civic) in 5'46'76; 2. Merli (5'50'78; 3. Angelini Gianclaudio (Peugeot 205 Gti) in 5'56'06; 4. Canton (Opel Corsa Gsi 16V) in 6'11'14; 5. Derellitti (Opel Corsa Gsi) in 6'21'70; 6. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) in 6'26'39; 7. Marino (Peugeot 205 Gti) in 6'27'01.

Classe 2000: 1. Bacciato (Opel Astra Gsi 16V) in 5'39'71; 2. Pancotti (Alfa Romeo 33 16V) in 5'40'13; 3. Schena (Renault Clio Williams) in 5'50'12; 4. Salmi (Opel Astra Gsi 16V) in 5'51'84; 5. Bonacchi (Renault Clio Williams) in 5'56'31; 6. Mazzotti (Renault Clio 16V) in 6'12'33; 7. Galletti (Opel Kadet Gsi 16V) in 6'15'90; 8. Gambardella (Peugeot 309 16V) in 6'27'75.

Classe 2500: 1. Della Pietà (Renault 5 Gt Turbo) in 5'45'51; 2. Brenli (Renault 5 Gt Turbo) in 5'48'53; 3. Del Cotto (Bmw M3) in 5'49'93; 4. Cecchini (Renault 5 Gt Turbo) in 5'50'26; 5. Andolina (Renault 5 Gt Turbo) in 5'58'28.

Classe oltre 2500: 1. Santus (Ford Escort Cosworth) in 5'20'06; 2. Giobbi (Bmw M3 E36) in 5'29'11; 3. Sizia (Lancia Delta integrale) in 5'30'35; 4. Braccini (Ford Sierra Cosworth) in 5'41'19; 5. Rosini (Lancia Delta 16V) in 5'54'18; 6. Pellegrini (Lancia Delta



BLUSKY

16V) in 5'54"18; 6. Pellegrini (Lancia Delta integrale) in 5'57"78.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Russo in 5'40"22; 2. Vedovello in 5'54"53; 3. Palazzo in 6'02"37; 4. Lunardini in 6'04"49; 5. Bergamini (Opel Corsa GT) in 6'15"51; 6. Rissone (Fiat Cinquecento Sporting) in 6'16"82; 7. Cannizzaro in 6'23"10; (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1400: 1. Leonardi (Peugeot 106 Xsi) in 5'57"52; 2. Bonacchi (Fiat Uno 70 S) in 6'31"58.

Classe 1600: 1. Zanin in 5'30"58; 2. Fontana in 5'42"99; 3. Rossi in 6'07"13; (tutti su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Gabrielli (Renault Clio Maxi) in 5'14"94; 2. Paponi (Volkswagen Golf GTi) 16V) in 5'33"52; 3. Tesi (Peugeot 309 16V) in 5'49"98; 4. Colò (Peugeot 309 16V) in 5'54"83; 5. Gai (Peugeot 306 16V).

Classe 2500: 1. Iacoangeli (Bmw M3) in 5'12"46.

Classe oltre 2500: 1. Nardini (Subaru Legacy) in 5'20"29; 2. Matteini (Lancia Delta integrale 16V) in 5'30"04; 3. Andreotti (Renault 21 Turbo) in 5'43"88; 4. Galli (Ford Sierra Cosworth 4x4) in 5'46"68.

GRUPPO PROTOTIPI CN

Classe P1: 1. Nesti (Lucchini Sp 95-Bmw) in 4'33"77; 2. Nappi (Osella Pa20 S-Alfa) in 4'37"66; 3.

Danti (Osella) in 4'41"39; 4. Scola E. (Osella Pa9-Alfa); 5. Ritacca (Osella Pa 20 S-Alfa) in 5'00"96; 6. Scola D. (Osella Pa 20 S-Bmw) in 5'04"47; 7. Scola C. (Osella Pa 20 S-Alfa) in 5'04"64; 8. Mattiello (Osella Pa 20 S-Alfa) in 5'16"55; 9. De Donato (Osella Pa 20 S-Alfa) in 5'17"47; 10. Tschager (Breda-Bmw) in 5'17"87.

«Classe P2: 1. Butti (Sighinolfi Cn 95) in 4'48"05; 2. Savoldi (Breda Brp 2-Alfa) in 4'51"21; 3. Cinelli (Lucchini Sp 90) in 4'55"64; 4. Iaquinta (Sighinolfi Cn 95) in 4'57"19; 5. Faggioli (Lucchini-Alfa) in 4'57"54; 6. Ferrari (Osella Pa 18) in 5'03"14.

Classe P3: 1. Peroni (Osella Pa9) in 5'07"90; 2. Pantaleoni (Lucchini-Alfa) in 5'28"52; 3. Muccini (Muccini 58/02) in 5'43"23.

Classe P5: 1. Ferrazza (Gipi-Sport) in 5'48"49.

Classe P6: 1. Capriati (Fiat SuperCinquecento) in 5'29"48.

Classe P7: 1. Cappellari (Lancia Delta Hf Proto) in 5'00"11.

TROFEO CINQUECENTO

1. Bongiovanni in 6'26"32; 2. Leogrande in 6'28"35; 3. Crescenza in 6'29"38; 4. Spagnuolo in 6'29"77; 5. De Stefanis in 6'34"99; 6. Rispo in 6'37"24; 7. Bilotti in 6'37"52; 8. Faccini in 6'47"94; 9. Abate in 7'11"27.

BIONDO



VST DOPO IL NIDO SI IMPONE A SCHEGGIA

Un Tamburini a cento all'ora

SCHEGGIA — Luciano Tamburini ha... «volato» ancora una volta più alto di tutti, battendo nella Scheggia-Piano di Spilli il record che gli apparteneva dal 1992. Al 2. tentativo, su un tracciato reso più compatto dalla pioggia caduta nell'intervallo, il prototipo da 650 cavalli del bresciano con motore preparato da Manfredini ha fatto registrare il tempo di 2'48"94, frantumando il precedente primato di 2'52"07. Tamburini, nonostante una nuova chicane introdotta per motivi di sicurezza, ha anche abbattuto il «muro» dei 100 km/h di media, risultando costantemente il migliore in assoluto. A 7"50 dal vincitore si è piazzato Rosella, che nella 2. manche è riuscito a superare Errani. Il faentino, alle spalle di Tamburini dopo la salita della mattina, durante la gara del pomeriggio si è girato in un tornante, non migliorando, nonostante il tracciato più favorevole.

Alle spalle della Delta di Benci, 5. assoluto è terminato Grossi, vincitore del Gr. A, dopo aver risolto gli iniziali problemi di alimentazione. Tra la nutrita schiera dei Prototipi Junior l'ha spuntata Crispiani (Suzuki 1100), davanti a Ferrari e Donolato. Notevole il 22. posto assoluto di Gianni Urbani, il pilota locale che con la Delta 16V ha anche dominato la classifica del Gr. N. Rosati, su Talbot Lotus, è risultato infine il migliore tra i piloti iscritti nel Gr. Speciale.

Enrico Rosi Cappellani



STUDIO COLOMBO

Nesti, sopra a sinistra, all'Abetone è tornato ad imporsi anche in una gara dell'italiano. Danti, sotto a sinistra, terzo con una inusuale per lui, Osella. Sopra, Tamburini con lo stesso Prototipo con cui aveva vinto al Nido, si è imposto a Scheggia a oltre 100 kmh di media

Sport) in 3'48"17, alla media di 74,155 Km/h; 2. Stefanelli (A 112) a 8"24; 3. Gregorini (A 112) a 9"72; 4. Para (A 112) a 17"12.

Classe 1600: 1. Santolini (Fiat Ritmo 75) in 3'37"16 alla media di 77,914 Km/h; 2. Froellini (Vw Golf) a 1'55; 3. Toccacelli (Talbot Tl) a 16"26; 4. Meloni Gigliola (Ford Escort) a 42"48.

Classe oltre 1600: 1. Rosati (Talbot Lotus) 3'28"30, alla media di 81,228 Km/h; 2. Sarti (Ford Escort Rs) a 1"90; 3. Guarzoni (Opel Manta Gte) a 7"00; 4. Leone (Vw Golf Gti) a 15"71; 5. Sarti (Opel Ascona) a 19"58.

GRUPPO N 2WD
Classe 1600: 1. Siena (Citroën Ax) 3'54"60, alla media di 72,122 Km/h.

Classe oltre 1600: 1. Meloni Marco (Opel Astra Gsi) 3'33"60 alla media di 79,213 Km/h; 2. Piscaglia (Renault Clio 16V) a 2"60; 3. Campori (Peugeot 205 Gti) a 9"93.

GRUPPO N 4WD
Classe oltre 1600: 1. Urbani (Lancia Delta Hf) 3'16"20 alla media di 86,238 Km/h; 2. Zangheri (Ford Sierra) a 1"44; 3. Alessandri (Lancia Delta) a 3"83; 4. Petrucci (Mazda 323) a 4"34; 5. Confi (Lancia Delta 16V) a 6"30; 6. Salvatori (Ford Escort Rs) a 6"61; 7. Scorcioni (Lancia Delta 16V) a 10"18.

GRUPPO A 2WD
Classe oltre 1600: 1. Biondi (Fiat Uno Turbo) 3'29"68, alla media di 80,694 Km/h; 2. Romano (Fiat Ritmo 130) a 2"44.

GRUPPO A 4WD
Classe oltre 1600: 1. Grossi (Lancia Delta Hf) 3'02"00, alla media di 92,967 Km/h; 2. Gramenzi (Lancia Delta Hf) a 4"52.

VEETURE VELOCITÀ SU TERRA

GRUPPO 1
Classe 2000: 1. Croci (Lancia Delta) 3'20"34 media 84,456; 2. Benevelli (Opel Kadett Gsi) a 3'82; 3. Contardi (Alfa Sud) a 3'94; 4. Zuffada (Lancia Beta Montecarlo) a 3'97; 5. Catorcini (Lancia Beta) a 4'10; 6. Casalboni (Fiat X1/9) a 4'24; 7. Carli (Fiat Ritmo) a 10'28; 8. Bada (Fiat X1/9) a 16'51.

GRUPPO 2
Classe 3500: 1. Errani 2'57"48 media 95,334; 2. Benci a 1'40; 3. Rossetti a 7"98; 4. Forti (Porsche Carrera) a 14"81; 5. Paoloni a 15"36; 6. Giarolo a 17"56; 7. Di Battista a 18"00; 8. Marchetti a 18"58; 9. Carini a 20"44; 10. Leo a 34"92 (tutti gli altri su Lancia Delta).

PROTOTIPI JUNIOR
Classe 1600: 1. Crispiani (Suzuki 1100) 3'05"65 media 91,139; 2. Ferrari (Honda 1100) a 4"91; 3. Donolato (A.R. 1600) a 5"25; 4. Gussmeroli P. (Fiat 1600) a 7"26; 5. Gussmeroli M. (Toyota 1600) a 7"29; 6. Tagliaferri (Fiat 1600) a 7"69; 7. Vitaletti (Suzuki 1100) a 13"26; 8. Serrone (Lancia 1600) a 13"38; 9. Faccincani (Fiat 1600) a 13"49; 10. Lori (Yamaha 1100) a 14"70; 11. Paoloni (Kawasaki 1100) a 14"91; 12. Ravaiooli (Fiat 1600) a 16"39; 13. Costa (Fiat 1600) a 17"95; 14. Chiesura (Yamaha 1100) a 18"81; 15. Spadoni (Lancia 1600) a 24"84; 16. Rosati (Kawasaki 1100) a 28"15.

PROTOTIPI
Classe 3500: 1. Tamburini (Lancia S4) 2'48"94 media 100,15; 2. Rosella (Lancia S4) a 7"50; 3. Licheni (Bmw) a 13"59; 4. Gallotta (Lancia) a 17"12; 5. Rossi (Porsche 3.2) a 24"34.

VELOCITÀ SU TERRA

Scheggia (Pg), 27 agosto 1995
Scheggia - Pian di Spilli
gara valida per il Campionato Italiano.

Absoluta: 1. Tamburini (Lancia S4 turbo) 2'48"94, alla media di 100,15 Km/h; 2. Rosella (Lancia S4 turbo) a 7"50; 3. Errani (Lancia Delta Hf) a 8"54; 4. Benci (Lancia Delta 16V) a 9"94; 5. Grossi (Lancia Delta 16V) a 13'06; 6. Licheni (Bmw) a 13"59; 7. Rossetti (Lancia Delta 16V) a 16"43; 8. Crispiani (Suzuki 1100) a 16"71; 9. Gallotta (Lancia turbo) a 17"12; 10. Gramenzi (Lancia Delta 16V) a 17"58.

GRUPPO SPECIALE
Classe 1150: 1. Lippi (Fiat 127

Iacoangeli... ripara la Bmw dell'amico Giobbi

Un vero calvario la Lima-Abetone per Claudio Giobbi. Il sabato, in prova, a causa della rottura della centralina dei freni è uscito rovinosamente di strada poco dopo lo start danneggiando non poco la sua Bmw M3. Immediatamente, si è fatta avanti la sportività di Maurizio Iacoangeli che gli ha messo a disposizione tutti i pezzi di ricambio necessari. Allora via di corsa ad Ariccia e ritorno all'Abetone dove Iacoangeli stesso ha lavorato tutta la notte per permettere all'amico di prendere il via. Stessa sorte poteva avere Cappellari tradito dalla frizione. Ma è stato più fortunato perché il pezzo è arrivato tramite i meccanici di Nocentini.

● **AUTOSTORICHE.** Valida come tricolore della montagna la Lima-Abetone ha divertito pure con le autostoriche. Il miglior tempo, 5'18"18, alla media di oltre 90 all'ora, l'ha ottenuto il pistoiese Breschi con la Lola T292, mentre il Campionato sta vivendo il rush finale per l'assoluta tra il novarese Sordi (Maserati 200 Si) ed il fiorentino Gambassini (Mini Cooper S).

● **RADUNO COUPÉ.** Si terrà dal 23 al 24 settembre prossimi il 4. raduno nazionale del Club dei Coupé Fiat. Le località scelte saranno due cittadine toscane: Cecina e Volterra. Sabato 23 punzonatura nella piazza centrale di Cecina e nel pomeriggio tutti a Bolgheri. Per domenica 24 i partecipanti prenderanno la via di Volterra, attraverso il tracciato della gloriosa cronoscata Saline-Volterra. Per informazioni telefonare allo 0735/632377.

● **RALLY MILANO.** Prorogate fino al 9 settembre le iscrizioni al 1. Rally di Milano-I Girasole che si svolgerà sabato 16 settembre. Per informazioni telefonare: 0337-306435.



Nello Slalom Casale, valido per il campionato italiano, Massola, a destra, ha collezionato il suo quinto successo su cinque edizioni disputate. Alle sue spalle, grazie ad una seconda manche eccezionale Cremonesi, sotto. Bel controsterzo di Massimo Tomasini, sopra, 4. assoluto



SLALOM CREMONESI 2. BRILLA NELLA SECONDA MANCHE

Massola cinque su cinque

CASALE — Dopo il poker anche la cinquina. Per il mantovano Leonardo Massola vincere lo slalom Albino-Dossello-Casale sembra proprio essere un gioco dal momento che in cinque edizioni della corsa ha ottenuto altrettanti successi. Quest'anno puntare alla vittoria era nettamente più difficile che in precedenza dato che

la corsa aveva validità per il Campionato Italiano ed il parco partenti annoverava presenze prestigiose. Ma la bianca Fiat X1/9 di Massola ancora una volta non ha avuto rivali in questa corsa. Chi ha messo seriamente in pericolo la vittoria di Massola è stato Augusto Cesari che al volante della Osella Pa 7/9 stabiliva nella prima

manche il miglior tempo, ma doveva fare i conti con due birilli abbattuti che vanificavano la bella prestazione del pilota della Scuderia Supergara. Cesari confidava di rifarsi nella seconda salita ma dopo alcune curve la sua Osella si fermava ammutolita a causa della rottura del filo dell'acceleratore facendo svanire ogni sogno

di gloria. Chi, nel secondo passaggio, riusciva ad avanzare in classifica era Franco Cremonesi (Fedecar) che riusciva ad aggiudicarsi la piazza d'onore andando a precedere Faustino Zandonà con il Prototipo Viali 3. Da segnalare anche la buona prestazione dell'accoppiata Tomasini con le Opel Kadett Gte, Massimo quarto e Franco quinto.

Gianfranco Reduzzi



SLALOM

Casale (Bg), 27 agosto 1995

5. Slalom Albino-Casale

gara valida per il Campionato Italiano

Assoluta: 1. Massola (Fiat X1/9) 140.11; 2. Cremonesi (Fedecar) 142.17; 3. Zandonà (Viali 3) 143.16; 4. M. Tomasini (Opel Kadett Gte) 146.88; 5. Tomasini F. (Opel Kadett Gte) 148.93; 6. Loda (Fiat 127) 151.89; 7. Cesari (Osella Pa 7/9) 152.95; 8. Esposito (Peugeot 205 Gti) 154.15; 9. Lanteri (Peugeot 205 Rallye) 155.20; 10. Visinoni (Fiat 500) 155.89.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Griffi 167.03; 2. Maseroli 174.06; 3. Gorza 184.07; 4. Bertaboni (Peugeot 106 Rallye) 191.81 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tomasini (Opel Corsa 16V) 168.88; 2. Spasetti (Peugeot 205 Gti) 172.93; 3. Carara (Peugeot 205 Gti) 173.65; 4.



fotografie FOTOSPORT

FORMULA RALLY CON UN COLPO A SORPRESA

Pagliari a Pavia stregato dalla Luna

PIEVE PORTO MORONE — Coraggiosa scelta della Race Service, quella di dar vita alla 1. Formula Rally «La Luna», solo venticinque infatti i piloti che hanno dato la loro adesione, ma non per questo è mancato lo spettacolo. Dopo il miglior tempo in qualifica del torinese Gulli, successivamente a mal partito con le gomme,

era Gian Emilio Rizzi a prendere il comando vincendo le batterie e pregustando la vittoria assoluta. In finale però con una condotta di gara da Premio Oscar, Walter Pagliari, scalzava il piacentino con la Dallara X 1/9 che alla fine dei sei tiratissimi giri sul tortuoso tracciato, accusava un ritardo dal vigevanese di due secondi. Entram-

bi vincitori, facili, del proprio raggruppamento, Rizzi nel secondo e Pagliari nel quinto, hanno comunque dovuto guardarsi alle spalle da un Francesco Niosi con un nuovo incredibile Proto Suzuki a quattro ruote stertanti che in finale buttava tutto all'aria con un testacoda. Ad approfittarne era Giovanni Draghetti, con una guida altamente redditizia e senza sbavature conquistava la meritata terza piazza assoluta dominando anche il terzo raggruppamento. Terzo raggruppamento protagonista di una lotta sul filo di lana per le posizioni di rincalzo con Renzo Dezza, Ford Escort Rs, che aveva la meglio su Imbrogno, per soli tre centesimi di secondo. Poca storia nel primo raggruppamento con una vittoria senza affanni di Zazzaro, su Polini, e, nel quarto raggruppamento, dopo una gara ad eliminazione delle poche Delta presenti, di Rosario Corallo.

Tiziano Minuti

AUTOCROSS A BADIA CALAVENA

Barbieri re della notturna

BADIA CALAVENA — Quarta ed ultima serata di corse valide per il Challenge Estivo. Bilancio finale positivo, sia per il numero di concorrenti presenti sia per il gradimento che i piloti hanno mostrato verso la nuova versione della pista, allargata e resa più scorrevole. La gara più combattuta nella classe 2000. Ad un iniziale tentativo di fuga di Mucignat, fermato dalla rottura del cambio, ha fatto seguita un accanito duello ruota a ruota tra Barbieri e Busato durato otto giri. Barbieri ha ottenuto la vittoria e il miglior tempo assoluto. Battaglie infuocate anche nella gara Club. Nella classe 1300 Michela vince di un soffio su Uber e Residori che si contendevano il successo assoluto nel Challenge. Nella classe 2000 De Marchi è andato in testa nelle prime battute di gara, poi a causa di un rallentamento è stato superato da Fiocco che si è imposto. Nella 1600 vittoria sudata per Nicola Bennati. In tono minore questa volta le gare dei Racing Car e dei

prototipi Junior, tristemente al via con solo due vetture.

Aldo Antolini

AUTOCROSS

Badia Calavena (Vr),
26 agosto 1995

Challenge Estivo

quarta gara della serie

Classe 2000: 1. Barbieri 4'39"21; 2. Busato 4'39"88; 3. Freschi 4'48"99; 4. Mucignat a 3 giri (tutti su Fiat X 1/9).

Monoposto: 1. Valso 4'51"64; 2. Uber a 3 giri (tutti su Junior 1600).

Racing Car Cross: 1. Michela (Simca) 2'53"25; 2. Uber (A 112) 2'53"98; 3. Residori 2'56"72; 4. Bennati T. (Fiat Ritmo) a 1 giro; 5. Accordini a 1 giro; 6. Bennati R. a 2 giri; 7. Muraro a 2 giri; 8. Scapini (A 112) a 2 giri (gli altri su Fiat 127).

GARA CLUB

Classe 1300: 1. Michela (Simca R2) 2'53"25; 2. Uber (A 112) 2'53"98; 3. Residori 2'56"72; 4. Bennati T. (Fiat Ritmo) a 1 giro; 5. Accordini a 1 giro; 6. Bennati R. a 2 giri; 7. Muraro a 2 giri; 8. Scapini (A 112) a 2 giri (gli altri su Fiat 127).

Classe 1600: 1. Bennati N. (Fiat Ritmo) 2'52"36; 2. Vallinari 2'53"95; 3. Cubico 2'57"25; 4. Lorenzini 3'01"42 (tutti gli altri su Vw Golf Gti).

Classe 2000: 1. Fiocco 2'47"44; 2. De Marchi 2'48"49; 3. De Nale 2'50"90; 4. Grigoli a 1 giro; 5. Schizzarotto (Vw Scirocco) a 3 giri; 6. Marchioro a 3 giri; 7. Tosoni (Fiat 131) a 3 giri; 8. Sofiati a 3 giri; 9. De Nale (Vw Golf Gti); 10. Rinco (Opel Manta) a 4 giri (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

Ranzani (Peugeot 205 Gti) 174.17; 5. Armeni (Peugeot 205 Gti) 174.65; 6. Gamba (Opel Corsa Gsi) 185.86.

Classe 2000: 1. Roggiani (Peugeot 309) 160.10; 2. Alberto (Peugeot 309) 161.72; 3. Coatto (renault Clio Williams) 164.50; 4. Colombi (Renault Clio Williams) 165.70; 5. Belforti (Opel Kadett Gsi) 171.93; 6. Brusa (Opel Astra) 178.45; 7. Cairoli (Peugeot 309) 181.74.

Classe 2500: 1. Aiolfi 157.71; 2. Malvasio 161.00; 3. Pozzi 161.90; 4. Rigamonti 165.08; 5. Basile 168.68; 6. Carrara 176.75; (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Lanteri (Peugeot 205 Gti) 154.15; 2. Serembe (Peugeot 205 Gti) 179.76; 3. Carrara (Opel Astra Gsi) 189.30; 4. Rubini (Peugeot 205 Gti) 197.95.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Cunego (Fiat 500) 164.23; 2. Antonini (Fiat 126) 167.68; 3. Lamperti (Fiat 695 Abarth) 172.88.

Classe 1000: 1. Merelli (A 112) 160.00; 2. Frungillo (A 112) 160.07; 3. Chiodini (A 112) 161.78; 4. Olivieri (Fiat 127) 166.44.

Classe 1150: 1. Loda 151.89; 2. Quintarelli 157.01; 3. Marani 160.29; 4. Goffi 164.25; 5. Benetti 167.10; 6. Ramella (A 112) 168.13; 7. Pelucchi 168.58; 8. De Benedet-

ti 169.53; 9. Traina 171.24; 10. Piovesan (A 112) 178.21; 11. Maggian 180.01 (tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Ghini (Fiat X1/9) 156.47; 2. Trapasso (Talbot Sambar) 166.86.

Classe 1600: 1. Zaniboni (Fiat X1/9) 162.27; 2. Petrella (Talbot Sunbeam) 163.93; 3. Maiorana (Fiat X 1/9) 165.06; 4. Da Monte (Vw Golf) 167.62.

Classe 2000: 1. Manica (Ford Escort Rs) 156.55; 2. Radaelli (Peugeot 205 Gti) 160.74; 3. Gnecci (Opel Kadett Gte) 170.81; 4. Novelli (Fiat Ritmo 130) 211.47.

Classe 2500: 1. M. Tomasini (Opel Kadett Gte) 146.88; 2. F. Tomasini (Opel Kadett Gte) 148.93.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Visionini 155.89; 2. Pandolfi 156.05; 3. Mansi 159.12; 4. Gusmini 168.20 (tutti su Fiat 500).

Classe 2000: 1. Massola (Fiat X1/9) 140.11.

GRUPPO SPORT PROTOTIPI

Classe unica: 1. Cremonesi (Fede-car) 142.17; 2. Zandonà (Vicli 3) 143.16; 3. Cesari (Osella Pa7/9) 152.95.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Pagano 168.20; 2. Balestero 169.73; 3. Torfiora 170.23; 4. Filippi 170.46; 5. Cavallini 173.68; 6. Radici 178.44; 7. Campus 182.30; 8. Crippa 208.76.

moka J-Enne
Il Caffè dal 1876

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

Chimica Tessile Passini

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

PUBLYSERVICE

SPONSORING & RALLY RENT
0573 - 33393 - 976010

CAI
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

MILANO
02-98241064
(R.A.)

CAI
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

LINDA

SANIFICAZIONE AMBIENTALE - ROMA

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

LA PROVA

BRAVO-BRAVA

Che bella



Mai prima d'ora si era assistito in Casa Fiat a un... parto gemellare. E' infatti la prima volta che dal medesimo progetto nascono due vetture. Tra loro sono simili, la ma compatta due volumi è pensata per un pubblico giovane, mentre la versione a cinque porte risulta indirizzata a chi cerca più spazio. Debutteranno anche inediti motori a benzina

CARLO MASSAGRANDE

E' la prima volta che in Casa Fiat da un progetto di una nuova vettura ne nascono due che sono simili per contenuti, ma differenti per dimensioni, design, abitabilità e, quindi, utenza. Siamo di fronte a due auto con diverse personalità. La Bravo è infatti una compatta due volumi, tre porte, una vettura che trasmette un certo senso di aggressività. Infatti su questa carrozzeria viene realizzato il modello top di gamma per prestazioni, la 2.0 Hgt da 147 cv. La Brava, vettura a due volumi e mezzo, con le sue caratteristiche di maggior confort, funzionalità e abitabilità rispetto alla gemella, è invece più

La versione più performante di questa nuova gamma di auto ha la carrozzeria della Bravo, ovvero due volumi tre porte, sotto. È l'unico modello con motore 2 litri, cinque cilindri da 147 cavalli. È stato battezzato 2.0 Hgt. In basso a destra, la due volumi e mezzo Brava

coppia!



un'auto da famiglia. La parentela tra le due neonate della Casa torinese è comunque stretta: le due vetture sono infatti uguali fino al montante centrale. La Bravo con il suo armonico tema di fondo legato a linee arrotondate e prive di spigoli è, per il pubblico europeo, di più immediata assimilazione. La Brava, invece, nella parte posteriore, che ovviamente la differenzia dalla Bravo, propone tagli di linea che ricordano elementi stilistici molto originali, le cui radici risalgono a prestigiosi modelli del passato come la Fiat V8.

MOTORI. Con queste due nuove vetture

debuttano anche una serie di propulsori inediti. Quattro sono le unità a benzina, tutte plurivalvole, a 4 e 5 cilindri, con cilindrata che spaziano da 1.4 a 2.0 litri e potenze da 80 a 147 cv. Abbiamo poi, per ora, un solo propulsore a gasolio: il conosciuto 1.9 aspirato da 65 cv. Nella primavera del '96 sarà poi disponibile anche la motorizzazione sovralimentata, sempre di 1.9 litri. Caratteristica comune a tutti i motori di Bravo e Brava sono l'impiego di una gestione elettronica integrata del propulsore, una coppia costante in un arco di 4000 giri, consumi contenuti e, conseguentemente, ridotte emissioni.

DIVERSIFICAZIONE. Che Bravo e Brava siano indirizzate a pubblici diversi tra loro lo si capisce anche dai colori. La prima è infatti proposta con tinte della carrozzeria e abbinamenti d'interno più giovanili. Quanto al tema sportivo, lo stesso Paolo Cantarella, amministratore delegato e direttore generale di Fiat Auto, ha sottolineato che non è previsto alcun impegno diretto della Casa, ma verrà comunque fatta l'omologazione per lasciare la possibilità di correre ai clienti sportivi desiderosi di cimentarsi in pista o nei rally. La commercializzazione partirà il prossimo 16 con prezzi a partire da 23 milioni di lire. ■



GRINTA. La Bravo ha uno stile indubbiamente più aggressivo della sorella con carrozzeria a cinque porte, questa connotazione è ulteriormente accentuata nella 2.0 Hgt, versione che si colloca al vertice per prestazioni

SPAZIO. La Brava è un'auto a due volumi e mezzo pensata in funzione di chi cerca un'elevata funzionalità, abbinata a un'ottima abitabilità. Lo stile, con i suoi tagli netti di linee, segue i più aggiornati dettami stilistici

SI È RIVELATA BRILLANTE E PRECISA LA HGT 2 LITRI

La prova del cinque superata di slancio

Dei 14 modelli disponibili per il mercato italiano, su un totale mondiale di 17, per la nostra prova abbiamo scelto quello più prestazionale, la Bravo 2.0 Hgt. Questa vettura è spinta da un motore 5 cilindri, con testata a quattro valvole per cilindro, capace di una potenza di 147 cavalli e una velocità massima di 210 kmh. Il primo impatto con quest'auto, appena si entra nell'abitacolo, è estremamente positivo: dispone infatti di sedili con un elevato contenimento ai quali si riesce ad accedere, e anche scendere, con facilità. Anche tutti i comandi risultano ben raggiungibili. Sulla pedaliera un piccolo appunto va mosso alla manovrabilità della frizione: nell'azionarla il piede si trova tal-

volta a urtare il passaruota; in ogni caso il funzionamento della frizione (idraulica) risulta sempre ottimo. Dunque la posizione di guida è ergonomica e garantisce anche una perfetta visibilità,

grazie anche alla possibilità di regolare in altezza il sedile, il comando è presente di serie su tutti i modelli. Appena partiti si nota che il cambio, oggetto di un accurato lavoro di messa a punto, ha

un'ottima manovrabilità e negli innesti non richiede sforzi particolari al guidatore. Quando si vanno poi a cercare indicazioni sulla plancia, colpiscono piacevolmente gli strumenti circolari

con il quadrante a fondo bianco. Il tocco di sportività dell'interno viene ripreso anche dal volante che è in pelle, come del resto la cuffia della leva del cambio. Per esaurire il tema delle finiture sportive di questa Bravo Hgt, aggiungiamo che esternamente la vettura è caratterizzata da uno spoiler posteriore che è la continuazione del tettuccio. Le dimensioni sono contenute e il risultato stilistico può essere definito elegante. Le appendici aerodinamiche proseguono poi con le minigonne che hanno un andamento definito ad asciugamano strizzato. Esternamente la versione sportiva della Bravo è poi distinguibile per il paraurti anteriore con lo spoiler incorporato.

COMPORTEMENTO. Le gomme da 195/55, ospitate con un allargamento della carrozzeria, fanno sentire la vettura sempre aggrappata al terreno anche quando si forza nelle frenate e negli inserimenti in curva. A proposito di frenata, va anche sotto-

C'E' UN CUORE DA 147 CV

MOTORE: anteriore trasversale, cinque cilindri in linea, *cilindrata* 1998 cc; *alesaggio* × *corsa* 82 × 75,65 mm; *rapporto di compressione* 10:1; *alimentazione* a iniezione elettronica Mpi sequenziale fasata Motronic M2.10.4 integrata con l'accensione; *distribuzione* bialbero con quattro valvole per cilindro; *potenza massima* 147 cv a 6100 giri; *coppia massima* 19 kgm a 4500 giri.

TRASMISSIONE: *trazione* anteriore; *cambio* manuale a cinque rapporti; *frizione* monodisco a secco.

AUTOTELAIO: *scocca* autoportante; *sospensione anteriore* a ruote indipendenti tipo McPherson; *sospensione posteriore* a ruote indipendenti con bracci tirati; *freni* a disco sulle quattro ruote anteriormente autoventilanti con Abs; *sterzo* a cremagliera con idroguida; *ruote* in lega leggera 6J × 15 pollici; *pneumatici* 195/55 R 15 84V.

DIMENSIONI E PESO: *lunghezza* 4031 mm; *larghezza* 1755; *altezza* 1416 mm; *passo* 2540 mm; *carreggiate* ant. 1471 mm, post. 1430 mm; *volume bagagliaio* da 280 a 1030 litri; *serbatoio* carburante 60 litri; *peso a vuoto* 1190 kg.

PRESTAZIONI E CONSUMO: *velocità massima* 210 kmh; *accelerazione* da 0 a 100 kmh in 8"5; *consumo* a 120 kmh 11,4 km/litro.

lineato che questa risulta potente e il pedale ha una corsa ridotta che al tempo stesso consente una buona modulabilità. Il peso contenuto in 1190 kg con una distribuzione 65% sull'avantreno e 35% sul retrotreno rende la vettura ben controllabile in tutte le condizioni di impiego. La guida risulta estremamente precisa anche grazie allo sterzo diretto, utilissimo nell'impiego sportivo. L'idroguida dello sterzo comunque prevede, a seconda delle motorizzazioni due diverse tarature, sport, che dà appunto una risposta più diretta e precisa, o confort, che privilegia la maneggevolezza. La versione sportiva, quella un po' più dura da manovrare perché dotata di un rapporto di asservimento di 5,2 Nm, viene impiegata solo sulle Bravo 1.8 Gt e 2.0 Hgt; mentre sulle altre vetture si è preferito utilizzare una soluzione da 4,2 Nm. A rendere fluida la guida contribuisce poi anche l'erogazione della potenza del motore. La coppia massima si incontra a 4500 giri e la curva ha un andamento privo di picchi violenti. Lo stesso discorso vale per i cavalli che arrivano in modo graduale e costante, e già a 4000 giri si dispone di circa 98 cv.

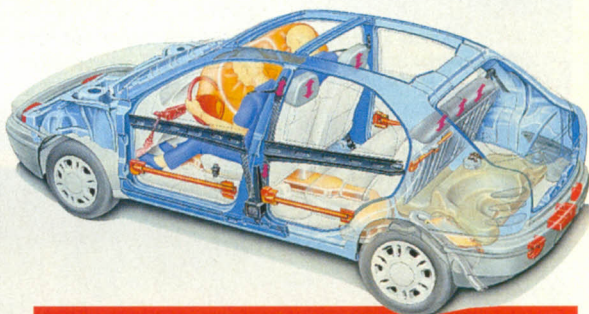
PRESTAZIONI. Le prestazioni sono, in ogni caso, ben sposate al confort. La silenziosità nel complesso è buona. Le sospensioni a ruote indipendenti, che svolgono molto bene il loro lavoro nella guida sportiva, si comportano egregiamente anche quando c'è da assorbire le asperità del fondo stradale. La versione standard di questa Hgt ha dunque un assetto che rappresenta un compromesso accettabile per un guidatore medio. Non a caso la Fiat ha già provveduto a mettere a punto un kit di trasformazione, che a richiesta viene fornito nel primo equipaggiamento, per rendere la vettura più rigida. ■



CON UN INEDITO RINFORZO Ora l'abitacolo è più protetto

Numerose sono le novità che si incontrano nei contenuti di Bravo e Brava. Attenzione particolare è stata prestata alla sicurezza. Oltre alle cinture regolabili in altezza e dotate di pretensionatori pirotecnici, incontriamo il sistema che interrompe il flusso della benzina in caso di incidente, inoltre la scocca è stata rinforzata secondo le normative che entreranno in vigore dal 1998. Quanto alla protezione dell'abitacolo non ci si è limitati alle ormai tradizionali barre alle portiere, ma, elemento all'avanguardia, è stato inserito un rinforzo di protezione nella zona dei sedili posteriori. Sempre in tema di sicurezza, c'è da aggiungere che l'air-bag è fornito come optional così pure l'Abs, che è però di serie sulla Hgt. Passando alla sfruttabilità dello spazio, non vanno trascurate alcune interessanti soluzioni presenti sulla Brava. Il suo sbalzo posteriore molto ridotto rende ottima la capacità di carico, in più sulla Elx

PLANCIA. Gli strumenti della Bravo hanno gli orologi a forma circolare, nella Brava sono invece a mezza luna



7 BRAVO PER 7 BRAVA

Versione	Motore cc (cv)	Velocità	Acceleraz. (0-100 km/h)	Cons. km/l a 120 km/h
Bravo 1.4 12V S	1370 (80)	170	13'8	14,2
Bravo 1.4 12V Sx	1370 (80)	170	13'8	14,2
Bravo 1.6 Sx	1581 (103)	184	11'0	13,3
Bravo 1.8 Gt	1747 (113)	193	10'0	13,1
Bravo 2.0 Hgt	1998 (147)	210	8'5	11,4
Bravo 1.9 D S	1929 (65)	155	17'3	14,4
Bravo 1.9 D Sx	1929 (65)	155	17'3	14,4
Brava 1.4 12V S	1370 (80)	170	13'9	14,2
Brava 1.4 12V Sx	1370 (80)	170	13'9	14,2
Brava 1.6 El	1581 (103)	180	11'5	13,3
Brava 1.6 Elx	1581 (103)	180	11'5	13,3
Brava 1.8 Elx	1747 (113)	190	10'3	13,1
Brava 1.9 D S	1929 (65)	155	17'8	14,4
Brava 1.9 D Sx	1929 (65)	155	17'8	14,4

i tre poggiatesta posteriori integrati rientrano quando si sblocca il sedile. A proposito di abitabilità non va però trascurato che il padiglione inarcato, che da un lato conferisce slancio alla Brava, limita per contro un po' l'accessibilità ai posti posteriori. È forse il prezzo da pagare per avere un Cx di 0,33, valore che sulla Bravo scende a di 0,32. Chiudiamo con l'economia di gestione, gli intervalli di manutenzione programmati sono stati portati da 15.000 a 20.000 km e la semplicità delle operazioni di riparazione in caso di urti è tale che in Germania, dove si tiene conto del prezzo dei ricambi e dell'incidenza della mano d'opera a fini assicurativi, il costo delle polizze sarà conseguentemente ridotto. ■

MARKET

La lubrificazione Fina ti premia

Nuove sigle e inedite confezioni caratterizzano la gamma dei lubrificanti della Fina. La Casa petrolifera belga per chi cambia l'olio in questo periodo ha, tra l'altro, previsto omaggi quali: set di bicchieri da drink e altri accessori. Quanto ai prodotti, troviamo il Kappa TurboDi, un olio minerale multigrado Sae 15W40 destinato ai diesel in genere. Il corrispondente lubrificante per motori a benzina è il Delta Super G, anch'esso, un Sae 15W40. Salendo nella gamma incontriamo l'Excel, a base sintetica, Sae 15W40, per auto ad alte prestazioni. Due sono, poi, gli oli interamente sintetici, il First e il First Racing Formula. Entrambi hanno gradazione Sae 5W40 e sono destinati a vetture sovralimentate o plurivalvole.

FORD PRESENTA LA SUA PICCOLA COMPLETAMENTE RIPROGETTATA

Ricomincia la FIESTA

Nata nel '76, la Fiesta viene ora proposta in una edizione completamente riprogettata. La nuova vettura, che sarà presentata in anteprima mondiale al

Salone di Francoforte che si apre il 14 settembre, ha un pianale del tutto diverso da quello dell'auto varata, con lo stesso nome, nel 1989. Rispetto all'antenata la

nuova Fiesta ha compiuto un'autentica svolta e si contraddistingue per il modo diverso di concepire un'auto del segmento B. In una parola alla Ford hanno pen-

sato e realizzato una vettura che non è più un'utilitaria. Questa spinta verso l'alto è ulteriormente sviluppata nelle versioni destinate al mercato italiano. Nel no-



4 MOTORI A SCELTA

Cilindrata	cv	distribuzione	alimentazione
1242 cc	75	16V bialbero	benzina
1299 cc	60	aste e bilancieri	benzina
1400 cc	90	16V bialbero	benzina
1753 cc	60	monoalbero	diesel

NOTA. Nella tabella dei motori della nuova Fiesta compare anche l'unità Zetec-Se da 1400 cc, secondo motore di questa neonata famiglia di motori, che arriverà però solo nel '96, e l'1.3 non previsto per l'Italia.

Ecco la nuova Fiesta in versione Techno. Gli interni a lato, sono invece quelli della Ghia



stro Paese la Focus, ovvero la versione base, non sarà tra l'altro importata, così come arriveranno solo motori a 16 valvole, i più sofisticati.

ALLESTIMENTI. Delle quattro versioni pianificate, in Italia ne saranno commercializzate tre: la Studio confortevole e versatile; la Techno, che mostra una maggior personalizzazione e infine la Ghia, un classico, che ovviamente rappresenta il top dei modelli Ford. Questo l'indirizzo di massima, dato che il pacchetto esatto degli accessori di ciascuna vettura non risulta ancora definito compiutamente. Certa è, comunque, la volontà di ricercare un livello di dotazione decisamente alto.

MECCANICA. Per quello che riguarda i contenuti tecnici la nuova Fiesta è cambiata tantissimo. Relativamente ai propulsori c'è da annotare il debutto del nuovissimo Zetec-Se di soli 1250 cc e capace di 75 cv, che rappresenta una carta molto importante da giocare sul mercato italiano. Infatti una simile cubatura consente di rientrare nei 14 cavalli fiscali contro i 15 cv della motorizzazione precedente da 1.3 litri con evidenti vantaggi in termini di costo della tassa di possesso e di premio assicurativo. Tutto ciò pur disponendo di un'auto che vanta potenza e prestazioni paragonabili a vetture di più alta cilindrata. Le novità tecniche hanno poi riguardato tutta la zona dell'avantreno. La sospensione anteriore è interamente nuova e impiega ammortizzatori a gas. Anche il telaio inferiore di supporto è inedito, come pure lo sterzo. Tutti questi interventi sono serviti per rendere più precisa la guida della vettura.

CONFORT. Infine, non va dimenticato che per migliorare il confort sono stati studiati appositi attacchi del motore utili a contenere il più possibile le vibrazioni. Il risultato è che nell'abitacolo la rumorosità a 5000 giri è praticamente uguale a quella che si registra a 2000 giri. Le vendite inizieranno a metà novembre con prezzi allineati a quelli della concorrenza.

SERIE A TIRATURA LIMITATA DELLA PICCOLA RENAULT

Grazie all'estro di Kenzo c'è una Twingo da passerella

Come si cambia! La Renault Twingo, la più piccola monovolume e unica in quella fascia di mercato, era nata come una vettura spartana, mentre ora si veste in uno degli atelier più famosi. La Régie infatti ora propone una versione della Twingo curata dallo stilista franco-nipponico Kenzo. La vettura è caratterizzata da un interno in velluto di color rosso, blu o nero nacré vivacizzato con vistosi disegni floreali. Lo stilista ha firmato anche moquette e tappetini, oltre a portellone e fiancate che permettono l'identificazione della vettura dall'esterno. La ricca dotazione accessoristica vanta: climatizzatore, vetri e specchi elettrici, oltre a chiusura centralizzata con telecomando e ruote in lega. Tutt'altro che trascurabile è la gamma degli optional disponibili: incontriamo infatti l'Abs, l'air-bag lato guida o il cambio semiautomatico. La Twingo Kenzo sarà prodotta in serie limitata (13.000 esemplari) e venduta già dai primi di settembre a 18.250.000 lire.



SFIDA MERCEDES

Dal gasolio record di cavalli

La Mercedes gioca la carta dei motori al prossimo Salone di Francoforte. La Casa tedesca presenterà infatti il C 200 Kompressor, unità di 1998 cc, 4 cilindri con compressore volumetrico, testata a 16 valvole, capace di 180 cv a 5300 giri. Particolarmente interessante è anche il C 250 D turbo, 5 cilindri di 2497 cc, 4 valvole per cilindro, con una potenza record per un diesel: 150 cv; notevole è anche la coppia di 28,5 kgm, disponibile da 1800 a 3600 giri. Alla ribalta di Francoforte sarà presentato anche il C 230 Kompressor, a benzina, un'unità che comunque sul mercato italiano non sarà importata.

PRONTA LA VETTURA REALIZZATA DA VOLVO CON MITSUBISHI

Media ponderata

Nella gamma della Volvo mancava una vettura intermedia tra la 460 e la 850, così la Casa svedese ha deciso di coprire questo spazio con la S4, vettura che sarà presentata, anche lei, al Salone di Francoforte. La berlina tre volumi quattro porte nata dal progetto congiunto di Volvo e Mitsubishi denominato V40, nella versione della Casa di Goteborg sarà disponibile, per ora, con motori quattro cilindri 16 valvole di 1.8 e 2.0 litri, rispettivamente da 112 e 137 cv. Tutti derivano dalla famiglia dei 5 cilindri della 850. L'ampliamento della gamma del propulsore è orientata verso l'alto, con l'arrivo, in un secondo tempo, di un'unità sovralimentata e un diesel che non arriverà in Italia. Decisamente ricca la dotazione di serie: troviamo in-

fatti interni con inserti in radica, oltre a elementi di sicurezza come l'Abs e l'air-bag. Vi dovrebbe essere un solo livello di allestimento, personalizzabile con vari pacchetti di optional. Contrariamente alla analoga vettura che nascerà con marchio Mitsubishi, sempre dal-

lo stesso stabilimento olandese di Needborn si rivolgerà al top del segmento di mercato. La sorella giapponese del resto oltre a prevedere allestimenti meno ricchi, avrà solo motorizzazioni di 1.6 e 1.8 litri. A proposito di parentela va detto che la Volvo S4 avrà lo stesso pianale della Mitsubi-

shi Carisma. Due parole vanno spese sul nome: S4. Quest'ultimo inizia una nuova serie di classificazioni a lettere: S (Saloon, berlina), F (Flexible, familiare) e C (coupé o convertibile). La cifra identifica invece il segmento di mercato. La S4 sarà in vendita da febbraio attorno ai 40 milioni di lire.



MARKET

Cosworth pensa a Porsche

Porsche-Cosworth può apparire uno strano matrimonio, ma la factory inglese ha recentemente preparato una serie di elaborazioni per i motori tedeschi. La Cosworth propone pistoni speciali studiati per aumentare la cilindrata oltre a incrementare la compressione, il tutto senza compromettere l'affidabilità. Gli stantuffi sono infatti stampati in una speciale lega di tipo aeronautico, una soluzione che garantisce resistenza e leggerezza (il pistone da 102 mm di diametro pesa 477 grammi). Le misure disponibili partono da 92 mm per arrivare a 102 mm. I pistoni, completi di segmenti speciali, costano 600.000 lire l'uno e i cilindri Nikasil 300.000 lire. L'importatore Cosworth per l'Italia è la Bmc, telefono 051-857316 oppure 851203, fax 852659.

La sesta generazione della Honda Civic 3 porte sarà presentata in prima mondiale al prossimo Salone di Francoforte. La media della Casa del Sol Levante è una vettura, costruita in Giappone, che si va ad affiancare alla 5 porte attualmente prodotta in Inghilterra. Per la verità i programmi produttivi della Honda prevedono l'arrivo anche di una berlina tre volumi quattro porte, ma questa vettura non sarà importata sul mercato italiano. A proposito di programmi commerciali legati al nostro Paese, bisogna aggiungere che il prossimo anno sarà commercializzata anche la Civic coupé, una vettura decisamente interessante prodotta anche negli Stati Uniti. Tornando all'ultima Civic 3 porte, va detto che questa vettura prosegue il discorso iniziato, con successo, dalla Honda nel 1972, volto ad interpretare, secondo i più moderni concetti i principi di sicurezza e utilizzo dello spazio interno. Quanto al primo tema, pos-



ECCO LA CIVIC TRE PORTE CHE AFFIANCHERÀ LA SORELLA INGLESE

Dal GIAPPONE con amore

siamo dire che la scocca è stata rinforzata e sono state adottate nuove barre di protezione nelle portiere; in più è stato messo a punto un nuovo avantreno, uguale a quello utilizzato per la berlina quattro porte. Lo studio della resistenza della struttura è stato poi sviluppato, non solo con le prove di urto frontale, ma anche con i

crash angolati e severi test di ribaltamento.

MECCANICA. Le potenze dei motori, che sono comunque tutti dotati di testata a quattro valvole per cilindro, sono aumentate e stanno a indicare il lavoro di evoluzione che la Casa nipponica ha compiuto sulla distribuzione V-tec. Non a ca-

so l'unità di 1.5 litri ha visto salire la potenza da 90 a 114 cv. A proposito di motorizzazioni, bisogna aggiungere che è stato introdotto un nuovo propulsore di 1.6 litri, derivato dall'1.5 monoalbero, per avere un'unità, sempre di 114 cv, ma con una maggiore coppia, da sposare al cambio Cvt, a variazione continua. Quest'ul-

tima soluzione di trasmissione non è certo nuova, ma il fatto inusuale nel panorama automobilistico attuale, è che venga abbinata a un motore sostanzialmente potente.

ALLESTIMENTI. La filosofia della Honda, nel proporre questa Civic 3 porte, è che in base alla cilindrata si sceglie anche l'allestimento. Infatti, ad ogni motore corrisponde una sola versione. In ogni caso vetri elettrici, chiusura centralizzata e specchi elettrici fanno parte della dotazione di serie di tutte e quattro le vetture. Mentre aria condizionata, air-bag e Abs, forniti di serie sulle due vetture 1.6, sono optional per le altre.

PREZZI. Anche se l'inizio della commercializzazione

DA 90 A 160 CAVALLI

Cilindrata	cavalli	distribuzione
1392 cc	90	monoalbero
1493 cc	114	V-tec monoalbero
1590 cc	114	V-tec monoalbero (Cvt)
1595 cc	160	V-tec bialbero

NOTA. La motorizzazione di 1590 cc da 114 è stata realizzata appositamente per il cambio Cvt, a variazione continua, e viene fornito solo con questo tipo di trasmissione.



NUOVA TECNOLOGIA PER LE GOMME

Un antiforatura perfino antiproiettile

Sta conoscendo una fortissima espansione il sistema antiforature messo a punto dalla DuPont e dalla Hutchinson. In pratica, grazie al tecnopolimero Hytrel, collocato all'interno del pneumatico, si può proseguire la mar-

cia dopo la foratura per altri 50 km, in tutta sicurezza. L'inserito, che si chiama Composite Run-Flat, è formato da due elementi semicircolari uniti da bulloni e viene realizzato con lo stampaggio a iniezione di una speciale miscela contenente, appunto, il tecnopolimero Hytrel. È interessante notare che un elevato numero di richieste per questo sistema antiforature è venuto dalle forze di polizia: infatti un pneumatico, seppur forato da una pallottola, resta comunque in grado di proseguire la marcia. Ulteriori informazioni sul Crf possono essere richieste alla Hutchinson, département défense & sécurité, a Parigi.



E A CINQUE

NE

e

GOLF CABRIO - OETTINGER OVERO...

Bomba diesel da scoprire

Poteva sfuggire all'attenzione di un preparatore come Oettinger la Golf Cabriolet turbodiesel, un modello che sul mercato tedesco sta ottenendo un indubbio successo? Il preparatore tedesco per dare più brio a questa «scoperta» ha pensato di intervenire sul suo quattro cilindri facendone salire la potenza da 90 a 110 cavalli. Allo scopo di migliorare la guidabilità è stata ottimizzata anche la coppia, passata da 20,6 kgm a 25,5 kgm, disponibili a 2100 giri. Un simile incremento di presta-

zioni non è stato ottenuto a scapito dei consumi, rimasti praticamente invariati. Rilevante risulta la velocità massima, ora di 190 kmh. Per raggiungere questi risultati alla Oettinger hanno lavorato sulla gestione elettronica del motore e sulla pompa di iniezione, e anche la pressione di sovralimentazione è stata di poco aumentata. Costo dell'elaborazione: 1688 marchi, poco più di 1.800.000 lire, inclusa la mano d'opera. In più si può anche montare un radiatore supplementare dell'olio. Il numero di telefono di Oettinger in Germania è: 0049-6172-95330, fax 0049-6172-7056.



CON UN TOCCO DI ORIGINALITÀ

Porsche rispolvera la... Targa

Torna un nome storico per la Porsche. Al prossimo Salone di Francoforte la Casa di Stoccarda presenterà una versione Targa della 911. Per la precisione si tratta di una reinterpretazione del concetto della celebre vettura nata negli Anni '60. Resta infatti invariato il principio del tetto apribile dotato di ampi supporti, ora laterali, che garantiscono elevati standard di sicurezza nella malaugurata ipotesi di un ribaltamento, ma se le precedenti Porsche Targa erano caratterizzate da un ampio roll-bar centrale ad arco ora c'è il tetto che scivola all'indietro. La neonata scoperta tedesca sul piano tecnico è in tutto e per tutto una 911 Carrera: il motore sempre il 6 cilindri boxer di 3600 cc capace di 272 cv. La Porsche presenterà a Francoforte un'altra novità: la Carrera 4 S. Questa sigla identifica una vettura che, sotto al vestito largo e aggressivo della Turbo Coupé, ha una meccanica derivata dalla base della 911 Carrera quattro ruote motrici. Il motore è sempre il 3.6 da 272 cv, mentre l'assetto risulta quello della sorella sovralimentata, come pure l'impianto frenante.

IL PATRON OLIVER HA GIÀ ACQUISTATO DUE LOLA

VELOCITA'

a cura di MARIO DONNINI

NEWS

ARROWS

anche in F.2 con un suo junior team

A Donington è già attesa la nuova Vectra

Sta per muovere i primi passi e già si parla di un suo imminente esordio in corsa. Stiamo parlando della nuovissima Vectra, che potrebbe debuttare in occasione della gara Shoot-Out in programma a Donington il 22 ottobre.

● **SUPER T TEDESCO.** Visto il successo del campionato, l'Adac Cup, che si disputa in Germania, potrebbe espandersi l'anno prossimo raggiungendo così un totale di 9 gare in calendario. In prediletto per ospitare una gara del Superturismo tedesco sono i circuiti del Sachsenring e dell'Ostereichring, entrambi completamente ristrutturati.

● **LUTTO.** Mercoledì scorso all'età di 55 anni è scomparso Claudio Naccarato, legale di fiducia della Williams nell'inchiesta relativa alla morte di Ayrton Senna. Un attacco cardiaco lo ha colto mentre stava giocando a pallacanestro con alcuni amici, durante una vacanza all'isola di Favignana, nell'arcipelago delle Egadi.

● **BRABHAM SR.** L'anno prossimo compirà 70 anni e per... consolarsi Sir Jack Brabham, capostipite dell'omonima famiglia da corsa, ha preso parte alla James Hardie, una gara di durata basata sulla distanza di 12 ore arrivando 5.



ORSI

UNA DELLE VETTURE SARÀ AFFIDATA A DEL CASTELLO

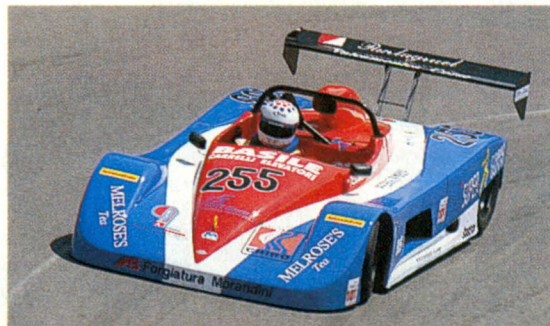
Per la Sighinolfi Tricolore prototipi nel '96

Le ottime prestazioni fornite dalle Sighinolfi di Butti e Iaquinata, nella foto, nel Tricolore della Montagna stanno spingendo l'omonimo costruttore emiliano verso un debutto nel Campionato italiano prototipi. L'ingresso di Sighinolfi avrà luogo la prossima stagione, con un telaio di nuova costruzione, affidato molto probabilmente all'abruzzese Roberto Del Castello, che all'inizio degli anni '80 fu un habitué della F. 2 europea. «Stiamo pen-

sando di schierare anche una seconda vettura — ha dichiarato lo stesso Sighinolfi — i primi test ci hanno dato delle indicazioni con-

fortanti e siamo molto fiduciosi sulle possibilità del nostro prototipo, che anche in pista sarà spinto da un motore Bmw».

TOMAZZONI



L'anno prossimo il team Arrows espanderà il proprio raggio d'azione e prenderà parte, oltre al Mondiale di F.1, anche al Campionato Internazionale di F.2 «rinato» sulle ceneri della F. 3000. Per gareggiare in formula cadetta la squadra di Jackie Oliver, a sinistra nella foto assieme a Ken Tyrrell, darà quindi vita a uno «junior team», che avrà il compito di «far fare le ossa» ai giovani promettenti in attesa di un eventuale ingresso in F.1. A tal proposito la scorsa settimana lo stesso Oliver ha depositato la cauzione per acquistare due telai Lola. Non è ancora chiaro se il team si avvarrà o meno delle strutture tecniche già esistenti a Milton Keynes. «Lo scopo è quello di creare un canale d'ingresso privilegiato alla F.1 — ha dichiarato Oliver — attraverso una sinergia tra il team schierato nella massima formula e quello impiegato in F.2». Ciò permetterà, in concreto, al tester del Arrows Grand Prix di tenersi «allenato» dal punto di vista agonistico prendendo parte alle gare di formula cadetta. L'arrivo della Arrows potrebbe dare un positivo impulso al mercato della F.2 che sinora è apparso piuttosto stagnante. Oltre al debutto del team Wts di Willy Weber, che farà correre Ralf Schumacher, altre due squadre tedesche sembrano interessate a debuttare nella categoria: la Rsm di Helmut Marko e la G + M Escmo.

SMENTITO IL SUO PASSAGGIO ALLA OPEL

L'anno prossimo Bartels resta in Alfa

Nei giorni scorsi il mercato del turismo Classe 1 si è animato attorno al nome di Michael Bartels, nella foto. Il ritiro di Rosberg ha lasciato un posto vuoto in Opel, e, essendo il finnico il manager personale del pilota Euroteam, sembrava scontato che fosse il candidato numero uno. Inoltre esistono solidi legami pubblicitari tra la casa tedesca e la fidanzata del pilota, Steffi Graf, che sembravano favorire un accordo globale per tutta la «famiglia» Bartels-Graf. Il tedesco non era reperibile per un commento essendo a Flushing Meadows per seguire gli Open di tennis, ma il suo manager Rosberg ha precisato seccamente: «Bartels non è sul mercato. È ovvio che ho la massima stima di Michael



ORSI

come pilota, ma ha ancora un anno di contratto con l'Alfa Romeo». Di eventuali penali per sciogliere il contratto nemmeno a parlarne. «Al Nurburgring nella conferenza stampa del sabato Giorgio Pianta ha nominato solo La-

rini e Nannini come piloti con un contratto Alfa Romeo valido per il 1996, invece anche il contratto di Michael scade a fine '96». E dopo la porta della Opel sarà ancora aperta, specie nel team del suo manager personale...

PER SCHIERARE DUE MONDEO LA STAGIONE VENTURA

Sinergia in vista nel Btcc tra Pacific e team Dynamics

Malgrado i chiari di luna che sta vivendo in F.1, il team Pacific sembra interessato ad allargare la propria attivi-

tà. In programma ha l'unione delle forze con il team Dynamics per schierare due Ford Mondeo nella prossi-

ma stagione del Superturismo inglese. Nel corso della recente gara di campionato disputata a Snetterton, il boss della Pacific Keith Wiggings è stato visto ai box in... avanscoperta. Il possibile accordo di collaborazione tra le Pacific e il team Dynamics (che quest'anno fa correre nel trofeo privati Matt Neal) trarrebbe spunto dall'esigenza della piccola squadra inglese di avvalersi del know-how tecnologico in possesso della struttura di Wiggings.

Per Daytona e Sebring no al turbo

Dopo le polemiche dello scorso anno che portarono al forfait della Porsche, l'Ima sembrerebbe orientata a non ammettere al via delle classiche gare di Daytona e Sebring le vetture dotate di motore turbo (che già quest'anno, peraltro, correvano senza prendere punti). La possibile decisione escluderebbe la Kremer K8 vincitrice quest'anno nella 24 Ore della Florida.

DE SIMONE TEST F.1

Coi tempi magri che corrono, un pilota italiano in procinto di salire su una monoposto di F.1 fa sempre notizia. È il caso di Fabrizio De Simone, che sosterrà entro breve un test per la Jordan-Peugeot... «Sì, proverò ad inizio ottobre a Silverstone con la monoposto dotata degli ultimi aggiornamenti. Mi aspetto molto da questo piccolo esame. Ho trascorso un'annata sfortunata in F.3000, così grazie a Eddie Jordan avrò una bella occasione per... risollevarmi un po'». — De Simone ha la fama di pilota molto veloce: eppure quest'anno in formula cadetta



le cose non stanno andando per il verso giusto.

«Condivido l'analisi. Purtroppo alla Mythos abbiamo avuto dei problemi di assetto. Poi, la sfortuna ha fatto il resto».

— Magari anche qualche ruotata.

«Eh, sì. L'unica volta che tutto filava per il verso giusto, cioè a Barcellona, Sospiri mi ha messo fuori causa. Lui dice che non l'ha fatto apposta...».

— Parliamo del futuro. «Spero molto nelle ultime due gare di F.3000 e nel test con la Jordan. È un top team, chissà... In ogni caso nel '96 credo proprio che non correrò più in formula cadetta».

PADDOCK

L'Itr sta cercando fondi per ammodernare il vecchio Nurburgring, su cui nel '96 potrebbe tornare il Dtm...

MARIO DONNINI

In Germania qualcosa si muove per riportare le competizioni della Classe 1 sul mitico tracciato del vecchio Nurburgring. La Itr, l'ente organizzatore di Dtm e Itc, sta infatti cercando di reperire i fondi necessari per migliorare le misure di sicurezza della Nordschleife, lunga ben 22,8 km. Gli organizzatori stanno pensando di sensibilizzare le autorità locali dell'Eifel per reperire almeno parte dei fondi necessari ad effettuare alcuni improrogabili lavori di ammodernamento. Le modifiche necessarie a riportare il circuito nel giro della Classe 1 dovrebbero richiedere un investimento di circa 44 miliardi di lire. Negli intendimenti della Itr ci sarebbe l'idea di organizzare a fine stagione una finale Itc-Dtm sul classico tracciato, anche se appare difficile trovare una data praticabile sul fittissimo calendario '96, che prevede sinora una sola corsa al Nurburgring (nella versione corta) in agosto. In più ci si scontrerebbe con le perplessità sin qui espresse dalla commissione di sicurezza dei piloti, che ha manifestato le sue riserve sulla scelta. I tre componenti Christian Danner (per l'Alfa Romeo), Manuel Reuter (per la Opel) e Bernd Schneider (per la Mercedes) hanno comunque condizionato l'assenso di massima per quanto riguarda la gara sulla Nordschleife, all'opposizione di due chicane per smorzare la velocità sui

tratti più a rischio e alla sistemazione per tutto il circuito di una doppia fila di guard-rail.

LA PERLA DEL DTM. In realtà il vecchio circuito del Nurburgring è stato in passato un vero e proprio fiore all'occhiello per la categoria, che vi ha regolarmente gareggiato sino al '93. A partire dal '94 la corsa non fu più disputata e fu preferito il tracciato «corto» inaugurato nell'84. Lo scorso anno l'Itr rinunciò alla corsa sulla Nordschleife ufficialmente per motivi di sicurezza. In realtà il motivo vero riguardava soprattutto la tenuta delle gomme Bridgestone montate dalle Mercedes. I tecnici giapponesi erano infatti arrivati alla conclusione che il lunghissimo rettilineo (oltre 4 chilometri) avrebbe permesso alle vetture tedesche di arrivare a velocità prossime ai 300 chilometri orari, con gravi rischi di affidabilità per i pneumatici stessi. Di certo l'apposizione di chicane eviterebbe il ripetersi del problema. Va sottolineato che lo scorso anno i piloti di Alfa e Opel contestarono la decisione di cancellare la gara e, in una riunione, era stato addirittura proposto di applicare quattro «esse» artificiali prima dei salti e a metà del lungo rettilineo, ma la richiesta non passò. Ora, a un anno e mezzo di distanza, non è detta l'ultima parola per il leggendario tracciato dell'Eifel...

BACCHI



L'ultima apparizione del Dtm sul vecchio Nurburgring risale a due anni orsono

È solo Uva il pilota Draco in F.Opel

La Draco Racing terminerà il campionato europeo di F.Opel con una sola vettura, senza sostituire i piloti Francioni e Jacobsen. Il team di Adriano Morini si concentrerà pertanto sulla vettura del giovanissimo brasiliano Luiz Fernando Uva, che a fine stagione parteciperà alla sessione di test di F.3000 organizzata dalla squadra toscana.

● **DELTA PROTO.** In occasione della salita di Viterbo, in programma il 17 settembre, l'intramontabile Germano Nataloni sarà al volante di una Lancia Astra Delta, lo stesso prototipo con cui Trelles si aggiudicò il Nido dell'Aquila '91. Il motore della Lancia, il cui peso è di 1000 kg, sviluppa una potenza di 400 cavalli. L'aerodinamica della vettura, che a suo tempo costituì la prefigurazione della Delta Hf, è stata inoltre modificata con l'aggiunta di uno spoiler anteriore.

● **FIOTTO AZZURRO.** La famiglia Liberati si è ingrandita con l'arrivo del terzo figlio per il team manager di F.2000 e Superformula. Al pargoletto è stato dato il nome Giancarlo, da dedicare alla memoria del nonno Libero, che fu centauro di caratura mondiale. Ai genitori Manrico e Laura vanno le congratulazioni e al neonato gli auguri di Autosprint.

La Mitsubishi Carisma di serie, costituisce la base per sviluppare il modello che sarà schierato il prossimo anno nel Superturismo tedesco



NEL '96 CORRERÀ NELLA COPPA ADAC TEDESCA

Mitsubishi nel Super tedesco

È la Mitsubishi il quarto Costruttore giapponese del Superturismo europeo. Dopo gli sbarchi successivi di Nissan, Toyota e Honda, anche la Mitsubishi si sta

preparando all'ingresso nel Turismo Classe 2, che avverrà l'anno prossimo nella Coppa Adac tedesca. Nel reparto corse della Mitsubishi a Okasada è già in alle-

stimento un prototipo-laboratorio della Carisma in versione Superturismo, che dovrebbe scendere in pista per i primi collaudi entro la fine dell'anno. L'operazio-

ne europea verrà affidata alla RalliArt Germania che ha sede a Russelsheim ed è attualmente impegnata nella Coppa Fia Rally Gruppo N con le Lancer. La

CON UN SUPERTRUCK NASCAR

Ernie Ivan torna alle corse!

Dopo aver superato gran parte delle conseguenze del terribile incidente dello scorso anno, Ernie Ivan si appresta a fare il suo ritorno alle competizioni Nascar in occasione della gara in programma il 23 settembre a Martinsville. Tuttavia il 36enne californiano non competerà ancora nella Winston Cup, la serie regina della stock-car, bensì nella Nascar Super Truck series, il campionato statunitense riservato ai pick-up, che proprio quest'anno ha preso il via a partire dalla scorsa primavera. Se questo primo «collaudo» darà i risultati sperati, lo stesso Ivan ha intenzione di gareggiare nella gara Winston in programma a Wilkesboro nel week-end successivo. Lo attende una Ford Thunderbird preparata dal team di Robert Yates, lo stesso per il quale dovrebbe partecipare a tutto il campionato Nascar del prossimo anno.

DIVORZIA DAL TEAM VORTEX

Eyckmans deluso a Spa si mette in proprio!





scelta di affrontare il Superturismo tedesco — ma l'impegno dovrebbe estendersi alla Gran Bretagna nel '97 — rientra nelle strategie promozionali studiate dalla Mitsubishi Europe per il lancio della Carisma, la nuova berlina costruita in Olanda, come ha spiegato Ingolf Raiss, capo della RalliArt Germania, in occasione della sua visita alla prova di Salisburgo della Coppa Adac. «In realtà è da un paio d'anni che studiamo il Superturismo. Avremmo voluto entrarci prima, ma i modelli precedenti, Lancer (che pure corre privatamente nel campionato svizzero, ndr) e Galant, non furono giudicati adatti. Il lancio della Carisma, la prima Mitsubishi appositamente progettata per il mercato europeo, ci offre finalmente l'occasione di farlo». Non ci sono ancora novità per quanto riguarda i nomi dei piloti, che saranno annunciati più avanti.

Fabio Ravaioli

Il belga Wym Eyckmans ha lasciato il team Vortex, con cui aveva gareggiato nella parte centrale della stagione. Dietro la decisione del 22enne pilota ci sono le poco entusiasmanti prestazioni fornite al volante delle vetture di Henni Vollenberg e alcuni problemi di sponsor. Dopo la mancata qualificazione nella gara di Spa, lo stesso Eyckmans ha quindi deciso di rimettersi in proprio e sembra poter essere in grado di prendere parte alle restanti gare del campionato in programma a Estoril e Magny-Cours con una Reynard-Cosworth iscritta dal suo team.

NELLA COPPA FIA SUPERTURISMO

Pirro capitano azzurro al Ricard

La Csa ha fatto la sua scelta, selezionando i cinque uomini che difenderanno i colori italiani alla Coppa del Mondo Fia di Superturismo che si svolgerà il 15 ottobre al Castellet. I nomi prescelti sono: Emanuele Pirro e Rinaldo Capello (Audi), Gabriele Tarquini (Alfa Romeo), Emanuele Naspetti (Bmw) e Roberto Colciago (Opel). Pirro e Tarquini sono ormai dei veterani, avendo già partecipato alle due precedenti edizioni a Monza e Donington, e saranno loro i nostri uomini di punta. Per Capello, Naspetti e Colciago, si tratta invece di una prima convocazione, che li premia adeguatamente per essere stati protagonisti nel tricolore. Purtroppo, come sempre avviene in questi casi, la selezione ha fatto vittime eccel-

lenti, la più illustre delle quali è Roberto Ravaglia che, per la prima volta non sarà alla finale mondiale. Ma tant'è, il veneto partecipa con la Bmw Bigazzi al campionato tedesco e la Csa ha dato la preferenza ai prim'attori della serie di casa nostra. Sono rimasti fuori anche Gianni Morbidelli, al quale la Bmw Italia ha preferito il compagno di colori Naspetti, e i due piloti della Nordauto, Antonio Tamburini e Fabrizio Giovanardi. Per i cinque selezionati si prospetta un compito difficile: battersi contro l'élite del Superturismo internazionale. Ma i nostri hanno le carte in regola per fare bella figura e superare il miglior risultato italiano nella gara iridata: la piazza d'onore di Nicola Larini a Monza nel '93. (f.r.)

STUDIO COLOMBO



GT A VALLELUNGA IL 19 NOVEMBRE

Sei Ore in gara unica

È in programma per il 18 e 19 novembre la 6 Ore di Vallelunga, gara internazionale di durata organizzata dalla Peroni Promotion e valida per il Trofeo Elio De Angelis. Per l'edizione 1995 l'organizzatore romano ha previsto l'effettuazione di una unica gara, che prenderà il via domenica 19 novembre alle ore 9. Cinquantasei il numero massimo di vetture ammesse alla partenza appartenenti ai Gruppi N, A, B, Coppa Renault Clio, Ferrari, Challenge, Gt Special, Superturismo, Porsche Super Cup, Gt Adac, A.C.O., International Gt1, Gt2, Gt3, Gt4. Per ogni vettura dovrà essere designato un equipaggio composto da un minimo di due piloti ad un massimo di tre. La tassa d'iscrizione è fissata in lire 2.500.000; per coloro che venissero esclusi dai 56 ammessi alla via, l'organizzatore restituirà il 50% della tassa d'iscrizione. Per quanto concerne i rifornimenti di carburante, in gara saranno effettuati direttamente dagli impianti installati in una zona riservata dei box. Per le vetture dotate di attacchi rapidi con relativo serbatoio di sicurezza e di alimentazione a caduta, secondo le norme Fia, è prevista ad ogni sosta una neutralizzazione di 3 minuti. Le iscrizioni debbono essere inoltrate alla Peroni Promotion - Via Schivardi 4 - 00144 Roma - Tel. 06-5200306 - Fax 06-5200609.

PIT LANE

Per la prima volta una Casa italiana spopola nella F. Renault tedesca: la Ermolli, con 5 vittorie in 6 gare. Ecco i suoi segreti...

MARIO DONNINI

A circa un anno dal suo debutto in F. Renault, la Ermolli sta vivendo un momento davvero magico nel campionato tedesco, con la Fre95 che si è aggiudicata ben cinque delle sei gare sinora disputate. La monoposto affidata al 24enne Ralph Druckenmuller possiede una... marcia in più rispetto alla concorrenza e il titolo sembra essere ormai alla portata del pilota del team Target di Stephan Gotz che gestisce il programma. Un buon motivo per tastare il polso all'ingegnere Giampaolo Ermolli...

«Sì, sono più che soddisfatto. Il bilancio dell'annata può dirsi molto positivo, anche se la stagione non è ancora terminata».

— Quanto valgono in concreto i risultati della sua vettura in Germania?

«Al Campionato tedesco prendono parte 30 vetture in rappresentanza di tutti i costruttori europei impegnati nella categoria: più della metà delle monoposto sono state costruite quest'anno, quindi si tratta di un banco di prova indubbiamente probante. Inoltre, in questa serie sono impegnati piloti che in passato hanno avuto esperienze in F.3, come Bert e Henzler. Al termine mancano ancora tre gare e Druckenmuller guida la classifica con 61 punti di vantaggio sul secondo. Tuttavia la partita non è chiusa, visto che il regolamento assegna punteggi molto alti: 50 punti al pri-

Il costruttore lombardo sta ben figurando anche nella Serie europea dove è secondo con De Lorenzi

mo, 45 al secondo e così via sino al 25. classificato.

— E cosa può dire delle prestazioni delle monoposto Ermolli nell'Europeo?

«All'inizio della stagione non abbiamo raccolto i risultati che erano alla nostra portata. Nelle prime gare abbiamo avuto tre occasioni per vincere, ma per varie ragioni il successo ci è sfuggito. Poi, dopo un momento di flessione, i risultati sono cominciati ad arrivare. I due secondi posti ottenuti dalla Drumel con Andrea De Lorenzi parlano chiaro. Il pilota ravennate e ora al 2. posto nella classifica generale a pari punti con Rustad e questo testimonia la validità progettuale della Fre 95».

— E il futuro?

«Con la fine della F. Europa Boxer, concentreremo tutti i nostri sforzi in F. Renault: ci sono tutte le premesse per ben figurare».



Druckenmuller è al top con la Ermolli Fre 95 nel campionato tedesco di F. Renault

BLITZ di Lucca

Rangoni centra un netto doppio successo e balza in testa al campionato. Boldrini si deve accontentare di due quarti posti e cede così la leadership. Pacchioni, sempre secondo, perde terreno nella corsa al titolo

■ MAURIZIO MASINI

BINETTO — Due belle gare hanno premiato sicuramente la 6. edizione del Gran Premio del Levante, infatti i protagonisti del Tricolore non si sono certo risparmiati dimostrando che anche su un tracciato difficile in cui i sorpassi sono difficili, ed estremamente rischiosi, si può dare spettacolo smentendo chi sostiene che la Formula cadetta manca di mordente. Luca Rangoni ha messo a segno in terra pugliese una doppietta estremamente importante che lo ha visto superare Andrea Boldrini in testa al tricolore. La determinazione e la grinta del bolognese sicuramente sono state determinanti e fin dalle prove il pilota dell'F. Project ha mostrato di essere in palla giocandosi la pole con Pacchioni fino agli ultimi istanti del secondo turno. Nelle due gare determinanti sono state le partenze: nella prima Rangoni è scattato perfettamente riuscendo a sopravanzare Pacchioni, nella seconda, dopo una

sospensione per un incidente multiplo, il bolognese si è ripetuto. Sicuramente le due partenze sono state i due momenti decisivi che hanno finito per essere determinanti nell'economia delle due corse. La grinta e la scaltrezza sono state quindi decisive, anche se hanno portato ad effettuare degli avvii che hanno fatto un po' discutere, ma che comunque hanno provocato solo una ammonizione verbale al nuovo leader del tricolore. Probabilmente la stessa determinazione di Rangoni non l'ha avuta Pacchioni, d'altra parte sempre molto corretto e comunque bene in palla come il diretto avversario. Anche il cremonese ha disputato due gare senza alcuna sbavatura accontentandosi di due ottimi secondi posti che, comunque, lo mantengono in corsa per il titolo. Da Binetto Boldrini è uscito perdendo la testa della classifica; l'umbro, in crisi nelle prove ufficiali, in gara ha saputo reagire e alla fine aiutato anche

dall'eliminazione di Manfredini, Kanaan e Biagi ha chiuso al quarto posto la prima gara. Nella seconda ha preferito accontentarsi di ripetere il piazzamento, anche se Paglicci nelle fasi finali è sembrato raggiungibile per qualche problema causato dall'urto nella prima par-

tenza. Per Paglicci finalmente due podi che gli restituiscono morale, dopo una serie di gare in cui aveva dovuto segnare il passo per diversi problemi. La delusione è venuta invece da Thomas Biagi che dalla seconda fila era riuscito ad agguantare addirittura la seconda posi-



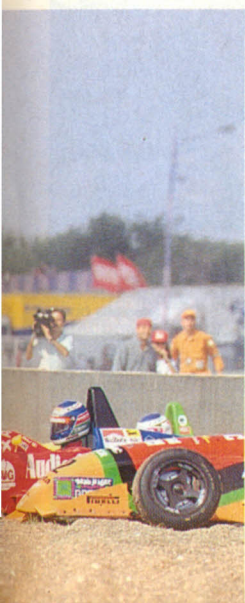


fotografie OLIVER

zione, vanificando poi tutto con delle manovre di cui hanno fatto le spese nella prima gara Kanaan e nella seconda Bettin. Peccato perché l'emiliano ultimamente era sembrato bene in palla. Riccitelli ha poi conquistato due ottimi piazzamenti, mentre anche Mazzacane è fi-

nalmente riuscito a raccogliere qualche cosa, dopo tanto purgatorio. Il discorso vale anche per Tomassini, Rossi, Martini e Carta; mentre Gasparini dopo un ottimo quinto posto al mattino non è riuscito ad andare oltre la nona posizione al pomeriggio. ■

Rangoni, in alto, taglia il traguardo esultando. Riccitelli, Rossi, Mediani e Tuero coinvolti nell'incidente all'inizio della 2. gara. Paglicci, sotto, è giunto due volte terzo



PROPOSTE NOVITÀ PER UN RILANCIO NEL '96

I team vorrebbero le F.2000 in classe B

BINETTO — Tutti i responsabili delle squadre si sono riuniti venerdì sera per parlare delle prospettive per il '96 ed in pieno accordo tutti hanno deciso di elaborare un documento da sottoporre alla Csaì per proporre delle novità per il prossimo campionato. I punti essenziali che i team vogliono discutere con i promotori a Imola sono: concomitanza di alcune gare con grandi eventi motoristici nazionali come i due di F.1 e le eventuali prove italiane della nuova F.2, o alcune gare del Superturismo. Per incoraggiare i piloti stranieri a venire in Italia inoltre in molti si sono espressi favorevolmente per liberalizzare le prove libere nel corso della stagione. La costituzione di due categorie, A e B, sull'esempio di altri Paesi, potrebbe portare alla eliminazione dell'attuale F. 2000 e al conseguente infoltimento degli schieramenti. Dirette e differite televisive da incrementare sempre cercando orari di trasmissione interessanti. Ed infine libero accesso ai box del pubblico alla domenica in un orario prestabilito sull'esempio di quanto avviene in molti autodromi stranieri. ■

BOX

Sgridato Rangoni per le partenze

Gli start di Luca Rangoni hanno fatto un po' discutere, così il delegato sportivo Angelo Ciuffoli ha richiamato verbalmente il bolognese, dopo la bandiera rossa che ha fermato la seconda corsa, invitandolo a non cambiare traiettoria improvvisamente, come d'altra parte aveva fatto al primo via della seconda gara.

Quattro team del Tricolore pensano alla F.2

Che i vari Rangoni, Pacchioni, Biagi, Kanaan e Paglicci ipotizzino un passaggio alla nuova F.2 è normale. Rilevante è invece che ben quattro squadre, Coloni, Super Cars, Ef Project e Prema stiano guardando con interesse a un programma nella serie che sostituirà nel '96 la F.3000.

● **PREMIO.** Prima dell'inizio del secondo turno di prove ufficiali a Franco Franquelli, titolare assieme a Edoardo Elli dell'Ef Project, l'Assessore allo Sport del Comune di Porto Ceresio, in provincia di Varese, ha consegnato per meriti sportivi un riconoscimento.

● **ROSSI.** Ancora disavventure per il laziale della SuperCars. Danilo Rossi è stato infatti penalizzato dalla rottura del differenziale nel secondo turno di prove, così si è trovato relegato in ultima fila.

Bvm con Saleri al posto di Antonelli

Problemi di budget hanno costretto Pietro Antonelli a interrompere il rapporto con il Bvm Racing proprio nell'immediata vigilia della gara e, mentre Antonelli si è spostato in Superformula con la Bea Racing, a rimpiazzarlo il team Bvm di Antonio Bertoni ha chiamato Oliviero Saleri. Il bresciano già nelle prove si è ben difeso e probabilmente con la stessa squadra potrebbe disputare anche le ultime due gare di campionato.

● **CHALLENGE.** Dopo l'ottava prova del Marlboro Agip Challenge Gianluca Paglicci ha ristabilito le distanze dai suoi inseguitori, e ora conduce la classifica con 329 punti. Lo seguono Biagi, con 288, Riccitelli con 260, Mediani con 247, Martini con 22, Rossi con 193 e Ruberti con 142.

● **PROVE.** In una riunione tenuta nella serata di venerdì, i team hanno deciso all'unanimità di rinunciare al turno di prove libere che era stato previsto fra la prima e la seconda sessione di qualifica.



LA CRONACA PAGLICCI TOCCA RANGONI E DIETRO È IL CAOS

Carambola alla partenza e si ferma la seconda gara

BINETTO — Cruciale è il via con un perfetto Rangoni che brucia Pacchioni e riesce a girare in testa alla prima curva, dopo uno spettacolare testa a testa con il poleman, che ha fatto pattinare un po' le ruote al momento del via. Di questa fase ne approfittano anche Paglicci e Biagi che riescono a sfilare Pacchioni. Si gira alla prima curva Ruberti e Tuero esce al curvone. Fino al 14. giro le posizioni in testa non cambiano con Kanaan al quinto posto davanti a Gasparini, Boldrini e Riccitelli. Nel corso del 15. giro, quando Rangoni doppia Amaduzzi, Paglicci alla staccata della curva dopo i box si scompone; ne approfittano Biagi e Pacchioni che superano il pilota di Coloni. In questa fase Biagi è molto aggressivo, e al giro successivo attacca Rangoni nella stessa curva tentando di girare all'esterno. La manovra non riesce e Pacchioni sale al secondo posto davanti a Paglicci e Kanaan al quale si accoda Biagi. Gasparini e Boldrini seguono da vicino. Dietro si difendono bene Riccitelli, Mazzacane e Martini. Biagi cerca di rimontare, e all'inizio del 24. giro tenta una staccata impossibile alla fine del rettilineo per cercare di sorprendere Kanaan. Il brasiliano non molla e i due finiscono fuori riuscendo comunque a ripartire. Ne approfittano Gaspa-

rini e Boldrini che salgono in quarta e quinta posizione. Kanaan è ora nono e Biagi tradicesimo. Rangoni in testa gestisce al meglio la gara. Kanaan nel tentativo di risalire tocca Mediani che si gira. Nelle fasi finali Paglicci si fa pericoloso su Pacchioni, ma il cremonese si difende bene. Ottimo il finale di gara di Boldrini che riesce a superare Gasparini e chiude in quarta po-

sizione. Alle spalle dei primi Riccitelli è sesto davanti a Mazzacane. Kanaan nonostante un baffo storto è ottavo.

2. GARA. Al verde Rangoni non è perfetto come nella prima partenza, fa pattinare un po' le ruote e quando vede che Pacchioni lo affianca lo porta molto all'esterno; prima della staccata però si accorge che Paglicci tenta



foto grafie OLIVER

Biagi ha tentato una staccata impossibile su Kanaan in fondo al rettilineo d'arrivo ed entrambi sono finiti fuori, sopra. Rangoni, Pacchioni e Paglicci sono saliti sul podio, in alto, in entrambe le gare sempre con le stesse posizioni. Pacchioni, partito dalla pole, al centro, ha concluso secondo sia la prima che la seconda corsa



d'infilarlo all'interno, allora cambia repentinamente traiettoria. Paglicci lo tocca e lo fa girare. Dietro è una ammucciata generale che vede coinvolte una decina di monoposto. La bandiera rossa ferma subito la gara. Le vetture di Ruberti e Manfredini sono le più malconce e non si schierano per la nuova partenza. Questa volta al via fila tutto liscio con Rangoni che costringe all'esterno Pacchioni per poi girare in testa alla prima curva. A Pacchioni, Paglicci e Boldrini non rimane che accodarsi. Riccitelli riesce nella prima tornata a superare Boldrini, ma il pilota di Minellono al 3. giro si riprende il quarto posto che mantiene fino alla fine. Dietro Mazzacane conduce un gruppetto con Bet-

tin, Biagi, Tomassini e Rossi. Nelle fasi iniziali della corsa si girano Kanaan e Tuero che riparte in ultima posizione. Intanto Rangoni controlla la gara con molta intelligenza, mentre Pacchioni tenta qualche manovra di disturbo sperando in un errore dell'avversario. Dopo una partenza eccezionale che lo ha visto risalire dalla penultima fila fino alla settima posizione, Omar Bettin al 20. giro vede vanificata la sua bella prova da una toccata dell'arrembante Biagi. Al 30. giro il doppiaggio di Tuero crea qualche problema alla coppia di testa, mentre Kanaan molto correttamente lascia sfilare Rangoni e Pacchioni. Gli ultimi giri vedono Pacchioni accontentarsi del secondo posto. ■

LE PROVE NEL DUELLO PER LA POLE

Al... fotofinish la spunta Pacchioni

BINETTO — Nel primo turno non entra Amaduzzi per problemi alla pompa della benzina della sua Fts. Luca Rangoni ben presto si installa al vertice dei valori, mentre dietro con una bella progressione Pacchioni si avvicina al bolognese. Le prove vengono interrotte una prima volta per le uscite di Kanaan e Manfredini. Proprio negli ultimi minuti Pacchioni uguaglia il tempo di Rangoni, mentre Paglicci è momentaneamente terzo davanti a un ottimo Ruberti. Escono anche Paglicci e Martini; il primo è aiutato dai commissari a ripartire, invece il secondo danneggia la monoposto. I commissari annullano i tempi del turno a Kanaan, Manfredini e Paglicci aiutati a ripartire dopo l'interruzione. Nel secondo turno Oliver Martini disputa solo gli ultimi 15' a causa del precedente urto risalendo comunque in nona posizione. Al vertice ancora duello tra Pacchioni e Rangoni, con il primo che riesce a migliorare di 76 centesimi il tempo del mattino. Nell'ultimo giro Rangoni dà l'impressione di riuscire a far meglio di Pacchioni, ma si gira alla curva che immette sul rettilineo d'arrivo. In precedenza era uscito Mazzacane e per togliere la vettura da una posizione pericolosa si erano persi 10 minuti. ■



F3

CAMPIONATO ITALIANO

GARA A BINETTO

Binetto (Ba), 3 settembre 1995
15. e 16. gara del campionato italiano F3

COSÌ (IN 20) AL VIA E (IN 16) AL TRAGUARDO

Gianantonio Pacchioni (Dallara 395-Fiat) 43'638	Luca Rangoni (Dallara 395-Fiat) 43'714
Thomas Biagi (Dallara 395-Opel) 43'727	Gianluca Paglicci (Dallara 395-Fiat) 43'810
Paolo Ruberti (Dallara 395-Fiat) 43'936	Michele Gasparini (Dallara 395-Fiat) 43'975
Tony Kanaan (Dallara 395-Fiat) 44'015	Esteban Tuero (Dallara 395-Opel) 44'133
Oliver Martini (Dallara 395-Fiat) 44'160	Andrea Boldrini (Dallara 395-Fiat) 44'169
Oliviero Saleri (Dallara 395-Mugen) 44'200	Gaston Mazzacane (Dallara 395-Fiat) 44'231
Roberto Carta (Dallara 395-Fiat) 44'253	Luca Riccitelli (Dallara 395-Fiat) 44'259
Maurizio Mediani (Dallara 395-Fiat) 44'339	Danilo Tomassini (Dallara 395-Fiat) 44'366
Cesare Manfredini (Dallara 395-Fiat) 44'403	Omar Bettin (Dallara 395-Fiat) 44'585
Danilo Rossi (Dallara 395-Fiat) 44'667	Daide Amaduzzi (Fts 933/95-Mugen) 46'925

1. GARA

- Luca Rangoni**
42 giri in 31'28'702
alla media di 126,246 kmh
- Gianantonio Pacchioni** a 1'181
- Gianluca Paglicci** a 1'732
- Andrea Boldrini** a 2'021
- Michele Gasparini** a 4'339
- Luca Riccitelli** a 16'841
- Gaston Mazzacane** a 19'465
- Tony Kanaan** a 19'828
- Thomas Biagi** a 25'130
- Oliver Martini** a 27'895
- Roberto Carta** a 28'297
- Danilo Rossi** a 28'509
- Danilo Tomassini** a 28'879
- Maurizio Mediani** a 35'851
- Omar Bettin** a 1 giro
- Daide Amaduzzi** a 2 giri

— **Giro più veloce:** Boldrini
in 43'979 alla media di 129,088 kmh

2. GARA

- Luca Rangoni**
42 giri in 31'21'967
alla media di 126,698 kmh
- Gianantonio Pacchioni** a 0'566
- Gianluca Paglicci** a 4'143
- Andrea Boldrini** a 4'349
- Luca Riccitelli** a 12'855
- Gaston Mazzacane** a 14'580
- Danilo Tomassini** a 18'580
- Danilo Rossi** a 21'105
- Michele Gasparini** a 21'616
- Thomas Biagi** a 21'968
- Oliver Martini** a 22'290
- Omar Bettin** a 23'613
- Maurizio Mediani** a 26'350
- Tony Kanaan** a 1 giro
- Daide Amaduzzi** a 2 giri
- Esteban Tuero** a 4 giri

— **Giro più veloce:** Luca Rangoni
in 44'115 alla media di 128,690 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 16. GARA

	MONZA 26/3	MAGIONE 17/4	PERGUSA 7/5	VALLELUNGA 4/6	VARANO 18/6	MONZA 29/6	MUGELLO 23/7	BINETTO 3/9	INOVA 17/9	MICANO 8/10	TOTALE PUNTI							
1. Rangoni	15	15	10	15	—	3	20	20	12	—	3	8	15	20	20	20	20	196
2. Boldrini	20	20	2	6	20	20	12	15	8	2	20	20	—	8	10	10	—	193
3. Pacchioni	2	—	12	10	6	12	15	12	20	20	8	—	—	10	15	15	—	157
4. Paglicci	—	3	20	20	4	—	8	6	2	15	4	10	—	3	12	12	—	119
5. Biagi	—	—	1	—	3	6	3	4	6	10	12	10	20	15	2	1	—	95
6. Kanaan	—	12	15	12	—	—	4	2	—	—	15	15	6	—	3	—	—	84
7. Riccitelli	12	—	6	8	15	—	1	3	10	8	6	—	—	6	8	—	—	83
8. Mediani	10	8	3	—	10	—	10	10	—	—	10	6	3	4	—	—	—	74
9. Martini	8	10	—	2	8	—	—	15	12	—	—	—	—	—	1	—	—	64
10. Bettin	—	—	—	—	12	15	—	—	—	—	—	12	12	—	—	—	—	51

11. **Gasparini** 43; 12. **Rossi** 40; 13. **Ruberti** 23; 14. **Manfredini** 22; 15. **Gollin** 18; 16. **Tomassini** 17; 17. **Mazzacane** 16; 18. **Antonelli** 7.



VALBREM

CERCHI IN LEGA

TURISMO

PERGUSA

Con le due vittorie in Sicilia, alle quali va aggiunta la pole, Morbidelli ripropone la Bmw al vertice, ridando anche interesse alle fasi conclusive del campionato tricolore

■ FABIO RAVAIOLI

Morbido nella c

PERGUSA — Evviva «Morbido»! Finalmente la Bmw è tornata sul gradino più alto del podio in Italia, e lo ha fatto con due strepitose vittorie di Gianni Morbidelli, il quale non vinceva in SuperTurismo dalla gara di Magione del '93. Questo doppio ritorno ci voleva, per ridare «verve» a un campionato «anestitizzato» dalla Audi. Il weekend siciliano è stato marcato Bmw, in prova e in gara: se Naspetti non avesse avuto sfortuna, la Casa bavarese avrebbe realizzato due doppiette. E anche Yolanda Surer ci ha messo del suo: ▶

Sul circuito di Pergusa, in occasione del SuperTurismo, sembra diventata una regola: chi vince la prima gara ripete il risultato nella seconda. Era accaduto nel '93 con Ravaglia (Bmw) e nel '94 con Tamburini (Alfa Romeo). Quest'anno è stata la volta di Gianni Morbidelli, che ha dato alla Bmw Italia il primo successo della stagione tricolore



runa del Lago



costante e attenta è finita sesta nella seconda corsa. Però... proprio nel week-end del trionfo, il team della Bmw Italia è scivolato su due bucce di banana. Nelle verifiche di venerdì sulle auto di Morbidelli e Naspetti è stato riscontrato lo spostamento di 30 millimetri degli attacchi delle sospensioni posteriori. I commissari li hanno fatti ripristinare a norma, comunque, la berlina della CiBiEmme non aveva bisogno di «modifiche» per risultare imbattibile, a Pergusa. Spiacevole anche il fatto che, mentre la Surer era a Taormina per un servizio fotografico, qualcuno del team abbia imitato la firma per apporla sulle proposte riguardanti la famigerata chicane. Oltre a un grandissimo Morbidelli, l'appuntamento siciliano ha esaltato Fabrizio Giovanardi. Un fulmine in partenza, l'emiliano della Nordauto ha conteso caparbiamente il successo al pesarese della Bmw, nonostante su questa pista l'Alfa 155 fosse un gradino al di sotto della vettura bavarese. Fa riflettere che i due eroi di Pergusa siano rimasti esclusi dal team italiano per la Coppa del Mondo. Una nota di merito va anche a Larrauri, che vince... l'Oscar della sfortuna. Autore di un'eccellente prima gara, l'argentino ha fatto le spese di un errore di Tamburini, che l'ha privato di un quarto posto meritatissimo. Per l'Audi è stato un week-end avaro. Dopo aver ridotto la corsa al tricolore a un duello fra i propri piloti, la Casa di Inglostadt è stata bersagliata dalla malasorte. Capello ha perso ogni chance di lottare per la vittoria in gara-2 dopo aver forato nella chicane-tagliola. Quanto a Pirro, tanta sfortuna non l'aveva da tempo. Meglio per lui che sia arrivata a giochi ormai fatti.

PRIVATI E CIVT. Se il Superturismo ha già archiviato la pratica-titolo, non altrettanto si può dire del Trofeo Omega per i privati e del Civt, che vivranno due appuntamenti decisivi a Varano e Vallelunga. La classifica degli indipendenti vede quattro piloti in 11 punti: Delle Piane (164), Cazzago (159), Trione (158) e Soli (153). Sarà una volata mozzafiato, col giovane Cazzago in odore di affiancare Capello nel team Audi del prossimo anno. Nel Civt sono da assegnare ancora 8 titoli di classe e l'assoluto, la lotta per il quale appare circoscritta a Lorenzo Falessi (mattatore in A2) e Marco Brand (dominatore in N4), separati da due soli punti. Si riparla di «piloti americani», prezzolati come killer per eliminare la concorrenza. In passate occasioni tali voci si sono rivelate infondate, ma è bene che, nell'incertezza, la Csa non allenti la vigilanza. ■

STUDIO COLOMBO



CRONACA INCIDENTE IN GARA UNO

Colciago spicca il volo

PHOTO 4

PERGUSA — Due Bmw in prima fila nel Superturismo tricolore non si vedevano dal marzo '93, quando Ravaglia e Cecotto ottennero rispettivamente la pole e il secondo posto nella gara di apertura stagionale a Monza. Stavolta l'impresa l'hanno realizzata Morbidelli e Naspetti. Il primo s'è risparmiato nella sessione mattutina, poi ha «sparato» un giro perfetto che gli è valso la pole. Il suo compa-



La Opel di Colciago precede l'Alfa di Tamburini: i due sono stati protagonisti di un duello serrato che è finito col kappaò del pilota della Vectra. Nell'altra pagina, l'Audi di Capello. In basso, Giovanardi, eccellente secondo in entrambe le corse



PHOTO 4

gno era stato il più veloce nelle libere e nelle prime qualifiche, ma non ce l'ha fatta a eguagliare il tempo di «Morbido». In una sorta di gioco delle coppie, alla prima fila bavarese hanno fatto eco la seconda rosso-Alfa- Nordauto e la terza argento-Audi. Il miglior privato è risultato l'ottimo Cazzago, mentre Delle Piane era rimasto a piedi al mattino per noie elettriche.

GARA 1. Giovanardi brucia le due Bmw in prima fila e va al comando, mentre Pirro, complice Colciago, si gira alla prima variante e riparte ultimo. Si formano due terzetti: quello di testa composto da Giovanardi, Morbidelli e Naspetti e quello, più distaccato,

formato da Colciago, Tamburini e Capello. Al 3. giro Colciago esce violentemente alla variante del lago capottandosi, ma nello spettacolare incidente il pilota dell'Opel non riporta danni fisici. Nella tornata successiva Morbidelli supera Giovanardi e si porta al comando; Pirro, intanto, è risalito all'ottavo posto. Giovanardi rischia grosso, uscendo su due ruote, e ne approfitta Naspetti che gli si accoda. Tamburini, ritenuto responsabile dell'incidente di Colciago è richiamato per uno «stop-and-go». Pirro risale ancora e si porta al sesto posto. Problema per Naspetti: a causa di un contatto con i copertoni che delimitano la nuova e contestata chicane, il pneumatico ante-



SUPERTURISMO

PERGUSA

Pergusa (Enna), 3 settembre 1995 - 15. e 16. prova del Campionato italiano

COSÌ IN 18 AL VIA

Gianni Morbidelli (Bmw 318is) 1'47"294	Emanuele Naspetti (Bmw 318is) 1'47"330
Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo 155 Ts) 1'47"371	Antonio Tamburini (Alfa Romeo 155 Ts) 1'47"442
Rinaldo Capello (Audi A4) 1'47"631	Emanuele Pirro (Audi A4) 1'47"655
Roberto Colciago (Opel Vectra Gt) 1'48"669	Gherardo Cazzago (Alfa Romeo 155 Ts) 1'50"199
Yolanda Surer (Bmw 318is) 1'02"410	Oscar Larrauri (Alfa Romeo 155 Ts) 1'52"973
Mauro Trione (Peugeot 405 Mi16) 1'51"245	Gianluca Roda (Alfa Romeo 155 Ts) 1'51"816
Giovanni Ognio (Opel Vectra Gt) 1'52"640	Moreno Soli (Alfa Romeo 155 Ts) 1'52"813
Daniilo Mozzi (Alfa Romeo 155 Ts) 1'52"123	Felipe Ortiz (Peugeot 405 Mi16) 1'54"911
Mariano Bellin (Peugeot 405 Mi16) 2'04"150	Paolo Delle Piane (Alfa Romeo 155 Ts) senza tempo

1. GARA

1. **Morbidelli** 18 giri in 32'49"113, alla media di 162,896 kmh
 2. **Giovanardi** a 2"04
 3. **Capello** a 29"35
 4. **Tamburini** a 35"62
 5. **Pirro** a 36"26
 6. **Soli** a 1'19"53
 7. **Cazzago** a 1'20"35
 8. **Trione** a 1'23"06
 9. **Roda** a 1'23"57
 10. **Surer** a 1'34"06
 11. **Ognio** a 1'49"97
 12. **Delle Piane** a 1 giro
 13. **Mozzi** a 1 giro
 14. **Bellin** a 2 giri
 15. **Larrauri** a 3 giri
 16. **Naspetti** a 7 giri
 17. **Ortiz** a 8 giri
- **Giro più veloce:** Morbidelli in 1'48"339, alla media di 164,483 kmh.

2. GARA

1. **Morbidelli** 18 giri in 32'33"464, alla media di 164,201 Kmh
 2. **Giovanardi** a 0"925
 3. **Tamburini** a 12"877
 4. **Pirro** a 30"366
 5. **Capello** a 1'04"878
 6. **Surer** a 1'05"772
 7. **Larrauri** a 1'06"462
 8. **Cazzago** a 1'26"411
 9. **Trione** a 1'31"792
 10. **Ognio** a 1'44"855
 11. **Soli** a 1'47"302
 12. **Ortiz** a 1'47"302
 13. **Delle Piane** a 1 giro
 14. **Mozzi** a 5 giri
- **Giro più veloce:** Giovanardi in 1'47"718, alla media di 165,431 Kmh.

LA CLASSIFICA DOPO LA 16. GARA

PILOTI	MISANO 23/4		BIVITTO 7/5		MONZA 21/5		MOLA 4/6		MAGIONE 18/6		MUGELLO 7/7		MISANO 6/8		PERGUSA 3/9		VARANO 1/9		VALLELUNGA 8/10		TOTALE PUNTI
	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	
1. Pirro	15	20	20	20	20	15	20	20	20	15	12	8	20	20	8	10					263
2. Capello	12	15	15	15	10	12	15	15	15	20	—	6	15	12	12	8					197
3. Tamburini	10	12	—	6	12	8	10	10	10	8	10	10	6	15	10	12					149
5. Giovanardi	—	8	10	10	6	—	8	—	6	6	20	15	8	4	15	15					131
7. Morbidelli	—	6	6	4	8	10	4	—	8	10	8	4	12	—	20	20					120
4. Naspetti	8	10	8	8	4	—	6	8	12	12	15	12	10	—	—	—					113
6. Tarquini	20	—	12	12	—	—	12	12	—	—	—	20	—	—	—	—					88
8. Colciago	6	—	4	—	15	20	3	4	1	—	—	—	3	1	—	—					57
9. Larrauri	4	4	3	3	—	—	—	6	—	4	6	—	4	6	—	4					44
10. Surer	3	—	—	1	—	3	—	1	4	3	4	3	2	10	1	6					41
11. Cazzago	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	4	3					27
12. Delle Piane	—	—	—	—	—	6	—	—	2	1	2	2	—	3	—	—					16

13. **Tedeschi, Trione** 13; 15. **Soli** 10; 16. **Pigoli** 6; 17. **Mozzi** 4; 18. **Roda** 2; 19. **Lusuardi, Ognio** 1 punto.



RACING DYNAMICS

Preparazioni stradali e sportive per autovetture BMW.
 Allestimento e gestione BMW da competizione.
 Costruzione e revisione motori BMW da corsa.

riore destro si buca e poco dopo l'anconetano compie un dritto alla variante del lago. Si anima la lotta per il quarto posto fra Larrauri, Pirro e Tamburini, che nello «stop-and-go» ha perso solo una dozzina di secondi. Alla fine del 16.

giro Tamburini salta sul cordolo di una chicane, si scompone e tampona Larrauri mandandolo nella sabbia. Nell'ultimo passaggio c'è un altro contatto fra Tamburini — che chiude quarto — e Pirro. Fra i privati vince Soli, che nel finale supe-

ra Cazzago afflitto da un problema elettrico.

GARA 2. Sull'Audi di Pirro slitta la frizione e il romano prende il via col «muletto», cominciando anche questa corsa dal fondo della griglia. Di nuovo è Giovanardi a partire meglio, precedendo Morbidelli, Tamburini e Capello. Alla variante del lago si verifica un contatto fra Larrauri e Naspetti, con quest'ultimo che abbandona. Nello stesso punto, un giro più tardi, Capello infila con determinazione Tamburini. Delle Piane perde 5 giri per far sistemare un semiassale. Fra i privati è Cazzago che mena la danza, mentre c'è gran lotta alle sue spalle fra Ognio, Soli, Trione e Mozzi. Al 10. passaggio Morbidelli supera Giovanardi e va al comando, mentre Capello effettua un «pit-stop» per cambiare le gomme. Tamburini è terzo. Fra i privati è la volta di Cazzago.

PHOTO4



STUDIO COLOMBO



PHOTO4



STUDIO COLOMBO

MENTRE A VARANO CI PROVA CAPELLI A Vallelunga torna la Vidali

PERGUSA — Ivan Capelli e la Nissan potrebbero tornare nel SuperTurismo italiano. Per il pilota milanese e la berlina giapponese della Scuderia Italia, si prospetta un'escursione in occasione del prossimo appuntamento di Varano. In vista di tale eventualità, Capelli ha provato la scorsa settimana sul tracciato parmense, al volante della Primera versione 4x4 con la quale sta disputando il campionato tedesco SuperTurismo. Con gomme usate, il milanese ha fermato i cronometri sul tempo di 49"92, a 4 decimi dalla pole ottenuta l'anno scorso da Biela con l'Audi 80. Quand'era previsto di montare coperture nuove, il cambio ha ceduto, interrompendo anzitempo il test. Questa settimana Capelli effettuerà altri collaudi a Snetterton, con una Primera integrale ulteriormente modificata. Se l'esito sarà soddisfacente, il milanese e la Nissan correranno a Varano. Fra i nomi che animeranno quest'ultima parte di campionato, oltre alle Renault Laguna di Alain Menu e Will Hoy, provenienti dal Btcc, che hanno confermato la partecipazione alla gara di fine stagione a Vallelunga, è attesa anche Tamara Vidali, alla quale l'Audi affiderà una terza vettura.



STUDIO COLOMBO



Nella foto, Castagna, vincitore della A1, precede Falessi che a Pergusa ha conquistato il titolo della classe A2: eccolo, sopra, sul podio. A sinistra, dall'alto in basso: il via della prima corsa del SuperT con Giovanardi già davanti alle due Bmw di Morbidelli e Naspetti; il bolognese Moreno Soli e il bresciano Cazzago, che si sono spartiti il successo tra i privati nelle due gare di Pergusa

CIVT NELLE CLASSI A4, N4 E A2 Nocci, Brand e Falessi tris di titoli

Assegnate le prime Coppe Csai, la lotta per il primato finale resta incerta soprattutto in N5, dove leader è ora Alessi, e in N7 tra Milla e Russo

PERGUSA — Come da tradizione il Civt disputa la sua mini-endurance: gara di 24 giri, circa 120 km che prevedono punteggi maggiorati. E arrivano i primi titoli di classe, assegnati a Lorenzo Falessi in A2, Massimiliano Nocci in A4 e a Marco Brand in N4. Roberto Sigala e

Fabio Piscopo si aggiudicano rispettivamente le gare delle classi N1 e N2, mentre in N3 Stefano Buttiero con la Fiat Coupé sconfigge inaspettatamente le Bmw 325i. Primo successo in N5 dell'Alfa Romeo 155 Ts di Sandro Montani: in questa classe si porta al comando Giuliano Alessi,

BOX

Non va la chicane approvata da Schumacher

La nuova chicane realizzata all'ingresso di quello che ormai è l'ex curvone, è una ghiottina per le berline del SuperTurismo, che sulle pile di gomme che la delimitano hanno immolato parecchi musetti, spoiler, cerchi e fondi piatti. La variante, secca e stretta, costringe i piloti a scendere dalla sesta marcia, giunta a una velocità di oltre 230 kmh, alla seconda per infilare l'imbuto, col rischio di demolire l'avantreno sui copertoni posti a cavallo del cordolo interno, o di andare a sbattere contro le barriere esterne. Le proposte di esporre la bandiera gialla in permanenza e di allargare il varco spostando le gomme, non hanno incontrato l'unanimità fra i piloti. Il disegno della chicane, studiato in funzione della F. 3000, era stato approvato da Michael Schumacher, che sarà anche campione del mondo, ma a Pergusa non ha mai corso e, salvo sorprese, non correrà mai. Misteri della Federazione internazionale.

● **CONCOMITANZE.** Gli appassionati della Sicilia centrale non hanno tante occasioni per assistere a corse automobilistiche di un certo livello. Per questo motivo, appare incomprensibile la decisione di organizzare, nello stesso weekend, la gara di Pergusa e la Coppa Nissena, classica in salita valida per la Coppa Italia. A parte l'inevitabile dispersione di spettatori, la concomitanza ha sottratto al Civt un buon numero di piloti locali, che ogni anno partecipano soltanto alla gara di casa. Per la Csaì un passo falso da cartellino giallo.

● **LICENZE.** È Mariano Bellini, 42enne con lunga militanza nelle cronoscalate, l'ultimo volto nuovo del SuperTurismo. Digiuno d'esperienza in pista, in qualifica si è visto rifilare 17 secondi dai migliori. È un caso che fa riflettere. Oggi un qualsiasi titolare di licenza C-Internazionale può correre nel Super-Turismo, che la Csaì equipara al Gruppo A 2000, mentre per i Gruppi N oltre 2500 cc. e i Gruppi A oltre 2 litri è richiesta la licenza B.

● **CAMPANA.** Con Romano Fazio in convalescenza dopo l'infarto di Misano, l'incarico di direttore di prova del SuperTurismo sarà ricoperto sino a fine stagione da Giorgio Campana.

fotografie STUDIO COLOMBO



TURISMO
PERGUSA

Secondo successo della Fiat Coupé in N3: ecco, a sinistra, Buttiero mentre precede Bellini. A destra, il vincitore della N7 Russo e Moccia al termine della loro sfida. A fianco, Montani, primo nella N5 con l'Alfa 155 Ts. Con l'affermazione di Pergusa, Marco Brand, in basso davanti a Gianni e a Cipolli, ha vinto la Coppa Csaì nella N4

che era quinto in classifica. In N6 bella vittoria di Pietro Morretti che scavalca Ciccozzi nella graduatoria di classe, mentre in N7 vince Roberto Russo, portandosi quindi a due lunghezze soltanto da Milla.

N1/2. Manenti parte al palo, al fianco di Rebai, mentre Piscopo è stato il più veloce delle qualifiche in N2. Al comando va un trio composto da Manenti, Rebai e Sigala, con Santaniello, Storti, De Adamich e Parasiliti all'inseguimento. In N2 è primo Piscopo, tallonato da Roncaglia e Raimondi, con Lucchetti che vola fuori alla fine del 1. giro. Sigala infila Rebai e s'accoda a Manenti; Riva, partito ultimo, risale velocemente. La classe N2 vede Roncaglia portarsi in testa, ma senza riuscire a sganciare Piscopo, Raimondi e Pagni. Al 5. giro Storti finisce nella sabbia di una variante, tre tornate più tardi Santaniello strappa la seconda piazza a Bertei mentre Riva ruba la sesta a Parasiliti. Manenti cala il ritmo, cede la leadership a Sigala nel 9. giro, scivola indietro in classifica e poi si ritira. La lotta in N2 è sempre accesa, a metà gara, però, Piscopo supera Roncaglia e va in fuga, mentre Pagni occupa la terza piazza. Riva raggiunge Rebai, lo attacca e nel corso della 16. tornata lo supera portandolo al terzo posto. Nel finale l'Escort di Santaniello accusa la fatica e il romano deve dare strada a Ri-

va e Rebai che chiudono secondo e terzo alle spalle dell'imprendibile Sigala. Piscopo trionfa in N2 precedendo Roncaglia e Pagni.

N3/4/5. Pole assoluta per Patrick Crinelli, affiancato dal rivale tradizionale Bellini, terzo è Buttiero. In N4 le qualifiche hanno visto le Alfa 75 di Ferlito e Di Martino più rapide della Honda di Brand, mentre Vicarelli è stato nettamente il migliore in N5. Crinelli s'involò subito, con Buttiero che insegue davanti a Bellini, La Neve, Peroni e alle Honda di Brand, Gianni e Cipolli. Durante il 1. giro c'è una collisione che mette fuori Vicarelli, Pezzuto e Di Martino. In N5 guida Viglione che ha già distanziato Alessi. Dalle retrovie rimontano Serena, Montani, Sambataro (che si ritira al 9. gi-

ro, mentre secondo in N5) e Nunges. Dopo aver strappato la piazza d'onore a Buttiero, Bellini va all'attacco di Crinelli e lo sorpassa al 10. giro; abbandonano anche Viglione — che lascia ad Alessi la leadership dell'N5 — e Serena, che era risalito all'ottavo posto. Bellini cerca di allungare, ma Crinelli non molla, mentre ai due si avvicina Buttiero. Il terzo si compatta e al 16. giro Crinelli e Buttiero scavalcano Bellini che inizia a perdere terreno; ancora una tornata e Buttiero si porta al comando. La Neve centra le gomme della nuova variante e deve rallentare; anche Bellini perde colpi e il suo compagno di team, Peroni, lo raggiunge e comincia a spingerlo. Buttiero vince davanti a Crinelli, mentre nel finale La Neve soffia la terza posizione a Peroni; in N4 tripletta Honda con





Brands su Cipolli e Giannini. Montani vince non senza difficoltà l'N5 superando in extremis Alessi, con Nugnes che è risalito con determinazione fino al terzo posto.

N6/7. La gara è molto combattuta. In prima fila ci sono il poleman Moretti e Billo, alle loro spalle Russo, velocissimo con l'Opel Corsa capace di girare sui tempi delle N5. Moretti va al comando e alle sue spalle c'è gran lotta fra Billo, Celentano, Petri e Russo. Poco più indietro inseguono Ciccozzi, Moccia e Milla, mentre risale rapidamente Stefani Grassetto. Il duello fra Billo e Celentano per la piazza d'onore è emozionante, ma permette a Moretti di acquisire un minimo margine. Dietro al terzetto di testa Moccia attacca Russo per la leadership della N7; in questa classe è terza la bravissima Grassetto, che insegue Petri (che ha perso il contatto dai primi) e precede Ciccozzi e Milla. Dopo metà gara Celentano si scolla di dosso Billo e si getta all'inseguimento di Moretti che ha 3 secondi di vantaggio. In N7 Moccia continua a braccare Russo, incollando la sua Peugeot al paraurti posteriore dell'Opel. Nel finale Billo rallenta e si fa quasi riacchiuffare da Petri; problemi anche per Milla che scivola al 9. posto della N7. Moretti vince su Celentano e Russo che «brucia» Moccia.

A1/2/3/4. Falessi non arriva in griglia, si ferma in pista coi freni bloccati, ma riesce a raggiungere i box, da dove parte dopo che il gruppo s'è lanciato. I primi giri vivono sul duello fra il poleman Castagna e Davide Bernasconi, ma quest'ultimo rallenta subito col cambio inchiodato in quarta. Falessi rimonta con velocità sorprendenti e al 5. giro supera Canni Ferrari, portandosi in scia al leader Castagna. Pur in classi diverse, Castagna (A1) e Falessi (A2) danno vita a una gara emozionantissima, con staccate a ruote fumanti, che si decide in volata col successo di Castagna. Alle spalle della coppia di testa, capace di girare anche 5 secondi più veloce degli inseguitori, Canni Ferrari naviga solitario, dominando l'A3. Ritirati nelle prime battute Livio e Manna, la lotta per la quarta piazza si sviluppa fra Tarcisio Bernasconi, Bacci, Alexandra Gallo, Bez e Assirati, ma a metà gara anche quest'ultimo è tradito dal motore. Unico partente in N4, Nocchi fa praticamente tutta la gara al rallentatore: in prova ha rotto un semiasse e in mancanza di ricambi deve arrangiarsi saldandolo. Per colmo di sfortuna fa anche una sosta per cambiare le candele, ma per il rotto della cuffia completa abbastanza giri da essere classificato. Lo stesso riesce a Davide Bernasconi, che alla fine riuscirà a classificarsi secondo in A1.

LE CLASSIFICHE

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 3 settembre 1995

Campionato Italiano Velocità Turismo

8. gara

GRUPPO N

Classe N1: 1. Sigala 24 giri in 47'07"817 alla media di 151,240 kmh; 2. Riva a 3'664; 3. Rebai (Bmw M3) a 14'108; 4. Santaniello a 15'140; 5. Parasaliti a 20'884; 6. De Adamich (Bmw M3) a 30'347; 7. Corsini a 1 giro; 8. Rafanelli (Bmw M3) a 1 giro; 9. Manenti a 1 giro (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

□ **Giro più veloce:** Manenti in 1'55"284 alla media di 154,574 kmh.

Classe N2: 1. Piscopo 23 giri in 47'22"837 alla media di 144,172 kmh; 2. Roncaglia a 1'781; 3. Pagni a 2'817; 4. Raimondi (Bmw M3) a 38'362; 5. Berfei (Bmw M3) 40'497; 6. Marazzi (Bmw M3) a 47'616; 7. Meloni (Bmw M3) a 1'10"724; 8. Marini (Bmw M3) a 1'11"063; 9. Gheri a 1'41"469; 10. Lucchetti Cigarini a 1 giro (tutti gli altri su Ford Sierra 4x4).

□ **Giro più veloce:** Lucchetti Cigarini in 2'00"878 alla media di 147,421 kmh.

Classe N3: 1. Buttiero (Fiat Coupé Turbo) 24 giri in 50'02"695 alla media di 142,432 kmh; 2. Crinelli a 11'718; 3. La Neve a 1'21"796; 4. Peroni a 1'24"597; 5. Bellini a 1'39"826.

□ **Giro più veloce:** Bellini in 2'02"116 alla media di 145,926.

Classe N4: 1. Brand 24 giri in 51'35"471 alla media di 138,163; 2. Cipolli a 1'642; 3. Giannini a 12'446; 4. Rossetti (V Golf Gti 16V) a 17'201; 5. Ignaccolo (Opel Kadett Gsi 16V) a 1 giro; 6. Stronati a 2 giri; 7. Fortunato (Renault Clio Williams) a 11 giri (tutti gli altri su Honda Civic).

□ **Giro più veloce:** Brand in 2'06"935 alla media di 140,386 kmh.

Classe N5: 1. Montani (Alfa Romeo 155 16V) 23 giri in 50'13"523 alla media di 136,006 kmh; 2. Alessi (Alfa Romeo 33 16V) a 0'362; 3. Nugnes (Alfa Romeo 33 16V) a 23'534; 4. Lembo (Alfa Romeo 155 16V) a 1'29"440; 5. Bertozzi (Peugeot 205 Gti) a 1'55"466; 6. Sambataro (Fiat Tipo 16V) a 15 giri; 7. Viglione (Alfa Romeo 33 16V) a 17 giri.

□ **Giro più veloce:** Viglione in

2'08"590 alla media di 138,579 kmh.

Classe N6: 1. Moretti (Alfa Romeo 33 Permanent) 24 giri in 52'33"668 alla media di 135,613 kmh; 2. Celentano (Renault Clio 16V) a 4'918; 3. Billo (Vw Golf Gti) a 7'859; 4. Petri (Renault Clio 16V) a 11'744; 5. Ciccozzi (Toyota Corolla) a 1'22"722; 6. Baroncini (Seat Ibiza 16V) a 2'02"322; 7. Tibaldo (Seat Ibiza 16V) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Celentano in 2'09"579 alla media di 137,522 kmh.

Classe N7: 1. Russo (Opel Corsa Gsi) 24 giri in 52'39"277 alla media di 135,372 kmh; 2. Moccia a 1'770; 3. Grassetto (Opel Corsa Gsi) a 54'711; 4. Pace (Rover 114 Gti) a 1'00"146; 5. «Navajo» a 1'40"721; 6. Fioravanti a 1'51"565; 7. Zucchi a 1'57"137; 8. Giovannardi a 1 giro; 9. Milla a 3 giri; 10. Masucci (Rover 114 Gti) a 9 giri (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

□ **Giro più veloce:** Moccia in 2'09"918 alla media di 137,269 kmh.

GRUPPO A

Classe A1: 1. Castagna (Vw Golf 16V) 24 giri in 50'12"170 alla media di 141,984 kmh; 2. Bernasconi D. (Opel Kadett Gsi) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Castagna in 2'02"684 alla media di 145,234 kmh.

Classe A2: 1. Falessi. (Alfa Romeo 33 16V) 24 giri in 50'12"421 alla media di 141,972 kmh; 2. Bernasconi T. (Vw Golf 16V) a 1'10"102; 3. Gallo A. (Opel Kadett Gsi) a 1'19"129; 4. Gallo M. (Vw Golf 16V) a 2'06"942; 5. Caronti (Vw Golf 16V) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Falessi in 2'02"487 alla media di 145,484 kmh.

Classe A3: 1. Canni Ferrari (Skoda Felicia) 24 giri in 51'08"932 alla media di 139,355 kmh; 2. Bacci a 20'106; 3. Bez a 29'358; 4. Assirati a 10 giri; 5. Bottazzi a 12 giri (tutti gli altri su Alfa Romeo 33 16V).

□ **Giro più veloce:** Canni Ferrari in 2'05"608 alla media di 141,869 kmh.

Classe A4: 1. Nocchi (Peugeot 106 Xsi) 16 giri in 49'59"130 alla media di 95,067 kmh.

□ **Giro più veloce:** Nocchi in 2'38"927 alla media di 112,126 kmh.



CromodoraWheels

Handwritten signature or name.

● **GREASLEY.** Alla vigilia di una serie di incontri molto importanti con la Federazione internazionale, la World Rally Team Association è costretta a rinunciare al suo uomo-chiave, l'inglese Mike Greasley, segretario della Wrt, e in passato apprezzato inviato del settimanale britannico *Motoring News*. La scorsa settimana, Greasley è stato colpito da un'improvvisa emorragia cerebrale mentre si trovava nella sua casa nell'Oxfordshire. Il bollettino medico emesso due giorni dopo il ricovero in ospedale ha definito stazionarie le condizioni del segretario Wrt.

● **CANARIE.** Continua il dominio delle vetture italiane nel campionato canario, che ad una gara dal termine vede ristretta la lotta per il successo all'attuale leader Orio Picar e a Luis Monzon (con le Ford Escort preparate dalla Malbrun e gestite dalla Pro. Motor. Sport) ed a José Maria Ponce, attualmente secondo. Quest'ultimo, partito con la Bmw e poi passato senza fortuna alla Ford Escort del Jolly Club, sta meditando di affrontare l'ultima e decisiva prova (il Mas Palmas in programma a inizio novembre) con una Toyota od una Subaru.

● **LUTTO.** C'è grande tristezza in casa Sparco per la scomparsa di Francesco DeVirgilio, padre di uno dei fondatori dell'azienda torinese che da anni opera nel mondo delle corse, l'ingegnere Luigi. Alla famiglia DeVirgilio le condoglianze della redazione di Autosprint.



IN FORSE LA PRESENZA MITSUBISHI NEL MONDIALE

Quale 1996 per la Lancer?

Mentre la Subaru-Prodrive e il Toyota Team Europe stanno mettendo a punto il piano per il mondiale '96, soprattutto l'organizzazione di David Richards, che sta allestendo la prima Impreza in versione Safari, la Mitsubishi non ha ancora stabilito la partecipazione al prossimo campionato del mondo. A Rugby, in Inghilterra, dove ha la sua base la RalliArt Europe, attendono una risposta dal Giappone entro la fine di ottobre. Tuttavia, il direttore sportivo del team anglo-nipponico, Phil Short, ha definito «*abbastanza ragionevole*» la possibilità che la Mitsubishi partecipi a tempo pieno alla sfida dell'anno prossimo, quindi schierando due vetture in tutte le otto prove del calendario. Molto, se non già l'intera iniziativa, dipende dagli sponsor coi quali la Casa giapponese sta trattando, es-

sendo le risorse maggiori destinate al campionato Asia-Pacifico, esattamente come avviene quest'anno. Dunque, la priorità dell'impegno rallystico resterebbe comunque la serie asiatica: il Pacific Rim costituisce infatti un'area commerciale nella quale la Mitsubishi detiene il 15 per cento del mercato automobilistico, mentre la quota in Eu-

ropa è oggi inferiore al 2 per cento. Inoltre, da Rugby hanno lasciato intendere che Juha Kankkunen, del cui interessamento da parte della Mitsubishi si era cominciato a vociferare in occasione del Tour de Corse del maggio scorso, rappresenta un'opzione per l'eventuale formazione '96, ma che ancora non c'è alcuna trattativa concreta.

Infine, sulla presenza delle Lancer Evo3 della RalliArt Europe al Rac di Gran Bretagna di fine novembre, ultima prova del mondiale, restano ancora parecchi dubbi. Già l'anno scorso, la squadra ufficiale della Mitsubishi fu costretta a rinunciare alla classica gara nelle foreste a causa dello scarso budget.

(m. rav.)

COMPLETATA LA STESURA PRELIMINARE DELLA SERIE '96 Quella bozza... europea

La Fia ha completato la stesura preliminare del calendario dell'Europeo '96 (quello definitivo sarà deciso a fine settembre) e sono sei le gare italiane valevoli per la serie continentale: Piancavallo (coefficiente 20); 1000 Miglia, Targa Florio, Lana (coeff. 5); Ciocco e Salento

(coeff. 2). Tutte le prove conservano grosso modo la data del '95 tranne il Piancavallo, che tornerà invece a quella originaria di metà aprile. Questa situazione, di fatto, traccia già il calendario del campionato italiano Assoluto '96, con l'ovvia aggiunta del Sanremo quale settima

gara. Salvo sorprese resta dunque da stabilire soltanto se il tricolore tornerà ad insediare più sterrato nel suo programma, come richiesto da più parti e... dalla logica. Nel qual caso potrebbe tornare in calendario il San Marino (valido con il coefficiente 10 per l'europeo) qua-

LA PIRELLI VUOLE DUE TEAM E LA MICHELIN...

Un muro di gomma

A fine anno scadranno non soltanto i contratti di alcuni tra i principali piloti del mondiale ma anche gli accordi dei team con i due fornitori di pneumatici maggiormente impegnati nelle corse titolate, la Michelin e la Pirelli. Sul fronte dei gommisti stanno dunque cominciando le trattative nelle quali si intrecciano interessi sportivi e commerciali. Grandi protagonisti del «mercato pneumatici» sono la Prodrive-Subaru e il Toyota Team Europe. La prima aveva raggiunto un'intesa biennale ('94-'95) con la Pirelli assicurandosi l'esclusiva del gommista italiano, mentre la seconda aveva sottoscritto un accordo triennale ('93, '94 e '95) con la Michelin, che fornisce il materiale anche ai team Ford-Ras e Mitsubishi RalliArt Europe. Uno degli obiettivi '96 della Pirelli è di



HOLMES

estendere la collaborazione tecnica a una seconda squadra: lo scopo evidente è il confronto costante del prodotto su vetture differenti, quindi la possibilità di intervenire più rapidamente nel migliorare le prestazioni. Il partner per questa operazione è stato individuato nella Mitsubishi, ma sulla presenza della RalliArt nel mondiale '96 non c'è ancora la certezza. Inoltre, l'iniziativa della Pirelli non è vista di

buon occhio dalla Prodrive, che perderebbe il vantaggio della fornitura in esclusiva. Di fronte alle mosse strategiche della Casa italiana, la Michelin sta rispondendo offrendo la propria collaborazione alla Prodrive-Subaru e rilanciando la posta, soprattutto economicamente, sul tavolo delle trattative col Toyota Team Europe, il quale è stato recentemente avvicinato dalla Pirelli.

(m. rav.)

DEBUTTERÀ SUGLI STERRATI DELLA SERIE FRANCESE

Ducruet su Delta Gruppo A

Il matrimonio con Stéphanie, l'ingresso in Casa Ranieri di Monaco. Decisamente, gli ultimi mesi sono stati intensi per Daniel Ducruet, ex-guardia del corpo della principessa di Monaco e ora suo consorte. Ducruet coltiva la passione per i rally, e ha già preso parte a varie gare al volante di Lancia Delta e Toyota Celica Gruppo N. Questa volta Ducruet (nella foto) ha provato una Lancia Delta Gruppo A dell'Husky. Una ventina di giri sulla pista Pragiarolo di Maggiora, per Ducruet, in vista della partecipazione con la Lancia Gruppo A a una gara del campionato francese rally su terra.



FAGGIO

l'ottava gara, e con l'Elba (a patto che ritorni nell'isola e riproponga un tappa su terra) in qualità di riserva già inserita in calendario quale nona gara per avviare al ripresentarsi di eventuali problemi organizzativi in Sicilia o a Biella. L'Europeo '96 deve ora assegnare i nuovi coefficienti definitivi: questione che non dovrebbe riguardare le gare italiane che conserverebbero quello del

'95, con promozione e retrocessioni. Nel novero dei coefficienti, il Manx e il Principe de Asturias sono i due principali candidati ad inserirsi con l'Antibes (che quest'anno, già rinviato, non dovrebbe essere disputato). Confermati Zlatni, Polonia, Ypres, Deutschland, Madeira, Elpa e Cipro, mentre lo stesso Corte Inglés potrebbe mantenere la validità anche in caso di promozione

del rally delle Asturie. Per la promozione a coefficiente 10 in lizza invece il belga Boucles de Spa, le gare Grasse Alpin e Alsazia, il finlandese Arctic, il céco Barum ed il greco Olympion. Il coeff. 5 è stato chiesto da Yu, Galle, Hautes Fagnes, Saturnus, Rourgue, Budapest, Cevennes. Scomparsi dal calendario il Costa Smeralda ed il Volta Portugal.

(g.c.)

ALTA TENSIONE

Una vettura da rally non può circolare se monta il roll-bar. Così il colonnello **Giuliano** ha di nuovo «colpito» in Friuli

SERGIO REMONDINO

Ci risiamo, il colonnello Giuliano, vice questore, comandante della sezione Polstrada della provincia di Udine, ha colpito ancora. Come già in passato Giuliano ha trovato modo di prendersela con un concorrente di un rally che si disputa in Friuli, anche questa volta l'Alpi Orientali. Il malcapitato di turno, scelto non si sa bene in base a quale motivo, si è visto in pratica costretto ad abbandonare la corsa perché... la sua vettura montava il roll-bar!

— **Ma ecco, nel racconto dello sfortunato protagonista, Gabriele DeTogni, che cosa è accaduto...**

«Dopo la terza speciale la mia Opel Corsa aveva un semiasse rotto, così mi sono fermato all'assistenza (su un piazzale degno di... Piazza San Marco a Venezia) dove i meccanici hanno iniziato il lavoro di sostituzione. Purtroppo, è arrivato il colonnello Giuliano e mi ha ordinato di spostare la vettura, che intralciava il traffico (!). Inoltre mi chiede patente e carta di circolazione della vettura. Mentre spiego che non posso spostare subito l'auto, che fra qualche minuto la riparazione sarà terminata e me ne andrò, mi sento porre la faticosa domanda: perché il roll-bar non è segnato sulla carta di circolazione come particolare facente parte della vettura? Poi mi sequestra la suddetta carta di circolazione, mi commina una sanzione di 540.000 lire per il roll-bar e di 108.000 lire per il divieto di sosta. Dopo aver speso milioni per l'acquisto di auto e gomme, dopo aver sborsato 1.200.000 lire di tassa d'iscrizione, mi trovo nelle condizioni di essere in balia del primo colonnello

Giuliano che capita di incontrare e contesta il fatto che con una vettura da rally non si può circolare su strada al di fuori delle prove speciali. Adesso, se rinvoglio la carta di circolazione, devo smontare totalmente la vettura, farla ridiventare 'di serie', presentarmi al collaudo per la revisione. Poi, se voglio ancora correre, devo rimontare il tutto e sperare di non incontrare mai più il colonnello Giuliano».

Alla garbatissima protesta del povero signor DeTogni, che con la sua disavventura solleva nuovamente l'annoso problema della circolazione su strada di vetture (quelle da corsa) che al codice della strada non sono conformi in virtù della presenza di roll-bar, fari supplementari e via dicendo.

— **A questa protesta, il presidente dell'Ac Udine, che dà il suo appoggio istituzionale per l'organizzazione del rally Alpi-Orientali ma anche della cronoscalata Tolmezzo-Verzegnis, a proposito dell'episodio che ha visto coinvolto il colonnello Giuliano (membro della commissione giuridica dell'Ac Udine) risponde che...**

«Con il colonnello Giuliano — dice Gianni Asquini, — abbiamo rapporti di assoluta cordialità, è una persona competente che però, come dire? a volte si impunta su qualche particolare argomento. Ha delle "alzate", ma formalmente in questo caso, ha ragione, c'è ambiguità nel codice della strada e da parte del ministero dei trasporti: basterebbe una semplice circolare».

Ma intanto, di questo passo, in Friuli non si potrà più correre grazie alle «alzate» del signor Giuliano...

PHOTO4



DeTogni in azione all'Alpi Orientali con la sua Opel

FotografiePHOTO4



LE CLASSIFICHE

Peugeot Cup

2 LITRI (finale)

1. **Fassitelli** p. 120
2. **Andreucci** 100
3. **Di Marco**
(1. nella 106 Gr.N) 90
4. **Vallino** 80
5. **Cocco** 58
6. **Serra**
(1. nella «Under 25») 43

CAMPIONATO ASSOLUTO

1. **Stradi** p. 47
2. **Brunello** 40
3. **Bormida e Villa** 35
5. **Crestani, Softosanti e Mariano** 20

COPPA ITALIA NORD

1. **Casale** p. 55
2. **Busatto** 50
3. **Ricci** 47
4. **Anselmi** 40
5. **Mares** 38

COPPA ITALIA CENTRO

1. **Gaddini** p. 67
2. **Bizzarri** 65
3. **Raffaelli** 30
4. **Gatti** 23
5. **Bicchielli** 20

COPPA ITALIA SUD

1. **Battaglia** p. 52
2. **Di Salvo** 50
3. **De Maio** 37
4. **Ilardo** 26
5. **Ciffo** 25

Peugeot Master

1. **Ameglio** p. 65
2. **Rivoira** 32
3. **Beracco e M. Lenci** 30
5. **De Bellis** 26

TROFEO TERRA

1. **Baldini** p. 25
2. **Tremonti** 16
3. **Mirandola, Farneti, Lamonato e Goatelli** 10

RALLYSPRINT

1. **Ceschi** p. 50
2. **Dorello** 35
3. **Caldart** 30
4. **Fumi** 22
5. **Visconti** 21

HA VINTO NEL "2 LITRI" LA PEUGEOT CUP

Quel Leone di Fassitelli

Con il rally Alpi Orientali si è concluso non solo il Campionato Italiano 2 Litri ma anche la Peugeot Cup legata a questa serie. Come era ormai assodato già dopo l'esito del rally delle Palme, il titolo tra i «peugeotisti» è andato a Ludovico Fassitelli con la 106 Xsi Gruppo A della Auto Sport Italia. Il trentunenne bergamasco, già vincitore del monomarca Fiat Uno Turbo nel '91 e del tricolore Promozione con la Lancia Delta della Grifone nel '92, ha così coronato nel migliore dei modi una stagione che segna il suo ritorno alla cac-

cia di un campionato, non più come semi-professionista bensì in veste di gentleman driver, dopo aver intrapreso anche la carriera giornalistica... Indubbiamente, le qualità del bergamasco hanno avuto un ruolo determinante nel successo, come attesta la serie di cinque vittorie di categoria (in pratica il massimo del punteggio) che ha messo insieme per far suo il campionato. Lusinghiero anche a livello economico il risultato di Fassitelli; che ha raggranellato un bottino di 45 milioni di lire. Alle spalle di Fassitelli si è classificato il fa-

vorito della vigilia, Paolo Andreucci, che a sua volta ha preceduto Di Marco. Quest'ultimo è vincitore a sua volta della classifica riservata alle 106 Gruppo N, davanti a Vallino, mentre Luciano Serra si è imposto fra gli «under 25». La Peugeot Cup, ed anche il Peugeot Master, intanto, continuano sugli altri numerosi fronti. Combattutissimi, in particolare, i tre gironi della Coppa Italia dove il successo si sta giocando nello spazio di pochissimi punti, tanto da far prevedere che si dovrà attendere l'ultima gara (e magari metter mano alle disci-

minanti per gli ex-aequo) per incoronare i campioni. Sulla strada della risoluzione, invece, il capitolino rally del Peugeot Master dove Danilo Ameglio sembra pressoché irraggiungibile. Viceversa, nei rallysprint la situazione è ancora molto fluida, visto che il calendario è solo a metà del suo cammino e si potrà sino a metà dicembre. In particolare si attende la riscossa delle vetture 2 Litri in versione Gruppo A, sinora tenuti in scacco dalle vetture più piccole ed in particolare dalla 205 Rallye di Ceschi.

Gianni Cogni

DOPO UN LUNGO TIRA E MOLLA PRESA LA DECISIONE

Contrordine: Cunico sarà al via a Messina!

Come già ventilato la scorsa settimana, il forfait del team Ford-Martini al rally di Messina è rientrato: Cunico parteciperà regolarmente alla gara, non ci sarà invece Longhi. Infatti, il campione d'Italia impiegherà la vettura abitualmente usata dal piemontese visto che quella da lui incidentata a Biella non è stata ancora ripristinata. La scelta della squadra è stata dettata sia dalla volontà di Ford e Martini che dalla oggettiva convenienza a non lasciare nulla di intanto nella corsa al tricolore e di cercare di presentarsi al via del rally di Sanremo ancora al vertice della



graduatoria con Cunico (a sinistra nella foto, dove è col suo navigatore Evangelisti). Nella gara siciliana dovrebbe rientrare anche Bruno Benti-vogli. Pur non essendoci ancora la conferma definitiva,

tutto lascia pensare che il pilota romagnolo tornerà in scena e nuovamente con la Toyota Celica Gruppo N di Fren con la quale si è già imposto tra le Produzioni al rally del Salento.

TEST CON LA 318 DELLA ORAL PER IL CAMPIONE VENETO

Biasion prova la Bmw

Miki Biasion proverà a metà settembre la Bmw 318 iS della Oral Engineering. Il campione veneto tornerà dunque al volante della vettura tedesca che a inizio stagione ebbe modo di «testare» per conto di Rallysprint, il mensile della Conti Editore interamente dedicato ai rally. Per Biasion si tratta di un test destinato ad analizzare le differenze fra il livello di competitività di inizio stagione e quello raggiunto ora, dopo le numerose modifiche ed evoluzioni apportate alla trazione posteriore tedesca. Tra le più recenti novità ci sono lo spostamento del serbatoio carburante da sotto i sedili posteriori al vano bagagli, ammortizzatori con tarature notevolmente più rigide, scarico modificato, raggio di sterzata variato dopo un intervento alle sospensioni. Atteso anche il nuovo cambio (sempre Ohlinger) con rapporti più corti. Per la Bmw, che ora pesa 1050 Kg, si parla già di '96...

ANGIOLINI LA PROPOSTA

— Quanto costa una stagione completa nel campionato Assoluto, schierando due vetture, signor Angiolini?

«Circa quattro miliardi, una follia — dice il Patrón del Jolly Club — e bisogna porre rimedio. Ho già in mente un'idea, della quale per ora ho parlato con Fabrizio Tabaton, della scuderia Grifone, l'altro grande team presente in forze insieme a noi e alla Art in un campionato che per impegno non ha nulla da invidiare al mondiale. Costi compresi purtroppo».

— Ci può dire in che cosa consiste la sua idea?

«Le tre squadre di vertice potrebbero riservare le vetture turbo 4 x 4 da loro attualmente utilizzate, a dei gentlemen driver di



buon livello in grado di contribuire con sponsor personali alla gestione di un programma nel tricolore assoluto,

mentre le squadre, diciamo così, "A" di Jolly Club, Grifone e Art potrebbero concentrarsi sul campionato tricolore 2 Litri. In questo modo porterebbero la loro professionalità, il loro prestigio, i top driver in una serie dai costi più umani, rendendola a sua volta molto più appetibile. Un campionato dove qualche giovane in gamba riuscirebbe più facilmente a mostrare quel che vale, confrontandosi contro i migliori e spendendo cifre relativamente abbordabili».

Eurofinale Cinquecento in Spagna

La finale europea del Trofeo Cinquecento, che richiamerà come lo scorso anno i migliori delle varie serie nazionali, si disputerà dal 15 al 18 novembre in Spagna. Proprio in questi giorni la Fiat sta decidendo l'esatta località che farà da base alla manifestazione ma è certo che sarà nei dintorni di Barcellona e sfrutterà così la zona iberica rallisticamente più celebrata, cioè l'entroterra della Costa Brava, teatro della prova di campionato del mondo in programma come si sa nel mese di ottobre.

LA NOVITÀ

La recente vittoria all'Alpi Orientali ha confermato tutto il valore di **Raimund Baumschlager**, pilota sottovalutato. Che in passato...

GIANNI COGNI

Per il secondo anno consecutivo il rally Alpi Orientali è stato vinto da un «ospite» austriaco: nel '94 fu primo Gottlicher, quest'anno è toccato a Baumschlager. Ma il successo '95 ha avuto una valenza ben maggiore, vista la qualità della concorrenza italiana. D'altronde anche Raimund «Mundi» Baumschlager è un pilota da anni ai vertici dei valori e non solo nel suo paese. Ha 35 anni, un palmarès di tutto rispetto alle spalle, nobilitato dagli exploit con la Vw Golf Gti Gruppo A (è stato pilota ufficiale Volkswagen nel '91 e '92 e con la vettura tedesca ha ottenuto un quinto posto al Tour de Corse '90 e un ottavo al Sanremo '91), dal titolo austriaco '93 e dalla vittoria assoluta in alcune gare del campionato Europeo dello stesso anno con la Ford (Barum, Ina Delta, Semperit). Quest'anno, Raimund ha alternato gare con la Nissan Sunny Gti («F. 2» della Cma (per cui ha svolto anche il ruolo di tester) ed altre con una Audi Coupè S2 (secondo al Barnum).

— L'esperienza italiana ha lasciato il segno?

«Ero molto curioso di misurarmi con i protagonisti del campionato 2 litri — sottolinea Baumschlager — perché sapevo di trovarmi di fronte ad una concorrenza di altissimo livello: d'altronde le gare italiane sono le migliori d'Europa, con tanti eccellenti piloti. Dei miei avversari di Udine conosco solo Andreucci; ma anche altri si sono rivelati molto veloci, il che non fa che aumentare la mia

soddisfazione nell'aver vinto. Credo di aver fatto meglio di tutti, a parte Andreucci che senza una foratura sarebbe stato per me imprevedibile. Non nascondo che prima del via avevo un certo timore, anche perché ho provato molto meno degli altri. Ma il mio obiettivo era fare bene e verificare il livello della Sunny della Cma: non poteva andare meglio...».

— La Nissan è apparsa altalenante nelle prestazioni '95 in Italia...

«Per quel che mi riguarda, ho sempre avuto un'ottima vettura ed il riscontro dell'Alpi Orientali ne è stata una ulteriore conferma: la Sunny è competitiva. Certo, tutto è migliorabile, specie sull'asfalto, ma per farlo ci vorrebbe una disponibilità finanziaria maggiore. La Cma sta già facendo il massimo e lo sta facendo al meglio».

— Correrò con una 2 litri è limitativo?

«Per chi corre con un team privato non c'è nulla di meglio di una buona vettura 2 litri. Le turbo 4 x 4 sono cose per squadre ufficiali. Mi auguro che la Nissan Motorsport Europe continui nei suoi sforzi e magari costruisca una "kit-car" sulla base della nuova Almera».

— Quali sono i suoi piani per il futuro?

«Spero di riuscire a disputare il campionato del mondo '96; ma è necessario che arrivi un aiuto economico dalla Nissan Austria e dal mio sponsor. Intanto, cercherò di convincerli a suon di risultati: con la Sunny della Cma ho ancora tre gare in programma in Austria».



RALLY
MONOMARCA
CINQUECENTO

IL TROFEO SECONDO MATTEO



Velocissimo ma in ombra lo scorso anno rispetto ai maggiori protagonisti, Luise sta vivendo ora la sua grande occasione. È in testa alla serie Fiat quando mancano due gare alla fine e ha notevoli possibilità di successo: solamente Pozzi gli è rimasto in scia, ma lui non si scompone più di tanto. Ben sapendo che il rivale dovrà compiere un doppio... miracolo per sconfiggerlo

GIANNI COGNI

Su di lui, sin dai primi passi, ha scommesso Arnaldo Cavallari. E certo non solo per comunanza di origini geografiche. Il quattro volte campione d'Italia rally degli anni '60 non poteva sbagliarsi, e Matteo Luise, è a lui che ci riferiamo, al rally Alpi Orientali ha conquistato un secondo posto che vale quanto una vittoria: in un colpo solo ha definitivamente messo fuori gioco per l'assoluto il tris di giovani terribili, Maselli, Toti ed Acerbis, ai quali ora resta da dirimere la questione relativa alla vittoria nella graduatoria «Under 23». Dopo Udine, a separare Luise dalla conquista del Trofeo Cinquecento, resta solo Francesco Pozzi e la sua disperata determinazione. Luise, già al massimo dei risultati utili, può aumentare di poco il proprio bottino (due sono gli scarti) e solo

fotografiePHOTO4

PER I PRECEDENTI VINCITORI

Con i premi si poteva fare di più?

Un primo premio pesante come quello del Trofeo Cinquecento forse non c'è mai stato, ma per assurdo ha dato sinora meno frutti di quelli del passato. Nella prima edizione ne frui quasi casualmente Sergio Pianezzola: giovane ma già affermato. Per non uscire dall'ambito del Gruppo Fiat (vincolo esclusivamente morale visto che volutamente non esiste nel regolamento) ha impiegato il tesoro per una positiva ma, in prospettiva di carriera, poco concludente stagione europea con la Delta. Quest'anno, invece, l'accrocchio di dividere a mezzo il superpremio fra Ascheri e Ballestrero (a cui poi è stato aggiunto Cavigioli, vincitore della finale europea di Melfi) catapultandoli sulle Cinquecento «Kit» non sta certo rivelandosi come l'occasione auspicata per andare avanti in carriera. Né per Ascheri, che pure l'Astra ha schierato nel Trofeo Terra, né per Ballestrero, quasi un «desaparecido» dei rally. «Abbiamo scelto di restare nell'ambito Fiat puntando sul futuro, ma le vetture sono arrivate tardi per disputare l'Assoluto — sottolinea il patron della Supergara, Mauro Scanavino — e nel 2 Litri non potevano correre in quanto le «Kit» sono vietate. Nella Coppa Italia, invece, l'impedimento veniva dal pilota, per la sua priorità. Per il terra, infine, la «Kit» mancava di sviluppo. Ora siamo pronti ad affrontare Sanremo, San Marino e Piancavallo, ma per Ballestrero guardo soprattutto al Trofeo europeo '96 ed alla Fiat da rally che, spero, verrà». Dunque nel '96 si cambierà registro: chi vincerà quest'anno avrà una strada tracciata se vorrà puntare alla lunga sulla Fiat. Se invece avrà fretta di farsi largo gli converrà passare su un'altra sponda. ■



Pozzi, a fianco, in azione con la Cinquecento della scuderia Supergara. Nella foto grande, Matteo Luise mentre è al volante della vettura schierata dalla Rorally. Il primo ha vinto sinora due gare, il secondo se ne è aggiudicate invece tre

SCHIAVO E' GIA' CAMPIONE TRA I DEBUTTANTI

	TORINO	AOSTA	TARGA FLORIO	GOLFO ASINARA	VULTURE	ALPI ORIENTALI	TOT.
ASSOLUTA							
1. Luise	8	12	8	12	12	9	61
2. Pozzi	12	9	—	8	—	12	41
3. Maselli	7	7	9	—	7	5	35
4. Toti	9	8	12	—	—	4	33
5. Caldani	6	—	—	7	8	8	29
6. Acerbis	—	2	6	9	9	1	27
7. Larini	4	—	—	4	—	7	15
8. Ussai	3	4	7	—	—	—	14
9. Schiavo	—	—	3	—	6	3	12
10. Galli	—	—	5	6	—	—	11
«UNDER 23»							
1. Toti	20	20	20	8	—	8	76
2. Maselli	15	15	15	—	15	9	69
3. Acerbis	—	6	10	20	20	5	61
4. Basso	10	12	—	—	—	12	34
Ussai	12	10	12	—	—	—	34
FEMMINILE							
1. Fracassi	—	—	8	12	12	9	41
2. Mularo	8	—	7	—	9	12	36
3. Rossi	9	12	9	—	—	—	30
4. Sacco	12	—	12	—	—	—	24
5. Andreussi	—	—	—	—	—	8	8
DEBUTTANTI							
1. Schiavo	12	12	12	—	12	12	60
2. Brustoloni	6	6	—	12	9	—	33
Lastrucci	9	9	7	—	—	8	33
Mezzacasa	8	8	8	—	—	9	33
5. Viola	—	7	9	—	—	—	16

facendo meglio del terzo posto nelle due ultime gare (Sanremo e San Marino) in programma. Ma per Pozzi l'impresa è comunque... titanica: per colmare l'attuale divario, che è di 20 punti, deve ottenere assolutamente un successo ed accompagnarlo con un terzo posto. Altrimenti, per il secondo anno consecutivo si dovrà accontentare della piazza d'onore. In fondo era ovvio che l'edizione '95 del monarca Fiat finisse in un testa a testa fra Luise e Pozzi, cioè fra i due caposquadra dei team monopolizzatori della serie, rispettivamente Rorally e Supergara. Senza contare che a dividerli c'era anche il precedente al Sanremo '94, quando fu proprio Luise a privare indirettamente Pozzi del successo favorendo l'allora compagno di colori Ascheri. Nelle prime sei gare, quest'an-

no, tre successi sono andati a Luise, ed in particolare quelli nelle due gare su sterrato (Asinara e Vulture) e nella prova di Aosta; due a Pozzi (Torino e Alpi Orientali) mentre la sorpresa di stagione, Toti, si è imposto alla Targa Florio. A risultare decisiva si sta dunque rivelando non solo la velocità, ma anche l'affidabilità: proprio Luise è l'unico ad essere sempre andato a punti e, scusate se è poco, sempre in posizioni di podio. Il Trofeo '95 ha anche riconfermato di essere il teatro ideale per i giovani, ma ha fatto anche vedere che per lottare al vertice devono avere già accumulato almeno un anno di esperienza con la piccola Fiat. Quanto valga l'esperienza lo dimostra anche la classifica femminile, che ha riproposto il trio Rossi-Fracassi-Mularo. La simpatica romagnola, campionessa in cari-

ca, non è stata certo fortunata sinora, ma è comunque riuscita ancora una volta nell'impresa di mettere insieme il budget per la stagione e conserva anche qualche chance di rimonta su Maria Paola Fracassi. La bresciana, apparentemente fragile, ha viceversa offerto un esempio notevole di tenacia, anche in assoluto, nei confronti di molti talentuosi maschi. Reduce da un grave incidente stradale, a prezzo di notevoli sacrifici e sofferenze, se ne è bellamente infischiate di ogni prognosi, sedendosi al volante ancor prima di aver potuto abbandonare le stampelle. Un solo titolo già assegnato: quello dei debuttanti, ad Alessandro Schiavo. Cinque vittorie in sei gare sono eloquenti, e chi vuole si diverta a leggere senza trattino l'equipaggio completo, che fa: Schiavo... D'Amore! ■

RALLY TERRA MOBILE

Sfruttando tutta la sede stradale, e un po' di più..., Grossi ha vinto dominando a Pesaro. A fianco, Michele Gregis sconsolato accanto ai resti della Lancia Delta che ha capotato. In basso, Antonio Manfrinato in azione con la Ford Escort che ha portato al successo in Gruppo N



GROSSI...

guai per i rivali

Gregis, Griotti e Dracone finiscono fuori nel disperato tentativo di tenere il passo dello scatenato riminese che, vincendo, torna al vertice nella serie sterrata...

■ INNOCENZO BONELLI

PESARO — Ora chi potrà togliere a Giuseppe Grossi lo scettro di «re» del Trofeo Terra? Dopo il forfait al Vulture per la nascita della primogenita, assenza che gli aveva fatto perdere la testa della classifica a vantaggio di Michele Gregis, il romagnolo è rientrato al rally del Mobile ed è stato subito en-plein: vittoria e ritorno al vertice della graduatoria di campionato; complici anche gli errori commessi dai suoi diretti avversari, che si sono autoeliminati prima ancora che la gara giungesse a metà. Una volta spariti Gregis, Griotti e Dracone, al pilota della Grifone non è rimasto altro che dare spettacolo e controllare a distanza l'ottimo Marcello Gaetti, che sta prendendo sempre maggiore confidenza con la Subaru Legacy, mentre alle loro spalle è rimasto praticamente il vuoto. Se la classifica assoluta ha ricevuto un bello scossone dalla gara marchigiana, non da meno è stato il Gruppo N, con il leader Guido Novello fuori gioco già dalla prova d'apertura, e con Antonio Manfrinato che vince e passa in testa alla classifica anche se il favorito per il titolo, grazie al gioco degli scarti, rimane Novello. Chi invece il titolo comincia a vederlo molto vicino è Federico Martelli, che senza la sfortuna del Vulture a Pesaro avrebbe potuto già laurearsi campione della «F2» Gruppo A.



IL VENETO È PRIMO IN GRUPPO N E QUARTO ASSOLUTO Manfrinato, bell'Antonio

PESARO — La sua speranza era: vincere, per conquistare la certezza matematica del titolo con tre gare d'anticipo. Invece Guido Novello, vincitore della prima edizione della gara marchigiana, dovrà aspettare almeno il Rally dell'Impruneta per chiudere il suo duello con Antonio Manfrinato, nuovo leader della classifica ma svantaggiato dal fatto di avere già quattro risultati utili contro i tre del rivale su un massimo di cinque che si potranno conteggiare. Il bresciano, una volta uscito di scena No-

vello, non ha grossi problemi a controllare la gara di Barbuiani, che essendo senza esigenze di campionato puntava decisamente al successo, e del locale Palazzi, che sulle strade di casa ha condotto una prova molto regolare, premiata con il terzo posto di gruppo. Ad animare la gara ci hanno pensato invece Ronca e Zangheri, in lotta per il quarto posto con Salvatori fino a quando il cambio dell'Escort di quest'ultimo non ha ceduto di schianto, sulla nona prova. ■



LE CLASSIFICHE

TROFEO TERRA

Pesaro, 2 settembre 1995

2. rally del Mobile

quarta gara del Trofeo Tradizione Terra

Assoluta: 1. Grossi-Borri (Toyota-Celica S1185) in 1.34'53"; 2. Gaetti-Ghirri (Subaru-Legacy) a 2'27"; 3. Frasson-Rosso (Lancia Delta Hf) a 3'44"; 4. Manfrinato-Banzato (Ford Escort Cosworth) a 6'02"; 5. Barbuiani-Levi (Ford Escort Cosworth) a 6'41"; 6. Martelli-Ulivi (Renault Clio Williams) a 7'18"; 7. Palazzi-De Marchi (Ford Escort Cosworth) a 7'46"; 8. Ronca-Carletto (Ford Sierra 4x4) a 8'29"; 9. Zangheri-Lolli Ceroni (Ford Sierra 4x4) a 9'07"; 10. Casadei-Bertini (Opel Astra 16v) a 10'46".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Gatti-Dieci (Opel Corsa Gsi) in 1.48'54"; 2. Hoelbling-Pernigo (Opel Corsa Gsi) a 1'08"; 3. Spagnol-Bendazzoli (Opel Corsa 16v) a 1'56"; 4. Nalin-Muccese (Opel Corsa 16v) a 2'19"; 5. Grifoni-Carbonai (Opel Corsa 16v) a 6'09"; 6. Galantini-Bisso (Peugeot 205 Rallye) a 7'39"; 7. Dentamaro-Dentamaro (Opel Corsa Gsi) a 8'47".

Classe 2000: 1. Casadei-Bertini in 1.45'39"; 2. Tempestini-Viel (Opel Kadett 16v) a 2'31"; 3. Manfrin-Paghin a 1'53"; 4. Menegazzi-Posi (Peugeot 309 16v) a 2'11"; 5. Meloni-Cecchetti a 2'18"; 6. Campori-Bedei (Peugeot 205 Gti) a 2'30"; 7. De Santi-Amadori (Peugeot 205 Gti) a 3'15"; 8. Rossi-Rancati a 3'22"; 9. Baldini-Agostinelli (Peugeot 309 16v) a 4'49"; 10. Ferrini-Maraldi (Opel Kadett 16v) a 6'22" (tutti gli altri su Opel Astra 16v).

Classe oltre 2500: 1. Manfrinato-Banzato in 1.40'55"; 2. Barbuiani-Levi a 39"; 3. Palazzi-De Marchi a 1'44"; 4. Ronca-Carletto (Ford Sierra 4x4) a 2'27"; 5. Zangheri-Lolli (Ford Sierra 4x4) a 3'05" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Petroni-Del Punta (Peugeot 205 Rallye) in 1.54'26"; 2. Bergamini-Morani (Opel Corsa Sr) a 4'58"; 3. Saguatti-Savelli (Peugeot 205 Rallye) a 23'30".

Classe 2000: 1. Martelli-Ulivi (Renault Clio Williams) in 1.42'11"; 2. Bini-Santini (Opel Astra 16v) a 5'29"; 3. Goattelli-Battisti (Peugeot 205 Gti) a 5'42"; 4. Guerra-Calzolari (Opel Corsa Gsi) a 7'07"; 5. Corsini-De Pace (Honda Civic) a 11'21"; 6. Pitelli-Bugli (Peugeot 205 Gti) a 17'16".

Classe 2500: 1. Zanghellini-Ferretti (Audi 90 Quattro) in 1.44'51"; 2. Palmiero-Bonazzoli (Fiat Uno Turbo) a 10'43".

Classe oltre 2500: 1. Grossi-Borri (Toyota Celica) in 1.34'53"; 2. Gaetti-Ghirri (Subaru Legacy) a 2'27"; 3. Frasson-Rosso (Lancia Delta Hf) a 3'44".

Così il Trofeo Terra

Assoluta: 1. Grossi 60 punti; 2. Gregis 42; 3. Gaetti 29; 4. Griotti e Novello 20; 6. Dracone e Manfrinato 18; 8. Martelli 17; 9. Bertolini 15; 10. Frasson, Verini e Stagni 12.

Gruppo N 4x4: 1. Manfrinato 65 punti; 2. Novello 60; 3. Melegari 20; 4. Ronca 18; 5. Petrucci 17; 6. Polirpo 16.

Gruppo A-2 ruote motrici: 1. Martelli 75 punti; 2. Bini 37; 3. Fabbri 30; 4. Macchi 24; 5. Barona 20.

Gruppo N-2 ruote motrici: 1. Casadei 56 punti; 2. Baldini 55; 3. Tremonti 30; 4. Tempestini 28; 5. S. Guerra 26.

Juniores: 1. Baldini 75; 2. Guerra 45; 3. Ascheri 22; 4. Gatti 20; 5. Petroni e Dentamaro 12.

● **GROSSI.** Vista la tranquillità con cui stava conducendo la gara, Giuseppe Grossi si è permesso anche di fare degli «esperimenti». Nella speciale 10, infatti, sulla Toyota della Grifone sono state montate per la prima volta delle gomme Michelin K90 asimmetriche, che a detta del pilota hanno dato ottimi risultati soprattutto in frenata e in appoggio.

● **FEDELISSIMI.** Se ci fosse un premio per il «fans club» più numeroso, andrebbe sicuramente a Federico Martelli e Alberto Ulivi. Al «Mobile» i due erano seguiti, prova dopo prova, da un nutrito gruppo di simpatizzanti, con tanto di striscioni, magliette e cappellini ineghianti alla coppia sulla Clio Williams.

Per il sammarinese, che ora vanta 43 punti di vantaggio sugli inseguitori, il sigillo è comunque solo rimandato di due settimane (Rally dell'Impruneta). In Toscana anche Grossi, vincendo, potrebbe virtualmente mettere la parola «fine» al campionato con due gare d'anticipo, conquistando così il terzo titolo consecutivo.

LA CRONACA. Sono 67 gli equipaggi che scendono la pedana di Baia Flaminia, per addentrarsi nell'urbinate, dove sono situate le quattro prove (da ripetere tre volte) della gara. Già sulla prima, Valdarco, vinta da Grossi-Borri con 2" sulla Ford Escort di Griotti-Imperio, il rally perde due dei maggiori protagonisti: Novello-Mauzzi, che rompono il fusello di una ruota anteriore della loro Escort ed escono dalla prova con oltre 25' di ritardo finendo fuori tempo massimo, e Gregis-Concaro. I leader del campionato capotano (dopo appena due chilometri), semidistruggendo la Lancia di Nocentini, che accusa anche un principio d'incendio. La prova viene sospesa e si passa a quella di San Fiorano, dove Grossi infligge altri 4" a Griotti e 14" a Dracone. Nella terza speciale, la più lunga (oltre 15 km), sbatte anche Griotti, che arriva lungo in frenata. La Ford Escort del piemontese viene poi «centrata» dalla Peugeot di Baldini, che riesce però a riprendere pur perdendo quasi 3'. Si ferma intanto Pasetti, che occupava il quinto posto assoluto. Al primo riordino Grossi-Borri si presentano con 47" di vantaggio sui compagni di squadra Dracone-Dutto e con 1'16" sulla Subaru di Gaetti-Ghirri, che nelle prime speciali hanno lamentato una non felice scelta di gomme. Il Gruppo N è guidato da Manfrinato, davanti a Barbuiani, mentre sono usciti di scena Ottaviani-Castellani (Ford-Escort) per noie alla trasmissione. Già si parla di gara finita per quanto riguarda l'assoluto: a dare il colpo di grazia alla suspense ci pensa Dracone, che «vola» fuori strada nella sesta prova: i danni alla Celica sono limitati, ma in zona non ci sono spettatori che possano aiutarlo a rimettere in strada la macchina. Al secondo posto passa quindi Haetti che però accusa oltre 1'30" di svantaggio dal leader Grossi, mentre Frasson-Rosso ereditano la terza piazza con la Lancia Delta della Scuderia Palladio. Per quanto riguarda le «F2» Martelli e Ulivi, che hanno preso il comando fin dalle prime battute, hanno oltre 2' sull'Opel Astra di Bini-Santini e quasi 3' sulla Golf di Barna-Ignegnieri; molto positiva anche la gara di Casadei-Bertini, leaders indiscussi della N4. Nelle battute finali, mentre Grossi-Borri continuano ad accumulare gli «scratch» (saranno 12 su 12), tra i primi dieci dell'assoluta si segnalano solo i ritiri di Bolognesi e Salvatore, che consentono alle Sierra di Ronca e Zangheri di guadagnare due posizioni. Al traguardo di Pesaro giungono appena 38 vetture, a dimostrazione della estrema selettività della gara. ■



C'È IL SOSPETTO CHE QUALCUNO ABBA «FATTO IL FURBO»

Ricognizioni limitate buona idea da migliorare

PESARO — L'idea degli organizzatori di rendere noto il percorso solo due giorni prima della gara e di consentire solo tre passaggi di ricognizione a prova è stata accolta favorevolmente da quasi tutti i concorrenti, anche se non sono mancate alcune critiche. Sotto tiro soprattutto la inadeguatezza dei controlli sul percorso, visto che alcune speciali potevano essere raggiunte anche da stra-

dine intermedie e che alcuni dei commissari preposti non sarebbero stati, secondo alcuni concorrenti, proprio «assidui» nella loro opera di... piantonamento. Si vociferava infatti che diversi equipaggi fossero riusciti a compiere qualche passaggio in più dei tre consentiti, pur se non su tutte le prove, proprio per la mancanza delle persone addette ai controlli. Ma anche se qualcuno è riu-

scito a fare il furbo, la gara non ne è stata comunque condizionata. Rimane, invece, la validità della formula, voluta soprattutto per ridurre i disagi a chi abita nelle zone attraversate dal rally e per mettere sullo stesso piano tanto gli equipaggi provenienti da fuori zona. Idea lodevole, dunque, a patto però di fare in modo che la rete di sorveglianza abbia maglie più strette... ■

FotografiePHOTO4



Nome nuovo nel «piccolo circus» del Trofeo Terra, Frasson ha concluso in terza posizione con una Lancia Delta, a fianco. Risultato di prestigio per Marcello Gaetti, secondo con la Subaru Legacy, in alto, anche se a quasi due minuti e mezzo da Grossi

F. JUNIOR A VARANO

Dubbini super già in batteria

VARANO — Doppia vittoria di Federico Dubbini all'autodromo Riccardo Paletti: vince in batteria, mentre Elio Pittaluga, protagonista del Trofeo Aica, si ritira. Dubbini si ripete in finale mentre a Sergio Sabbatini, primo nella seconda batteria, tocca la stessa sorte di Pittaluga.

Varano (Pr), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Dubbini (Durante) in 18'35"578; 2. Bontempelli (Corsini) a 14'142; 3. Desperati (Corsini) a 23'655; 4. Streuli (Corsini) a 27'262; 5. Cesare Sabbadini (Elienne) a 27'686.

F. EUROPA BOXER

Che samba con Bernoldi

BINETTO — Il 17enne brasiliano Enrique Bernoldi ha vinto in maniera autorevole la settima prova del tricolore alla guida della Tatuus del team Cram Competition. Alle sue spalle si è classificato il compagno di squadra Anapoli, nuovo leader del campionato, mentre Barbosa si è autoeliminato nel corso del primo giro a seguito di un contatto.

Binetto (Ba), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Bernoldi (Tatuus) 31 giri in 24'25"319 alla media di 120,105 kmh; 2. Anapoli (Tatuus) a 7'445; 3. Colombo (Ermolli) a 14'796; 4. Marelli (Ermolli) a 15'737; 5. Rossetti (Ermolli) a 17'024.

F.3 CLUB A VARANO

Giannini imprendibile

VARANO — Pole-position e gare per Roberto Giannini su Dallara 392-Volkswagen. Al posto d'onore Wladimiro De Tommaso su Dallara 391-Alfa Romeo e terzo Angelo Amadori su Reynard 90-Alfa Romeo. Nelle altre gare club vittorie di Bellanca, Pescosolido, Novi e Langella.

Varano (Pr), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Giannini (Dallara 392-Vw) in 12'03"776; 2. De Tommaso (Dallara 391-Alfa) a 7'065; 3. Amadori (Reynard 903-Alfa) a 9'782; 4. F. Ghiotto (Dallara 393-Alfa) a 17'062; 5. S. Ghiotto (Dallara 393-Alfa) a 17'288.

VERGATO-CEREGLIO

Braconi sempre ok

CEREGLIO — Continua il momento positivo di Fulvio «Ricky» Braconi, confermato con la vittoria e il nuovo record sul percorso alla Vergato-Cereglio. Il resto del podio è per Faggioli, ancora bravo con la Lucchini in classe P2, e Peroni. Il modenese Nardini (Subaru-Procarr) ha vinto invece il Gruppo A, mentre il Gruppo N l'ha fatto su Bettarini.

Cereglio (Bo), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. «Ricky» (Osella Pa205-Bmw) in 4'26"04 alla media di 109,608 kmh; 2. Faggioli (Lucchini-Alfa Romeo) a 18'63; 3. Peroni (Osella-Ford) a 22'26; 4. Giorico (Lucchini Sp90) a 22'39; 5. Biasioli (Lucchini-Bmw) a 29'98.

SLALOM A CANTALUPO

Antonazzo senza problemi

CANTALUPO — Paolo Antonazzo su Delta S4 ha vinto la gara di Pallavicino che apre la fase finale del Superlalom. Antonazzo ha preceduto De Micheli. In Gruppo N primo Strata (Ford Escort) e in Gruppo A primo Gardella. Mattatore tra la Fiat Cinquecento un sempre positivo Guidotti.

Cantalupo (Al), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Antonazzo (Lancia Delta S4) penalità 140,79; 2. De Micheli (Gmc) 143,36; 3. Cremonesi (Ferdar Car) 146,68; 4. Strata (Ford Escort) 152,38; 5. Brach-Loieta (A112) 153,44.

PROTOTIPI A BINETTO

Sacomanno fa cinquina

BINETTO — Con la quinta vittoria stagionale, messa a segno sull'autodromo del Levante, Massimo Saccomanno su Lucchini Sp 95 rafforza ulteriormente la propria leadership in campionato. Le emozioni maggiori le ha regalate Arturo Merzario con una clamorosa uscita di scena quando era all'inseguimento del vincitore.

Binetto (Ba), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Saccomanno (Lucchini Sp95) 32 giri in 24'57"012 alla media di 121,355 kmh; 2. Peroni (Lucchini Sp95) a 20'725; 3. Ferrero (Lucchini Sp95) a 29'845; 4. Scalini (Lucchini Sp94) a 1 giro; 5. Merzario (Centenari) a 18 giri.

SLALOM DI VICARI

In Barbaccia agli avversari

VICARI — Non c'è stata storia per gli altri nel 3. Slalom Città di Vicari in cui si è imposto Ciro Barbaccia, dominando ampiamente entrambe le manche con la sua Fiat X1/9 di Gruppo speciale. Secondo, e primo tra i piloti con vetture di serie, ha concluso «Discopoli», al volante di una Renault 5, precedendo la vettura gemella di Mario Tafuri.

Vicari (Pa), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Barbaccia (Fiat X1/9) penalità 185,05; 2. «Discopoli» (Renault 5) 189,61; 3. Tafuri (Renault 5) 189,96; 4. Fiore (Fiat X1/9) 190,57; 5. Gentile (Fiat X1/9) 191,05.

SLALOM CORALLO

Cesari re in Sardegna

ALGERO — Augusto Cesari con l'Osella 2000 si è aggiudicato il decimo Trofeo Riviera del Corallo, prova del campionato italiano Slalom, organizzato sulla salita della Scala Piccada dal Team Alghero Corse. Secondo il pilota piemontese Adolfo Loddo (La3) e terzo Franco Lasia (Mp2000). Al via solo quarantuno concorrenti, trentaquattro dei quali hanno concluso la prova.

Alghero (Ss), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Cesari (Osella 2000) penalità 168,18; 2. Loddo (La3) 169,24; 3. Lasia (Mp2000) 180,91; 4. Marrone (Fiat X1/9) 175,93; 5. G. Perez (Renault 5 Gt Turbo) 178,78.

COPPA GT

Mastropietro replicante

VARANO — 14 Porsche 911, 1 Mazda Rx7, 1 Ferrari 355 e una Maserati Ghibli hanno animato la 3. prova della serie. Renato Mastropietro su Porsche 911 Turbo S ha vinto ancora, dopo che la prima parte della gara era stata appannaggio di Bruno Corradi, davvero in forma sulla 933 Super Cup.

Varano (Pr), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Mastropietro (Porsche 911 Turbo S) in 31'22"249; 2. Giudici (Mazda Rx7) a 42'234; 3. Viridis (Porsche Carrera Rs) a 55'55; 4. Morini (Porsche Cup) a 1 giro; 5. Zanichelli a 1 giro.

RALLY VALLECAMONICA

Con Mannarino Colbrelli fatica

BORNO — Colbrelli-Berardi su Escort Cosworth hanno vinto la 13. edizione del Rally di Vallecamonica, davanti a Mannarino-Vernuccio su Celica dopo una appassionante lotta. Al terzo posto Gallio-Mometti su Delta Integrale, che si sono aggiudicati così con una gara d'anticipo la Coppa Italia terza zona.

Borno (Bs), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Colbrelli-Berardi (Ford Escort Cosworth) in 59'02"; 2. Mannarino-Vernuccio (Toyota Celica) a 1'39"; 3. Gallio-Mometti (Lancia Delta Integrale) a 2'01"; 4. Paroli-Cremagnani (Renault Clio Williams) a 2'08"; 5. Mora-Ferandi (Ford Escort Cosworth) a 3'23".

RALLY SAN DAMIANO

Nel Grappolo spunta Uzzeni

SAN DAMIANO D'ASTI — Il novarese Franco Uzzeni su Ford Escort Cosworth, davanti a Vedelago (Lancia), ha vinto il Rally del Grappolo e Tartufo, mentre la rottura di un mozzo ha fermato il leader di zona Borsa, protagonista nelle prime battute. In Gruppo N successo dell'astigiano Beltrame (Ford Escort), terzo assoluto alla Renault Clio di Macchetto.

San Damiano d'Asti (At), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Uzzeni-Dellachà (Ford Escort Cosworth) in 46'68; 2. Vedelago-Nebiolo (Lancia Delta Hf) a 16"; 3. Beltrame-Rabione (Ford Escort Cosworth) a 1'40"; 4. Nacchetto-Gai (Renault Clio Williams) a 2'11"; 5. Chapellu-Lilaz (Renault Clio Williams) a 2'16".

SLALOM COPPA ASPROMONTE

Per Puglisi vittoria sofferta

GAMBARIE D'ASPRONTE — Michele Puglisi, con qualche affanno, si afferma in Aspromonte. Solo quattro decimi di secondo, infatti, lo separano da «Freeway».

Gambarie d'Aspromonte (Cs), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Puglisi (Fiat X1/9) penalità 164,54; 2. Freeway (Fiat X1/9) 166,60; 3. Munafò (Fiat 127R) 169,62; 4. Messina (Fiat Uno Turbo) 170,24; 5. Suraci (Fiat X1/9) 170,56.

SUPERFORMULA

Gemmo sboccia già in pole

BINETTO — Federico Gemmo dopo aver segnato la pole si è ripetuto in gara delle Superformula vincendo con grande determinazione davanti a Pedemonte e all'esperto Famà.

Binetto (Ba), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Gemmo, 42 giri in 30'15"400; 2. Pedemonte a 2'926; 3. Famà a 8'601; 4. Raimondi a 13'379; 5. Antonelli a 13'757. Tutti su Dallara-Fiat Superformula.

COPPA NISSENA

Una congiura di... Palazzo

CALTANISSETTA — Domenico Scola, primo in prova, non ce l'ha fatta a contenere in gara il ritorno di Angelo Palazzo, che con la Gisa-Alfa lo ha preceduto di un paio di secondi. Terzo posto per Antonino Ritacca, alle prese con problemi elettrici. Ritirato Salvatore Anelli.

Caltanissetta, 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Palazzo (Gisa) in 4'40"33, alla media di 141,260 kmh; 2. D. Scola (Osella Ps20) 4'42"17; 3. Ritacca (Osella Pa20) 4'49"00; 4. Giardina (Gisa) 4'54"81; 5. Aiuto (Hidra) 4'58"99.

TROFEO MINI

Bacchelli si ripete

BINETTO — Ancora una vittoria per l'ex rallista Fulvio Bacchelli nella sesta prova del Trofeo della Casa inglese. Il triestino allunga le distanze dal romano Giuliani, costretto a un prematuro ritiro per problemi meccanici.

Binetto (Ba), 3 settembre 1995

Assoluta: 1. Bacchelli, 19 giri in 19'29"047; 2. Pizzicannella a 11'783; 3. Cappelli a 14'533; 4. Zadothi a 16'140; 5. Iguori a 17'951. Tutti su Rover Mini Cooper.

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

COMUNICATO IMPORTANTE PER GLI ORGANIZZATORI ISCRIZIONE A CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE 1996

Si avvisano tutti gli Organizzatori che nei prossimi giorni giungerà loro la Circolare relativa all'iscrizione a Calendario Nazionale CSAI 1996, nonché il relativo modulo per formalizzare l'iscrizione. Si ritiene utile preannunciare detta Circolare riepilogando i termini di presentazione delle iscrizioni e le successive fasi per la predisposizione del calendario:

1 - **Entro sabato 7 ottobre** invio alla CSAI di Roma o Milano (secondo la specialità di appartenenza come specificato nella Circolare) dei moduli di iscrizione da parte degli Organizzatori.

2 - **Entro fine ottobre** gli Organizzatori saranno convocati dai Delegati Regionali per la discussione del progetto di Calendario predisposto in base alle iscrizioni pervenute alla CSAI nei tempi prescritti e tenendo conto delle disposizioni vigenti in materia di concomitanze e di intervalli minimi tra due competizioni consecutive. Il progetto scaturito da tali incontri verrà inviato alla CSAI dai Delegati Regionali entro il 4 novembre.

3 - **Sabato 18 e domenica 19 novembre**, nell'apposita riunione di Roma, avverrà la discussione definitiva del Calendario Sportivo Nazionale 1996.

AGGIORNAMENTI CALENDARIO CSAI 1995

RALLY

— Si comunica che il «Rally Valli del Bormida», organizzato dalla R.C. Millesimo (Sv) - Tel. 019/565544 e valido per la Coppa Italia Rally Il Zona, originariamente previsto alla data del 18 giugno scorso, **verrà disputato il 23 settembre p.v.**

SLALOM

— Si comunica che lo «Slalom Golfo/Ponzò», organizzato dalla Gecar (Sv) - Tel. 019/918694, Fax 706432 alla data del 10 settembre prossimo, **è stato rinviato**. Si comunica altresì che la stessa Gecar recupererà alla medesima data del 10 settembre lo «Slalom Sestri Levante/Villa Tassani», rinviato dal 2 aprile scorso.

N.S. 16 - CAP. IV NORME PARTICOLARI PER LE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

Art. 3 - Vetture ammesse (pag. 679 Annuario Csaì 1995)

Nella Pagina Notiziario CSAI su Autosprint n. 30/9 è stata pubblicata una deroga all'articolo di cui all'oggetto. A causa di un refuso, nelle successive pubblicazioni della medesima deroga (nelle Pagine CSAI sugli Autosprint 33 e 34/95) la sigla C.E.M. (Campionato Europeo della Montagna) che compare nella frase «... ad eccezione di quelle valide per il C.E.M. a deroga...» è stata erroneamente sostituita dalla sigla C.I.M. (Campionato Italiano della Montagna).

Scusandosi per tale errore, si pubblica qui di seguito l'intero testo corretto:

Tutte le vetture di gruppo A classi 1300 e 1600 partecipanti alle gare in salita effettuate sul territorio nazionale ad eccezione di quelle valide per il C.E.M. a deroga dell'art. 255.5.4 dell'Allegato J potranno utilizzare le seguenti larghezze max di ruota completa:

classe 1300 cc. = 8''
classe 1600 cc. = 8,5''

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ FUORISTRADA 1995

CLASSIFICA GENERALE FINALE

POS.	CONDUTTORI	GARE								TOT.	CL
		A	B	C	D	E	F	G	H		
1.	Nicoletta Ivano	7	6	9	11					33	A1
2.	Mordini Pierluigi	9	9	3	9					30	B2
3.	Confeduca Francesco	8	5	6	8					27	A1
4.	Barbero Marco	11	9	5	—					25	A1
5.	Ciampolini Roberto	9	9	4	3					25	A3
6.	Nasci Bruno	11	2	—	11					24	B1
7.	Carollo Antonio	5	4	9	6					24	B2
8.	Arrigoni Giovanni	—	11	6	6					23	B1
9.	Gigliati Paolo	6	6	6	4					22	N3
10.	Biagi Franco	5	5	5	6					21	A3
11.	Bazzi Michele	4	6	6	4					20	N1
12.	Cardillo Roberto	6	4	4	6					20	N1
13.	Biagi Paolo	7	8	5	—					20	B1
13.	Colombo Giuseppe	8	5	—	7					20	B1
15.	Scapolan Oreste	4	6	8	1					19	B1
16.	Albani Ivan Matteo	4	4	4	8					18	N3
17.	Bonati Lucio	6	—	6	6					18	A2
18.	Allegri Claudio	—	6	3	9					18	A3
19.	Cefica Franco	6	4	6	2					18	A3
20.	Simonelli Alberto	3	—	9	5					17	A3
21.	Pigozzi Davide	3	6	4	4					17	B2
22.	Ferrari Alessio	—	—	11	2					13	B1
23.	Scardovi Stefano	6	—	6	—					12	N4
24.	Righi Paolo	1	—	6	5					12	B2
25.	Lanza Bruno	3	—	2	7					12	A1
26.	Rossi Francesco	4	—	5	3					12	B2
27.	Contù Riccardo	6	2	—	4					12	A1
28.	Loffi Gianpiero	5	—	1	5					11	B1
29.	Bertuzzi Alberto	3	—	—	8					11	B1
30.	Leporatti Rino	—	7	3	—					10	B1
31.	Berlotto Fabio	—	3	2	4					9	A3
32.	Resa Angelo	—	4	4	1					9	A1
33.	Daniele Lorenzo	—	—	4	4					8	B1 + A2
34.	Biscardi Antonella	—	3	—	4					7	N3 + N4
35.	Martorelli Filippo	6	1	—	—					7	B2
36.	Bertuzzi Benito	—	—	7	—					7	B1
37.	Rossa Flavio	—	—	—	6					6	N4
37.	Boccardo Andrea	—	6	—	—					6	A2
39.	Santoli Luigi	—	—	—	6					6	A1
39.	Sabatini Fabrizio	6	—	—	—					6	B1
41.	Gattoni Paolo	—	3	1	2					6	B2
42.	Zini Marco	—	5	—	—					5	B2
43.	Ambroseffi Riccardo	—	3	—	2					5	A1
44.	Allegri Alessandro	5	—	—	—					5	A1
48.	Camasso Francesco	4	—	—	—					4	A1
48.	Giannini Massimo	—	—	4	—					4	A2
48.	Pigozzi Maurizio	—	—	—	4					4	A2
51.	Leonini Alessandro	4	—	—	—					4	A3
52.	Mordini Claudia	2	—	2	—					4	B2
53.	Nutini Franco	—	4	—	—					4	B1
54.	Balloffa Davide	—	—	3	—					3	A1
55.	Anerbi Sergio	2	—	1	—					3	A1
56.	Palavisini Alessandro	—	2	—	—					2	B2

ID.	DATA	GARA E CLUB ORGANIZZATORE	LOCALITÀ
A	25-26/3/95	XV. Coppa S. Barbara - Panzer Club	Ponte a Egola (PI)
B	13-14/5/95	II. Coppa Fuorimonte - Pistola Corse	Catigliano (PT)
C	3-4/6/95	XIV. Tr. Arturo Righi - Palagano F.	Palagano (MO)
D	1-2/7/95	Tr. Sport C. Maggiore - S.C. Maggiore	Maggiore (NO)
E	22-23/7/95	VII. S. Marino F. Trophy - Fams. S. Marino	San Marino (RSM)
F	2-3/9/95	XIX. Tr. Amici del Fuoris. - C. Amici del F.	Veglio Mosso (BI)
G	23-24/9/95	XIV. Cop. Genova F. Club - Genova F. Club	Sassello (SV)
H	7-8/10/95	XIV. Trofeo Elephant - Elephant Team	Ceriano Lag. (MI)

Piloti di tredici Nazioni a Monaco

Quando mancano ancora cinque settimane alla Monaco kart Cup, gli organizzatori hanno già raccolto le iscrizioni di piloti provenienti da tredici Nazioni, alcuni di oltre Atlantico come americani e cubani. Procede dunque a gonfie vele l'organizzazione della manifestazione che, nel week-end del 7 e 8 ottobre, vedrà i kart sfrecciare su un percorso ricavato nel tracciato del Gp di F.1, tra la zona delle Piscine e la Rascasse. Il meeting, oltre alle gare della 100 Junior e della 100 Intercontinentale A cui potranno partecipare anche i piloti della F.A, prevede anche una sei ore endurance divisa in due frazioni di tre ore ciascuna (una sabato e l'altra domenica). Da sottolineare che l'ingresso sarà gratuito.

A Riveggio prove... dimezzate

Il prossimo sabato 9 settembre la pista di Riveggio, nella mattinata, non risulterà disponibile per le prove dei kartisti. L'impianto bolognese sarà infatti impegnato per le esibizioni di kart e monoposto del Tipo Arte day, nel pomeriggio il kartodromo verrà però regolarmente riaperto all'attività kartistica normale.

Alla fine di quest'anno scade il mandato dell'attuale consiglio della Federazione italiana karting, e alle elezioni, fissate per il prossimo 17 dicembre a Fermo (Ap), i soci troveranno una novità: d'ora in avanti le cariche dureranno quattro anni, e non più tre. In questo modo, spiegano dal quartier generale della Fik, il rinnovo degli organismi di rappresentanza coinciderà con l'anno olimpico. A questo punto bisogna sperare che la prospettiva di un consiglio che dura un anno in più induca un maggior numero di soci ad andare alle urne.

RAPPRESENTANZA. Tra le tante contraddizioni e anomalie che si incontrano nel karting vi è anche questa: i soci hanno il diritto di eleggere il consiglio direttivo, ovvero l'organismo che in pratica governa il mondo del kart nazionale, ma alle precedenti elezioni, tenute nel dicembre '92 votarono 780 tesserati, sugli oltre 4000 aventi diritto al voto. Chi dovesse lamentarsi per come viene gestita questa disciplina sportiva, avrebbe comunque l'obbligo di fare un esame di coscienza prima di parlare. Certo può anche non essere comodo per chi abita in Sicilia o in Val d'Aosta raggiungere la sede delle elezioni, normalmente collocata nell'Italia centrale. Però esiste la possibilità di votare per delega, rispettando ovviamente la prassi prevista. È probabile che a un momento importante come il rinnovo delle cariche del consiglio, non sempre sia stata data l'adeguata importanza in termini di comunicazione. Al di là di tutto, non è però normale che in una Federazione dove la base può eleggere direttamente i propri «governanti» vada a votare appena un sesto dei soci.

MECCANISMO. Tutti i titolari di licenza (affiliati almeno 180 giorni prima delle elezioni), ovvero: piloti, ufficiali di gara, preparatori, direttori sportivi e tecnici, scuderia e assistenti tecnici, per citare le figure più note, hanno diritto di voto. Vale a dire, oggi, circa 5000 persone. Sono eleggibili coloro che risultano soci Fik da almeno due anni. Per presentarsi alle elezioni è necessario inviare la propria candidatura alla Fik almeno 60 giorni prima dell'assemblea in cui si svolgono



BIONDO

NOVITÀ ELETTORALI A DICEMBRE

Consiglio Fik in carica quattro anni

no le elezioni stesse. Nel caso specifico delle prossime consultazioni, come detto programmate il 17 dicembre, entro il 18 ottobre. I votanti riceveranno una scheda, contenente tutti i nomi dei candidati al consiglio direttivo. Si potranno esprimere 13

preferenze, tante quanti i consiglieri da eleggere. In una seconda scheda i soci possono invece indicare i componenti del collegio dei revisori dei conti e di quello dei probiviri (organo preposto a dirimere le questioni tra soci o tra un socio e la Fik).

Il presidente uscente Oddino Domenichini, nella foto in alto, a destra, assieme al vice-presidente Arnaldo Donzelli, si ripresenterà alle prossime elezioni del consiglio federale

ASSICURA IL RAFFREDDAMENTO NELLE SOSTE

Per i motori una ventola in più



PATERLINI

I primi esemplari di ventilatore per motori si sono visti in Giappone, e ora stanno proliferando anche nelle competizioni internazionali. Nella foto a lato, si nota uno degli apparati più evoluti tra quelli sinora utilizzati. Il principio di funzionamento è semplice: portare aria fresca al propulsore (come se continuasse il raffreddamento dinamico ottenibile in movimento) anche quando si è appena deciso di fermarlo. In questo modo si scongiura il rischio di dilatazioni anomale con conseguenti pericolose deformazioni.

La finale Amatori diventa ... open

La cancellazione delle finali per il centro e il sud del Trofeo Amatori ha portato a una modifica del regolamento della finale per il nord. Alla gara che si disputerà il prossimo 10 settembre alla pista Tibikart saranno infatti ammessi anche i piloti del centro e del sud. Alla manifestazione lombarda saranno inoltre ammesse anche la classe 60 e tutte quelle della 100 e della 125. Queste decisioni sono state prese per salvare il meeting, visto il basso numero di iscrizioni di piloti delle categorie amatoriali.

● **PARMA.** Domenica 17 settembre i kartisti non potranno provare a Parma. Il tracciato di Fraore sarà infatti impegnato per il 1. Meeting Motul Italia, una gara riservata a kart da noleggio.

Val Vomano punta sul circuito cittadino

Il karting club Vomano per il prossimo 10 settembre ha organizzato una manifestazione il cui spirito è di portare il kart... in casa alla gente. Il circuito cittadino di Val Vomano si snoderà infatti proprio nelle vie della frazione di Penna S. Andrea (Te). Per sottolineare lo spirito casareccio e festoso del meeting sono stati inoltre previsti anche ricchi premi in natura.

Un Pozzo di gloria nella 100 N a Caselle

PISTA VERDE

Caselle d'Alfivole (TV), 27 agosto 1995

Classe 60 Minikart: 1. Andreatta (Pcr) 12 giri in 9'13"01; 2. Bizzotto (Pcr) 9'13"62; 3. Slaviero (Cmp) 9'17"81; 4. Gabriele Dal Pra (Tibikart) 9'18"52; 5. Munari (Birel) 9'18"84. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Sernagiotto (Pcr-Pcr) 22 giri in 13'57"91; 2. Forte (Birel-Italsistem) 14'01"93; 3. Tommaso Dal Pra (Pcr-Pcr) 14'07"37; 4. Stefano Bonetti (Kall-lame) 14'08"95; 5. Benelli (Crg-lame) a 14'10"31.

Classe 100 Nazionale: 1. Pozzo (Tony-Vortex) 22 giri in 13'45"37; 2. Baratella (Birel-Italsistem) 13'45"85; 3. Rauch (Jolly-Rotax) 13'52"43; 4. Malandrini (Crg-Crg) 13'53"82; 5. Piovesana (Birel-Sirio) 13'54"81.

Classe 100 Internazionale: 1. Bortolazzo (Crg-Italsistem) 22 giri in 13'45"45; 2. Luccati (Tibikart-Rotax) 13'58"34; 3. Bertacco (Pcr-Pcr) 14'04"91; 4. Druzina (Cmp-Cmp) 14'11"05; 5. Zuccolotto (Cmp-Atomik) 14'16"08.

Classe 125 Nazionale: 1. Maman (Birel-Pavesi) 22 giri in 13'43"09; 2. Bergamin (Kali-Tm) 13'43"25; 3. Tavella (Kali-Tm) 13'49"89; 4. Celin (Kali-Tm) 13'54"84; 5. Scolari (Tony-Tm) 13'55"24.

Classe 125 Internazionale: 1. Dagli Esposti (Tony-Tm) 22 giri in 13'43"09; 2. Christian Venturi (Tony-Pavesi) 13'43"50; 3. Rampazzo (Birel-Tm) 13'55"75; 4. Varlaro (Cmp-Tm) 13'56"89; 5. D'Ambrogio (Crg-Tm) 14'21"87.

Classe 100 Amatori: 1. Salvato (Birel-Sirio) 14 giri in 7'35"42; 2. Tonnon (Pcr-Pcr) 7'42"33; 3. Bonanni (Pcr-Pcr) 8'01"36; 4. Pilotto (Pcr-Sirio) 8'12"30; 5. Manias (Tony-Parilla) 8'15"24.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Sciamanè (Gold-Pavesi) 22 giri in 20'01"22; 2. Pattoni (Birel-Tm) 20'07"00; 3. Lepore (Crg-Tm) 20'22"56; 4. Belviglieri (Gold-Pavesi) 20'35"19; 5. Tosolini (Best-Tm) 20'36"58.

Zanfini ha dominato nella 60 Minikart al circuito cittadino di Gabicce, gara che ha sostituito la manifestazione di Pesaro



BATTAGLIA



BIONDO

ROMANO

Cecchetti sulla cresta dell'onda a Gabicce

CIRCUITO DI GABICCE

Gabicce (Ps), 27 agosto 1995

Classe 60 Minikart: 1. Zanfini (Top) 10 giri in 10'53"850 alla media di 55,058 kmh; 2. Malucelli (Top) a 11'77"6; 3. Pizzuti (Kali) a 12'147; 4. Bravi (Tony) a 12'515; 5. Pettarelli (Kali) a 35'544. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Nazionale: 1. Bertozzi (Kali-Pcr) 20 giri in 17'36"127 alla media di 68,174 kmh; 2. Marchetti (Pcr-Pcr) a 10'342; 3. Sintoni (Top-Comer) a 38'035; 4. Conti (Top-Comer) a 2 giri.

Classe 100 Internazionale: 1. Cecchetti (Birel-Italsistem) 20 giri in 17'39'437 alla media di 67,961 kmh; 2. Greco (Jolly-Rotax) a 15'859; 3. Mazzotti (Top-Comer) a 37'127; 4. Spinaci (Jolly-Rotax) a 41'916.

Classe 125 Nazionale: 1. Ferretti (Birel-Pavesi) 20 giri in 17'13'505 alla media di 69,666 kmh; 2. Cuttini (Tony-Tm) a 3'277; 3. Nepa (Top-Tm) a 7'360; 4. Giorgini (Kali-Tm) a 14'023; 5. Goldoni (Feral-Marben) a 26'588.

Classe 125 Internazionale: 1. Battistini (Birel-Tm) 20 giri in 16'55'870 alla media di 70,875 kmh; 2. Ricci (Tony-Tm) a 5'076; 3. Strovigli (Kali-Tm) a 10'394; 4. D'Alessandro (Crg-Pavesi) a 16'302; 5. Girotti (Kali-Pavesi) a 39'737.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Magnani (Kali-Tm) 20 giri in 18'13'657 alla media di 65,834 kmh; 2. Pennesi (Kali-Tm) a 9'413; 3. Boschi (Kali-Tm) a 16'574; 4. Bellissimo (Kali-Tm) a 16'914; 5. Fanesi (Birel-Tm) a 39'995.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Ruschioni (Kali-Tm) 20 giri in 17'17'087 alla media di 69,423 kmh; 2. Milanese (Tony-Tm) a 16'746; 3. Palazzi (Kali-Tm) a 17'755; 4. Fulberti (Birel-Tm) a 18'188; 5. Braschi (Kali-Tm) a 55'854.



Paone dominatore a Locri nella 100 A

CIRCUITO DI LOCRI

Locri (Rc), 27 agosto 1995

Classe 60 Minikart: 1. Badia (Top) 8 giri in 5'41"37 alla media di 54,680 kmh; 2. Pignataro (Top) 5'45"30; 3. De Pasquale (Tony) 6'00"41; 4. Garritano (Top) a 1 giro. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Internazionale: 1. Lorè (Pcr-lame) 16 giri in 11'13"17 alla media di 55,553 kmh; 2. Cairo (Tony-Comer) a 1 giro.

Classe 125 Nazionale: 1. Sansotta (Kali-Tm) in 14'36"57 alla media di 64,068 kmh; 2. Aquino (Kali-Tm) 14'41"71; 3. Squillacce (Tony-Tm) 14'55"87; 4. Ferragina (Birel-Tm) a 5 giri.

Classe 125 Internazionale: 1. Fortunato (Tony-Tm) in 14'29"96 alla media di 64,555 kmh.

Classe 100 Amatori: 1. Scaramuzzino (Allkart-Comer) 16 giri in 10'32"59 alla media di 59,185 kmh; 2. Perri (Tibikart-Pcr) 10'33"68; 3. Scardamaglia (Kali-Pcr) 10'46"80; 4. Candido (Crg-Parilla) 10'47"32; 5. Celestino (Birel-Italsistem) a 1 giro.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Paone (Kali-Tm) 16 giri in 9'53"17 alla media di 63,118 kmh; 2. Gimondo (Tony-Tm) 10'06"89.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Cutrupi (Kali-Tm) 16 giri in 9'49"24 alla media di 63,539 kmh; 2. Aloisio (Kali-Tm) 10'21"31; 3. Gallo (Kali-Tm) 10'21"58; 4. Borghese (Merlin-Pavesi) a 1 giro.

Maman, a lato, primo nella 125 N alla pista Verde. Cutrupi, sotto, si è imposto nella Amatori valvola a Locri

Classe 100 Club: 1. Romo (Cmp-Comer) punti 4; 2. Ursino (Kali-Parilla) 5; 3. Romeo (Tony-Comer) 5; 4. Monteleone (Birel-Comer) 11; 5. Miceli (Tony-Comer) 11.

Classe 125 Club: 1. Canino (Kali-Tm) punti 2; 2. Guerrisi (Kali-Tm) 2; 3. Amendolea (Kali-Tm) 7; 4. Scorza (Kali-Pavesi) 7.

Amatori alla pista Paradiso: Perfetti re

PISTA PARADISO

S. Maria del Molise (Is), 27 agosto 1995

Classe 60 Minikart: 1. De Angelis (Kali) 12 giri in 9'29"249 alla media di 60,237 kmh; 2. Faragone (Allkart) 9'30"390; 3. Cincirre (Kali) 9'36"928; 4. De Lucia (Gold) 9'37"485; 5. Flagello (Top) 9'37"894. Tutti i motori sono Comer.

ANGIOLELLA



Classe 100 Junior: Di Zazzo (Kali-Comer) 30 giri in 19'04"922 alla media di 75,458 kmh; 2. Fucile (Bm-lame) 19'13"560; 3. Pacitto (Will-lame) 19'14"593; 4. Luca Coletta (Pool-Italsistem) a 1 giro; 5. Monti (Kali-lame) a 1 giro.

Classe 100 Nazionale: 1. Dante Coletta (Gold-Jako) 30 giri in 18'41"604 alla media di 77,033 kmh; 2. Gigliano (Birel-Sirio) a 11 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Lalli (Tony-Tm) 29 giri in 19'03"191 alla media di 73,462 kmh; 2. De Sanctis (Tony-Tm) 19'12"487; 3. Taglienti (Gold-Tm) a 6 giri.

Classe 125 Internazionale: 1. Capasso (Crg-Pavesi) 30 giri in 18'58"274 alla media di 75,914 kmh; 2. Laurenzi (Kali-Tm) 19'10"064; 3. Coratti (Gold-Tm) a 4 giri; 4. Turriziani (Gold-Tm) a 8 giri.

Classe 100 Amatori: 1. Perfetti (Nannik-Sirio) 30 giri in 18'54"835 alla media di 76,874 kmh; 2. Monfreda (Nannik-Parilla) 19'14"607; 3. Iannetta (Crg-Parilla) 19'17"855; 4. Ercolano (Nannik-Parilla) 19'18"433; 5. Vitucci (Tecno-Parilla) 19'21"377.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Caprara (Tony-Tm) 30 giri in 18'59"957 alla media di 75,793 kmh; 2. Cinti (Crg-Tm) 19'19"472; 3. Ercolano (Crg-Pavesi) 19'23"743; 4. Cavone (Gold-Tm) 19'26"970; 5. Gabrielli (Crg-Tm) a 1 giro.

IL CALENDARIO

10 settembre

- **Pista Tibikart**
Gordona (So)
Trofeo Amatori
zona nord
60, 100, 125, Amatori
- **Pista Happy Valley**
Cervia (Ra)
Copa Csaì 60
- **Circuito di Gavarado**
Gavarado (Bs)
100, 125, Amatori
- **Pista Romea**
Comacchio (Fe)
100, 125, Amatori
- **Circuito di Leonessa**
Leonessa (Ri)
60, 100, 125, Amatori
- **Circuito Casetta**
Castelnuovo Berardenga (Si)
60, 100, 125, Amatori
- **Pista le Sirene**
Cavaglia (Vc)
60, 100, 125, Amatori
- **Pista Val Vomano**
Val Vomano (Te)
60, 100, 125, Amatori



ANGIOLELLA

Sabatini suona Campana a Umbertide

CIRCUITO DI UMBERTIDE

Umbertide (Pg), 27 agosto 1995

Classe 60 Minikart: 1. Falaschi 10 giri in 8'31"963 alla media di 63,286 kmh; 2. Mugnari a 1'50"2; 3. Giacomo Piccini a 12'58"5; 4. Rocchi a 12'90"8; 5. Cullari a 3 giri.

Classe 100 Junior: 1. Russo 10 giri in 7'05"974 alla media di 76,06 kmh; 2. Marinelli a 12'50".

Classe 100 Nazionale: 1. Sabatini 20 giri in 13'30"891 alla media di 79,912 kmh; 2. Campana a 0'32"5; 3. Severini a 25'45"8.

Classe 100 Internazionale: 1. Angelucci 20 giri in 13'21"895 alla media di 80,809 kmh; 2. Bisogni a 23'31"7; 3. Speranza a 1 giro.

Classe 125 Nazionale: 1. Pergolari 20 giri in 13'23"309; 2. Betti 13'26"382.

Classe 125 Internazionale: 1. Stinghelli 20 giri in 13'19"480 alla media di 81,053 kmh; 2. Fiorucci a 26'58"0.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Rosati 20 giri in 14'09"641 alla media di 76,268 kmh; 2. Rocchi a 1'12"4; 3. Rossi a 16'73"4; 4. Boccali a 1 giro.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Polidori 20 giri in 13'17"301 alla media di 81,274 kmh; 2. Galli a 0'63"4; 3. Carboni a 16'78"2; 4. Costieri a 20'92"1; 5. Ballerani a 24'47"0.

Barboni, sotto, ha vinto la 100 A al circuito di Cortefranca, nei pressi di Brescia. Dante Coletta, a sinistra, è andato a segno nella 100 N alla pista Paradiso. Valerio Russo, in alto, ha dominato nella 100 J sul circuito cittadino di Umbertide, in provincia di Perugia

Vittoria di Faini a Cortefranca nella 100 A

CIRCUITO DI CORTEFRANCA

Cortefranca (Bs), 27 agosto 1995

Classe 100 Junior: 1. Pini (Pcr-Per); 2. Magri (Gold-Italsistem); 3. Manna (Pcr-lame); 4. Foresti (Rakama-lame); 5. Dotti (Kali-lame).

Classe 100 Nazionale: 1. Pagani (Haase-Titan); 2. Scotti (Birel-Sirio); 3. Mensi (Birel-Italsistem); 4. Valenti (Tony-Parilla); 5. Ferri (Tibikart-Dap).

Classe 100 Internazionale: 1. Cuccirelli; 2. Damian; 3. Saporiti; 4. Resnati; 5. Gallucci.

Classe 125 Nazionale: 1. Zanelli (Crg-Pavesi); 2. Diego De Palma (Crg-Pavesi); 3. Mazzocchi (Tony-Pavesi); 4. Christian Cenati (Crg-Tm); 5. Mambretti (Eagle-Tm).

Classe 125 Internazionale: 1. Sciola; 2. Pellegrini; 3. De Giacomo; 4. Zarpellon; 5. Angiolino Cenati.

Classe 100 Amatori: 1. Barboni; 2. Casiraghi; 3. Sasseria; 4. Casiraghi; 5. Emanuele Rossi.

Classe 100 Amatori (valvola): 1. Faini; 2. Pirovano; 3. Pizzamiglio; 4. Manessi; 5. Facchetti.

NOTA. Queste classifiche, non sono complete in tutte le loro parti: ce ne scusiamo con i lettori e con i piloti.



BENEDETTI

STA PER ARRIVARE SUL MERCATO Biesse sviluppa un Abs semplificato



PATERLINI

La Biesse sta portando avanti un programma di sviluppo di un sistema antibloccaggio dei freni con il nipponico Manabu Micigami. Questa sorta di abs semplificato, infatti non dispone di sensori di rilevamento dello slittamento delle ruote, impiega una valvola a valle della pompa (nella foto, sopra) per evitare che vengano raggiunte pressioni tali da portare le ruote a bloccarsi. L'apparato che sta sperimentando la Biesse prevede la possibilità di usare tre diverse valvole per ottenere differenti tarature in ragione del tipo di tracciato. L'obiettivo della Casa lombarda è di arrivare a importare, se non a produrre, questi apparati.

L'ULTIMA PROPOSTA FREE LINE Cerchi di magnesio in pressofusione

La Free Line lancia in questi giorni sul mercato una serie di nuovi cerchi (nella foto, sotto). Apparentemente possono sembrare simili a quelli della serie Hq già da tempo sul mercato, infatti il disegno a tre razze non è cambiato. Ma il grosso passo avanti è stato fatto a livello produttivo: queste ruote, in magnesio come le precedenti, sono ora realizzate in pressofusione e non più in fusione come prima. Con una simile lavorazione si ottiene una compattezza e una precisione costruttiva molto elevata, ben difficile da raggiungere con un semplice processo di fusione, viste le difficoltà che comporta operare con un materiale come il magnesio. Ovviamente queste ruote rispettano le nuove norme Cik per l'omologazione.

Quattro sono le misure disponibili. Per l'anteriore troviamo le 124 mm e 134 mm, sempre con diametro da 5 pollici, di questi cerchi esiste sia la versione con cuscinetto per la 100 che quella a tre fori per la 125. Per l'asse posteriore sono state costruite ruote da 184 e 214 mm, sempre con diametro di 5 pollici. Per ora l'unico colore previsto è l'oro. I prezzi oscillano tra le 360.000 e le 390.000, iva inclusa, per ogni treno.

PATERLINI



In recupero ...integrale Nissan e Ford

SALISBURGO — Per Nissan e Ford l'inizio di stagione nell'Adac Cup tedesca di Superturismo era stato un disastro: piloti del calibro di Capelli, Patrese e Boutsen costretti a partire nelle ultime file, in alcune occasioni addirittura a dare forfait. Neppure in F.1 avevano subito simili umiliazioni. Al Salzburgring, però, complice la pioggia delle qualifiche, le versioni 4x4 di Primera e Mondeo hanno dato le prime soddisfazioni. I distacchi, solitamente misurabili in 4-5 secondi, si sono ridotti a poco più di uno. «*Colmare quest'ultimo gap* — ha "frenato" Boutsen — *sarà dura, ma ogni volta che riusciamo a provare otteniamo miglioramenti significativi*». Al Salzburgring, il pilota belga ha collaudato in gara, con esiti soddisfacenti, una nuova sospensione anteriore. «*È stata messa a punto dai tecnici di Schübel, perché la sospensione della Mondeo a trazione anteriore si è dimostrata troppo morbida per la 4x4*». Di pari passo Capelli sta facendo crescere la Nissan Primera integrale. «*In curva andiamo fortissimo* — ha spiegato il milanese — *ma dobbiamo risolvere il problema della velocità di punta. Al momento, per gli attriti dei tre differenziali sul dritto perdiamo tutto quel che guadagnamo in curva*».

SALISBURGO — Frank Biela ha i sudori freddi. Dopo la disfatta che la Bmw ha inflitto all'Audi in Austria, nella sesta prova del Adac Cup tedesca di Superturismo, il pilota tedesco ha iniziato a rivivere la delusione del '94, quando Cecotto gli soffiò il titolo sul filo di lana. I lunghi rettifili del Salzburgring non hanno lasciato scampo alle Audi, staccate di oltre 10 kmh in velocità di punta. L'adozione dei nuovi pesi Fia (le Bmw sono calate da 1025 a 1000 kg) e la fornitura delle super-Michelin (per queste il team di Schnitzer ha lasciato la Yokohama) hanno consentito alle 318is di dominare in entrambe le gare. Con una perentoria doppietta Winkelhock si è portato in classifica a soli 41 punti da Biela, po-



foto grafie RAVAIOLI

TURISMO TEDESCO DOPPIETTA DI WINKELHOCK CON LA 318iS

Bis Bmw e l'Audi suda freddo

chi se si considera che in ogni week end la serie tedesca ne mette in palio 80. Kox, Ravaglia e Burgstaller hanno fatto da scudieri a «Smokin' Jo» e anche «Burggy» avrebbe potuto puntare al successo se non gli fosse stato ordinato di far passare Kox e Ravaglia, meglio piazzati nella corsa al titolo. Le Audi si sono ritrovate a lottare in mezzo al gruppo. Biela ha remato e alla fine ha ottenuto più di quanto gli spettava grazie agli incidenti di O'Dor (capottone rovinoso), Maassen, Bertaggia e Boutsen. Fred Stalder, manager della Roc Competition, non ha nascosto il proprio disappunto, accusando le gomme Dunlop di non assicurare sufficiente motricità alle A4. Con due appuntamenti ancora in calendario — Berlino e Nürburgring, che appaiono favorevoli alle Bmw — il campionato è an-

cora apertissimo, con cinque piloti in 69 punti.

Fabio Ravaioli

SUPERTURISMO

Salisburgo (A), 27 agosto

Adac Cup, 11/12. prova

1. gara: 1. Winkelhock (Bmw 318is) 14 giri in 19'16"95, media 184,532 kmh; 2. Kox (Bmw 318is) a 0'42; 3. Ravaglia (Bmw 318is) a 12'28; 4. Burgstaller (Bmw 318is) a 14'13; 5. Hahne (Honda Accord) a 14'36; 6. Asch (Ford Mondeo) a 14'51; 7. Heger (Audi A4) a 18'30; 8. Niedzwiedz (Honda Accord) a

19'11; 9. Stuck (Audi A4) a 19'63;

10. Müller (Bmw 318is) a 21'31.
Gpv: Burgstaller, 1'21"06, media 188,127 kmh

2. gara: 1. Winkelhock, 24 giri in 38'36"98, media 157,960 kmh; 2. Kox a 1'19; 3. Ravaglia a 3'26; 4. Niedzwiedz a 4'60; 5. Hahne a 4'93; 6. Burgstaller a 5'07; 7. Soper (Bmw 318is) a 5'28; 8. Asch a 5'42; 9. Stuck a 7'30; 10. Biela (Audi A4) a 9'80.

Gpv: Winkelhock, 1'21"38, media 187,387 kmh.

Classifica camp.: 1. Biela 341; 2. Winkelhock 300; 3. Kox 296; 4. Stuck 286; 5. Ravaglia 272; 6. Heger 253.



Nel '96 in campo anche Volvo e Renault

SALISBURGO — È quasi certo che l'edizione '96 dell'Adac Cup di Superturismo si arricchirà delle Renault Laguna e delle Volvo 850. A Salisburgo c'erano gli inviati di entrambe le Case costruttrici. «*Il mercato tedesco* — ha spiegato Bernd Hütter, responsabile sportivo della Renault Deutschland — *è un punto di riferimento per tutti e la Adac Cup è un eccellente veicolo promozionale*». A dispetto della forte opposizione da parte del Dtm, l'Adac Cup tedesca di Superturismo non smette dunque di crescere. In due anni la Serie ha eguagliato in spettacolarità quella dell'Itr. Per la popolarità la strada è ancora lunga. Ma il prossimo anno, con ben sette Case impegnate — considerando le già presenti Audi, Bmw, Ford, Honda e Nissan — il balzo in avanti della serie è assicurato.

PORSCHE 911 SOLO SETTIMO MALCHER

Von Gartzzen vincendo si riporta in gioco



PHOTO4

SPA — Von Gartzzen ha riaggantato Malcher al vertice della classifica della Porsche Supercup e ora si preannuncia una dura lotta per il titolo quando manca appena una gara alla termine, quella del 1 ottobre al Nurburgring. Sul tracciato belga, sotto la pioggia, nella ottava prova della stagione il pilota tedesco ha infatti ottenuto la sua seconda vittoria davanti al connazionale Marco Werner, staccato di 1"932. Malcher, che ormai sembrava quasi imbattibile, è invece scivoltato al settimo posto. «*Purtroppo la mia vettura aveva un assetto non ottimale per il bagnato* — si è giustificato a fine corsa il francese — *e così ho dovuto combattere per tutta la gara con un forte sovrasterzo*». Peggio è andata al pluricampione del mondo di rally Miki Biasion, invitato d'eccezione. Al secondo giro si è intraversato ed è finito nella terra a bordo pista... «*un fondo che mi è molto familiare*» ha commentato scherzosamente il pilota italiano. Molto bella è stata la battaglia per il terzo posto fra Gachot e Collard. Quest'ultimo, alla fine, ha avuto la meglio.

Wolfgang Monsehr

PORSCHE 911

Spa (B), 27 agosto
Supercup, 8. prova

Classifica: 1. Von Gartzzen, 10 giri in 29'04"515, media 143,916 kmh; 2. Werner a 1"932; 3. Collard a 4"821; 4. Gachot a 6"925; 5. Huisman a 9"238; 6. Grohs a 9"969; 7. Malcher a 10"543; 8. Farbacher a 15"332; 9. Corradi a 43"118; 10. Kamps a 58"353.

Gpv: Collard, 2'51"266, media 146,593 kmh.

Classifica camp.: 1. Malcher 156; 2. Von Gartzzen 152; 3. Collard 140; 4. Huisman 98; 5. Werner 76; 6. Corradi 69.

TURISMO BRITANNICO SVOLTA IN TESTA AL CAMPIONATO

Colpo a vuoto di Rydell Cleland ora vede il titolo

SNETTERTON — Grazie a un incredibile colpo a vuoto di Rydell e Cleland si ritrova a un passo dal titolo nel campionato britannico di Superturismo. Quando mancano due soli appuntamenti al termine, la serie d'Oltremare ha preso un'improvvisa svolta. Dall'undicesimo incontro della stagione il pilota della Volvo 850 è infatti uscito con 52 punti di distacco da quello della Vauxhall Cavalier, già alla vigilia forte di un discreto vantaggio in classifica. La pioggia nella prima gara e il nervosismo nella seconda sono stati i due fattori che hanno condizionato il risultato di Snetterton, giocando un brutto tiro a Rydell. A pochi minuti dall'inizio della prima corsa sul circuito si è infatti abbattuto un rovescio. Lasciata libera scelta di pneumatici, Rydell, Cleland e Radisich, che avevano optato per i rain, si sono così ritrovati nei pasticci quando la pioggia è cessata e, a metà gara, la pista ha cominciato ad asciugarsi. Dopo aver inizialmente lottato in testa alla corsa, Radisich, Cleland e il poleman Rydell sono lentamente scivolati nelle retrovie concludendo rispettivamente nono, tredicesimo e quattordicesimo. Kevin Burt, con le slick, si è così ritrovato al comando, aggiudicandosi la prima vittoria nella Serie britannica. Il secondo posto è andato invece a Leslie, dopo una dura lotta con Watts, terzo, e Briggs, poi ottavo per un testacoda. Quinto è giunto Tarquini dietro a Gravett, primo dei privati, mentre Cecotto, autore del giro più veloce, si è piazzato solo decimo a causa di una sosta ai box per sostituire i pneumatici. Nella seconda gara è stato invece il nervosismo a mandare in tilt Rydell. Ancora in pole, il pilota della Volvo è scattato al comando davanti a Harvey e Hoy; ma al quindicesimo giro è uscito di pista, lasciando la vittoria a Hoy che ha preceduto Harvey e Cleland.

TURISMO

Snetterton (GB), 28 agosto

c. britannico, 20./21. prova

1. gara: 1. Burt (Ford Mondeo) 18 giri in 23'57"16, media 141,560 kmh; 2. Leslie (Honda Accord) a 20"17; 3. Watts (Peugeot 405 Mi16) a 20"68; 4. Gravett (Ford Mondeo) a 22"26; 5. Tarquini (Alfa Romeo 155 Ts) a 24"89; 6. Kaye (Honda Accord) a 25"02; 7. Sugden (Toyota Carina) a 26"17; 8. Briggs (Vauxhall Cavalier) a 28"28; 9. Radisich (Ford Mondeo) a 37"59; 10. Cecotto (Bmw 318i) a 49"00.

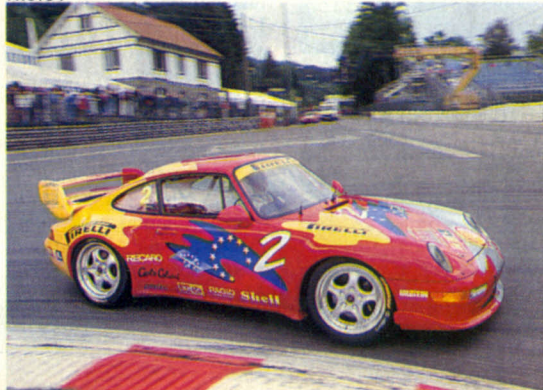
Gpv: Cecotto, 1'14"95, media 150,844 kmh.

2. gara: 1. Hoy (Renault Laguna) 20 giri in 24'42"79, media 152,501 kmh; 2. Harvey (Volvo 850) a 0"50; 3. Cleland (Vauxhall Cavalier) a 1"57; 4. Neal (Ford Mondeo) a 11"03; 5. Briggs a 23"00; 6. Bailey (Toyota Carina) a 23"20; 7. Sugden a 23"30; 8. Leslie a 27"07; 9. Kaye a 27"45; 10. Menu (Renault Laguna) a 28"57.

Gpv: Rydell (Volvo 850), 1'13"13, media 154,609 kmh.

Classifica camp.: 1. Cleland 294; 2. Rydell 242; 3. Menu 215; 4. Harvey 163; 5. Hoy 135; 6. Radisich 130.

PHOTO4



Rovinato da Hauser il debutto di Bertaggia

SALISBURGO — Debutto degno di attenzione nel Superturismo tedesco per Enrico Bertaggia, neo acquisto del team di Walter Wolf, semiufficiale Ford, dopo una dura selezione con altri cinque piloti. Con la Mondeo a trazione anteriore, il veneto ha segnato subito tempi di tutto rispetto, nonostante la non perfetta messa a punto della vettura. Nella seconda gara ha lottato con Biela, Maassen e Nissen e avrebbe potuto entrare nei primi dieci se Hauser non l'avesse buttato fuori: una manovra non nuova per lo svizzero, a suo tempo responsabile del drammatico incidente di Cazzago in Formula Opel. «*Sono comunque soddisfatto dell'esordio* — ha poi detto Bertaggia — *e correrò anche negli ultimi due appuntamenti. Questo è un super-campionato e vorrei gettare le basi per restarci stabilmente nel '96*».



Al Salzburgring doppietta di Winkelhock, in alto a sinistra, e due terzi posti per Ravaglia, a centro pagina. Al debutto nell'Adac Cup, Bertaggia, a sinistra, è stato buttato fuori da Hauser. In Porsche Supercup, subito «out» Biasion, a destra, e vittoria di Von Gartzzen, in alto

La Winston Cup è proprio un altro mondo

BRISTOL — Incredibile mondo delle Stock Car. Sì, è proprio «tutto un altro mondo». Nella 22. prova della Winston Cup, malgrado i tanti contatti ravvicinati nessun pilota ha avuto molto da ridire contro l'avversario che aveva provocato l'incidente... in alcuni casi addirittura in maniera fin troppo evidente. «Certo, se non avessi vinto gli avrei dato del matto» — ha risposto ad esempio il vincitore Terry Labonte a chi a fine gara gli chiedeva come avesse reagito alla tamponata di Earnhardt all'ultima curva — *ma onestamente non penso che Dale volesse distruggermi. Certi incidenti in gara possono succedere, per cui non ce l'ho con lui*. Ed è finita con un sorriso anche fra Rusty Wallace e ancora Earnhardt, entrati in contatto al 30. giro. L'Intimidator, come è chiamato il pluricampione, ha infatti dato subito prova di grande lealtà quando via radio ha detto al proprio capomeccanico di andare a portare le scuse al team di Wallace. Cosicché a fine gara i due, come niente fosse successo, davanti a due vetture ormai da buttare si sono divisi una bottiglia d'acqua, fra le ovazioni del pubblico, in delirio per questa incredibile gara di Bristol.

STOCK CAR NEMMENO UN TAMPONAMENTO FERMO

Per Terry vittoria in... testacoda



fotografie PHOTO4

BRISTOL — Ha vinto tagliando il traguardo in testacoda! Dopo 500 giri e 3 ore e 15 minuti di gara, Terry Labonte ha passato vittorioso la linea dell'arrivo in mezzo al fumo, con la sua Chevrolet Monte Carlo completamente distrutta dall'urto contro il muro solo 10 metri prima in seguito a una «toccata» rifilatagli da Dale Earnhardt nell'estremo e vano tentativo di passare il rivale all'ultima curva. Terry Labonte si è aggiudicato così la 22. prova della Winston Cup-Stock Car, una gara che ora probabilmente passerà alla storia, per situazioni che hanno avuto quasi dell'incredibile. Partito con il secondo tempo dietro a Martin, Terry Labonte ha preso il comando solo al



LABONTE

431. giro dei 500 in programma, mentre il grande movimentatore della gara è stato Earnhardt, il sette volte campione della specialità, che punta al record degli otto titoli. Earnhardt si è infatti dapprima toccato con Rusty Wallace, al 30. giro, ed è stato retrocesso con bandiera nera all'ultimo posto; poi ha rimontato una prima volta fino a prendere il comando, al 185. giro, davanti a Jeff Gordon; quindi ha tamponato Cope — che aveva sbagliato una cambiata dopo una bandiera gialla — rovinando tutto l'anteriore. Ha questo punto l'abilità del suo team è stata eccezionale. Durante le fasi di neutralizzazione della gara con bandiera gialla, il pluricampione si è fermato per ben 5 volte per riparare i danni sulla propria Chevrolet Monte Carlo e i meccanici sono riusciti a «rammendare» a tappe la vettura con una velocità tale da consentirgli di restare sempre nel giro del leader della corsa. Poi a complicare la vita a Earnhardt ci si è messo anche Lake Speed. Cosicché negli ultimi 50 giri il pilota della Chevrolet ha dovuto tirare fuori tutta la sua classe per recuperare, piombando alle spalle di Terry Labonte all'ultima curva, senza però riuscire a superarlo, neppure dopo averlo spedito contro il muro. Dopo tanto incredibile...autoscontro, con il record di 15 bandiere gialle e con quasi tutte le vetture con evidenti segni della dura battaglia, dietro le due Chevrolet di Labonte ed Earnhardt si è piazzata terza la Ford di Jarrett — a lungo in testa — davanti alla Chevrolet del reddivivo Darrell Waltrip. Solo sesto Jeff Gordon, attentissimo a non fare errori e continuare a mantenere la propria leadership nella Winston Cup.

Antonio Ferrari

STOCK CAR

Bristol (USA), 26 agosto
Winston Cup, 22. prova

Classifica: 1. T. Labonte (Chevrolet Monte Carlo) 500 giri in 3.15'03", media 131,904 kmh; 2. Earnhardt (Chevrolet Monte Carlo) a 0'10"; 3. Jarrett (Ford Thunderbird); 4. D. Waltrip (Chevrolet Monte Carlo); 5. Martin (Ford Thunderbird); 6. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo); 7. Marlin (Chevrolet Monte Carlo); 8. M. Wallace (Ford Thunderbird); 9. J. Burton (Ford Thunderbird); 10. Cope (Ford Thunderbird).

Classifica camp.: 1. J. Gordon 3260; 2. Marlin 3184; 3. Martin 3080; 4. Earnhardt 3066; 5. Mugsgrave 2969; 6. T. Labonte 2834.

Dominio assoluto di Ralph Firman, a destra, in F. 3 a Brands Hatch. Il pilota del Paul Stewart Racing si è aggiudicato il successo in entrambe le gare partendo dalla pole. Tom Kendall, in basso, ha ottenuto con la Ford Mustang il primo successo della stagione in Trans-Am



ORSI

F. 3 BRITANNICO CON POLE E DOPPIETTA

En-plein di Firman

BRANDS HATCH — L'aria di casa lo ha riportato prepotentemente al top e gli ha fatto prendere il volo nel campionato britannico di F.3. A Brands Hatch, a due passi da casa sua, nella 11. e 12. prova della stagione Ralph Firman si è aggiudicato due pole, due vittorie e due giri più veloci, senza lasciare il minimo spazio ad altri. Per il ventenne pilota del Paul Stewart Racing — che tra l'altro è un figlio d'arte, del ben noto Ralph Firman costruttore dei telai Van Diemen per la F. Ford — quelle di Brands Hatch sono state la quarta e la quinta vittoria della stagione. Così ora, quando mancano appena sei gare al termine della stagio-

ne, Firman è salito a quota 148 punti in classifica generale, con 36 di vantaggio sul brasiliano Neves. A Brands Hatch solo quest'ultimo è riuscito a tenere il suo passo nelle fasi iniziali della prima gara, ma poi si è dovuto arrendere, costretto per di più a difendersi dagli attacchi del connazionale Da Matta. Nella seconda gara oltre a Firman l'unico a essersi messo in evidenza è stato Davies, secondo dopo un'ottima partenza. Quinto posto per Arnold dopo un duello molto duro con Da Matta, durato per tutti i 25 giri. Solo un sesto e un settimo posto, invece, per Doufur che così è scivolato dal secondo al quarto posto in campionato.

FORMULA 3

Brands Hatch (GB), 27 agosto
c. britannico, 11/12. prova

1. gara: 1. Firman (Dallara 395-Mugen) 25 giri in 17'59"12, media 161,54 kmh; 2. H. Neves (Dallara 395-Mugen) a 0'78; 3. Da Matta (Dallara 395-Mugen) a 1'02; 4. Gavin (Dallara 395-Vauxhall) a 1'42; 5. Davies (Dallara 395-Mugen) a 2'41; 6. Dufour (Dallara 395-Mugen) a 3'12; 7. Gene (Dallara 395-Mugen) a 5'35; 8. Mollekens (Dallara 395-Mugen) a 7'14; 9. Shaw (Dallara 395-Fiat) a 8'78.
Gpv: Firman, 42'17, media 165,35 kmh.

2. gara: 1. Firman, 25 giri in 17'50"51, media 162,84 kmh; 2. Davies a 3'57; 3. Gavin a 3'96; 4. H. Neves a 6'65; 5. Arnold (Dallara 395-Vauxhall) a 7'76; 6. Da Matta a 8'27; 7. Dufour a 8'74; 8. Mollekens a 11'50; 9. Gene a 11'94.
Gpv: Firman, 42'00, media 166,02 kmh.

Classifica camp.: 1. Firman 148; 2. H. Neves 112; 3. Gavin 110.

TRANS-AM IL PILOTA DELLA FORD ORA PENSA AL TITOLO

Primo centro per Kendall

ROAD ATLANTA — Tom Kendall, con la Ford Mustang, è finalmente tornato al successo in Trans-Am, dopo un digiuno che durava dallo scorso anno, e ha incrementato il suo vantaggio in campionato, dove finora aveva ottenuto solo una serie molto buona di piazzamenti. Kendall in questo modo ha spezzato la serie consecutiva di tre vittorie di Ron Fellows, a Road Atlanta solo undicesimo, a un giro, a causa di un incidente.

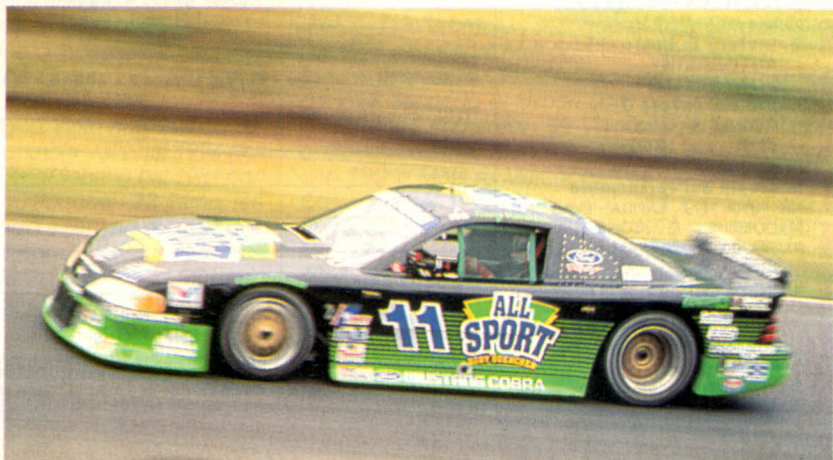
TRANS-AM

Road Atlanta (USA), 27 agosto
campionato Usa, 10. prova

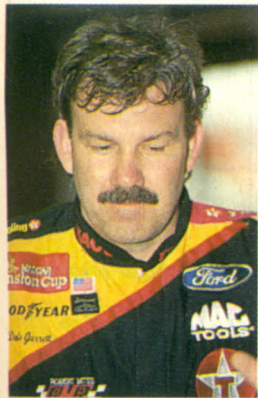
Classifica: 1. Kendall (Ford Mustang) 40 giri in 1.41'16"246, media 96,091 kmh; 2. Galles (Chevy Camaro) a 0'161; 3. Said III (Ford Mustang); 4. Schroeder (Ford Mustang); 5. Sharp (Chevy Camaro); 6. Simo (Ford Mustang).

Gpv: 1. Fellows, 1'21'436, media 179,246 kmh.
Classifica campionato: 1. Kendall 282; 2. Fellows 253; 3. Schroeder 237; 4. Simo 194.

MOHLENKAMP



In Stock Car vittoria... rocambolesca di Terry Labonte, sopra, tamponato all'ultima curva da Earnhardt, a sinistra, con il numero 3. Sotto Jarrett terzo



DOVE SI CORRE

a cura di MARCO RAGAZZONI

WEEK END

VELOCITA'

9-10 SETTEMBRE

MONZA

Eurocup Renault Clio
Coppa Italia Renault Clio
Ferrari Challenge Italia

9 SETTEMBRE

MONTEREY

Campionato F. Atlantic

SILVERSTONE

Campionato Britannico F.2

RICHMOND

Nascar Winston Cup Stock Car

9-10 SETTEMBRE

SNETTERTON

Campionato Britannico F.3

10 SETTEMBRE

MONZA

Campionato Mondiale di F.1

OULTON PARK

Campionato Britannico Turismo

LAGUNA SECA

Campionato F. Indycar

WUNSTORF

Campionato Tedesco Adac
Turismo D2

DALLAS

Campionato Trans-Am

RALLY

8-10 SETTEMBRE

PRINCIPE DE ASTURIAS (E)

Campionato Europeo Rally
Coefficiente 10

9-10 SETTEMBRE

SAVONA

Rally Nazionale
Tel. 019/565544

RALLY CITTÀ DI LIVORNO

Coppa Italia 5. zona

ALTRE SPECIALITA'

8-10 SETTEMBRE

REVIVAL RALLY CITTÀ DEI CAMPIONI (Schio)

9-10 SETTEMBRE

CEFALÙ-GIBILMANNA (PA)

Coppa Italia Velocità in Salita e
Campionato italiano della
montagna per auto storiche.

TRENTO-BONDONE (TN)

Campionato Italiano
Velocità in Salita
Campionato italiano della
Montagna Auto Storiche

LUGAGNANO VERNASCA (PC)

Coppa Csaì Slalom 2. zona

COLLINE PISTOIESI (PT)

Coppa Csaì Slalom 3. zona

TROFEO CILENTO (SA)

Coppa Csaì Slalom 5. zona

3. SLALOM CITTÀ DI ALASSIO PER ELETROSOLARI (SV)

Scuderia Tre Torri Corse

3. COPPA CITTÀ DI FAVARA (AG)

Slalom

10. SLALOM DELLA VALLE INTELVI (CO)

Promotion & Services

SLALOM MURO LUCANO (PZ)

Basilicata Corse

SLALOM BUDDUSÒ (SS)

Associazione motoristica
pattadese

SLALOM CITTÀ DI MESTRE (VE)

Ac Venezia

TROFEO SPORTURISMO (FO)

Cesena

2. FORMULA RALLY CITTÀ D'ALBA (CN)

991 Racing (Cuneo)

3. FORMULA RALLY (MN)

Galzoldo degli Ippoliti (MN)
Tel. 0376/720061



EUROSPORT

Lunedì 4 settembre

12.00 INDYCAR
VANCOUVER
replica

Martedì 5 settembre

20.00 MOTORS
MAGAZINE
panoramica
sulle gare europee

Mercoledì 6 settembre

11.30 MOTORS
MAGAZINE
replica

19.00 F.1 MAGAZINE
notizie
dal mondo dei Gp

24.00 F.1 MAGAZINE
replica

Giovedì 7 settembre

18.30 CAR RACING
Rallycross europeo

Venerdì 8 settembre

13.00 F.1 GP ITALIA
qualifiche

22.00 F.1 GP ITALIA
qualifiche replica

Sabato 9 settembre

13.00 F.1 GP ITALIA
qualifiche

18.30 POLE POSITION
rubrica

Domenica 10 settembre

10.30 F.1 GP ITALIA
warm-up

14.30 F.1 GP ITALIA
diretta della gara

22.00 INDYCAR
diretta da Laguna Seca

SKY SPORT

Martedì 5 settembre

11.00 DRAG RACING

Venerdì 8 settembre

11.00 POLE POSITION

DSF

Lunedì 4 settembre

10.00 - 16.00 - 23.00
MOTORSPORT

Martedì 5 settembre

24.00 MOTORSPORT

Mercoledì 6 settembre

24.00 MOTORSPORT

Giovedì 7 settembre

9.00 MOTORSPORT

Venerdì 8 settembre

13.30 MOTORSPORT

Sabato 9 settembre

13.00 - 19.30 - 21.15
MOTORSPORT

Domenica 10 settembre

11.30 - 18.30
MOTORSPORT



SETTE GIORNI IN TV

RAI 3

Lunedì 4 settembre

16.10 **KARTING**
sintesi della gara mondiale
di Valvibrata

Mercoledì 6 settembre

15.50 **F.3 ITALIANO**
sintesi della gara di Binetto

Venerdì 8 settembre

12.55 **F.1 GP ITALIA**
qualifiche

Sabato 9 settembre

12.55 **F.1 GP ITALIA**
qualifiche

RAI 2

Domenica 10 settembre

10.25 **F.1 GP ITALIA**
warm-up

14.30 **F.1 GP ITALIA**
diretta della gara

Lunedì 11 settembre

24.05 **PROCESSO AL GP**

TMC

Mercoledì 6 settembre

24.40 **CRONO**
replica

Venerdì 8 settembre

24.40 **SPECIALE CIVT**

Sabato 9 settembre

13.00 **TMC SPEED**

replica

13.30 **CRONO**

replica

Domenica 10 settembre

19.50 **TMC SPEED**

STUDIOCOLOMBO



TELE + 2

Da lunedì 4 a

venerdì 8 settembre

14.30 **COAST TO COAST**

ITALIA 1

Venerdì 8 settembre

24.50 **F.1 GP ITALIA**

dopo prove

Sabato 9 settembre

24.50 **F.1 GP ITALIA**

dopo prove

Domenica 10 settembre

12.00 **GRAND PRIX**
settimanale motoristico

24.50 **F.1 GP ITALIA**

commento al Gp

Lunedì 11 settembre

24.50 **SPECIALE F.1**

dopo Monza

ODEON

Venerdì 8 settembre

24.00 **RACING TEAM**

Week-end pieno a
Monza per il Gp
d'Italia dove oltre ai
bolidi di F.1 saranno in
pista anche le Clio dei
campionati italiano ed
europeo, al centro.
Sempre grande
l'attenzione prestata
da Tmc al Campionato
Italiano Turismo,
a fianco