

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **42**
Anno XXXIII - 19-25 ottobre 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

IN REGALO
IL POSTER DI CUNICO
PRIMO AL SANREMO



CACCIA GROSSA

DOPO L'ACCORDO McLAREN-PEUGEOT
E QUELLO QUASI FATTO BENETTON-RENAULT
TUTTI VOGLIONO I SEDILI VACANTI
DI SENNA E PATRESE



Foto: G. Rossi

**NEL MONDIALE TURISMO A MONZA
LA FORD BATTE ALFA, OPEL E BMW**

**AUTO
SPRI
NT**

REDAZIONE

40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7, telefono 051/62.27.11,
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna,
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
telefax: 051/625.83.10.

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFOGLI

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

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

SEGRETERIA

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

DISEGNI

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

COLLABORATORI

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

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

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE

ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchinetti** - Ufficio Pubblicità:
Loredana Malaguti - Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio
diffusione: **Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto
Solfieri**



VELOCITA'

TEST IN GARA

14 Prova d'orchestra

In occasione della Finale Europea del Challenge 348 abbiamo avuto l'opportunità di guidare per la Ferrari. Ecco come è andata

FORMULA INDY

22 Paura di volare

Bill Stokkan, presidente Cart, spiega perché negli Usa hanno bocciato il suo piano di espansione della serie. Silurandolo...

FORMULA UNO

28 Blocco attivo

Il Consiglio Mondiale della Fia ha confermato il divieto '94 alle monoposto con le sofisticazioni elettroniche. Per cui...

FORMULA UNO

42 Patrese spiega Suzuka

Il pilota padovano racconta quali sono le insidie del difficile tracciato giapponese dove la Ferrari spera di tornare in alto

92

**Provata
la Bmw
325 Tds**



68

**Finale
Internazionale
Turismo**



RALLY

MONDIALE

80 Sanremo a Cunico

Il pilota della Ford Italia conquista il primo successo iridato battendo la Lancia Delta Hf di Sainz. E suggella una carriera...

L'ALTRA DOMENICA

98 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

27 Domenica notte

di Carlo Cavicchi

114 Bastian contrario

punto di vista controcorrente

RUBRICHE

6 lettere

8 news karting

10 news estero

12 news modelli

46 news velocità

50 domenica sprint

78 news rally

94 news prodotto

106 portobello

107 crucisprint

110 dove si corre

113 teleschermo

io, canaglia



J'accuse!

■ **GIORGIO FALETTI**

Poi dicono che lo sport è sport, che uno non si deve incazzare, che l'importante è partecipare. Se lo dicono a Kankkunen, che ha vinto anche la forfora, magari quello fa un sorrisetto di modestia, ma intanto si è già slogato il braccio almeno un paio di volte a forza di agitare bottiglie di champagne alla fine delle gare. Se lo dicono a me, che l'unica cosa che ho agitato una volta, alla fine di una gara, è stato un barattolo di ketchup, riempio un juke-box col disco di Masini e li faccio suonare tutti insieme. L'anno scorso, ad esempio, quando partecipai al Rally di Sanremo, con la Delta Martini, la sera prima della partenza, con tutti i crismi e carismi, recitai la preghiera del pilota sfigato:

«Signore, io non auguro del male a nessuno, ma se per caso davanti a me tutti si ritirassero e io vincessi la gara, non sarebbe meraviglioso? In cambio io ti prometto che sarò buono e darò disdetta all'abbonamento a "Le ore" e "Pornostorie d'oggi"!»

Poi la gara è partita e, nonostante un tifone alla fine della seconda tappa, non si è ritirato neanche l'orlo dei pantaloni di un meccanico. Ho il sospetto, anzi, che qualcuno si sia aggiunto durante la gara e che, alla fine, c'erano addirittura più macchine che alla partenza. Quest'anno, invece, che botta di Cu...nico! Vuoi vedere che, oltre che far andar piano le macchine, sono talmente sfigato che faccio andare piano anche le preghiere? Vuoi vedere che la mia orazione dell'anno scorso è arrivata in Cielo solo quest'anno per cui, la gara che dovevo vincere io, in realtà se l'è vinta un altro?

Questo è il motivo per cui sono così amareggiato. C'è qualcuno, da qualche parte, che osserva soddisfatto una coppa che non gli appartiene, in quanto io, l'anno scorso, senza saperlo, ho vinto il Rally di Sanremo di quest'anno! Sono tutti capaci a vincere con l'inganno!



Merlin a Lonato (fotoBENEDETTI)



 **CLIC**

Sidekart

FERMO POSTA

DANIELE COSIMELLI - Roma — **RUGANTINO MARCANTONI** -Prato (Firenze) — La lettera di Paolo Calosci, pubblicata su Autosprint N. 39 '93, ha innescato un'accesa discussione fra i nostri lettori, sia verbale sia epistolare. Sicuramente l'opinione più comune è quella che il tifo non dovrebbe mai raggiungere limiti estremi, soprattutto del tipo da ultras del pallone.

SIMONA SALERNO - Torino — In genere le scuderie inviano le foto con gli autografi dei loro piloti. Visto che la nostra lettrice non ha avuto risposta dalla McLaren per quanto riguarda Ayrton Senna, ora le consigliamo di rivolgersi alla Williams, forse potrà avere miglior fortuna... L'indirizzo è il seguente: Williams Cars, Basil Hill Road - Didcot - Oxfordshire OX11 7Hw - Gran Bretagna.

MATTEO MENAPACE e DAVIDE ZANI - Pergine Valsugana (Trento) — Progettare una monoposto di Formula 1 senza avere a disposizione i regolamenti ci sembra un'impresa molto ardua. Il vostro risultato assomiglia parecchio all'attuale Benetton di F. 1. Vi consigliamo di cimentarvi nuovamente non appena saranno noti i regolamenti tecnici definitivi. Attendiamo il vostro nuovo progetto ma, attenzione, perché saremo severissimi...

PAOLO BALDINETTI - Rapallo (Genova) — Complimenti per i fumetti, sono davvero molto ben disegnati. Per il momento non siamo interessati alla loro pubblicazione, grazie comunque per avere pensato a noi e in bocca al lupo per il suo futuro come vignettista.

ALESSANDRO MEREU - Riva Trigoso (Genova) — L'abbonamento annuale ad Autosprint costa L. 140.000, semestrale la metà. Se è interessato può inviare la somma tramite assegno bancario intestato alla Conti Editore SpA - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro (Bo), oppure può effettuare un versamento sul nostro conto corrente postale (N. 244400), sempre intestato alla Conti Editore, o con vaglia postale. Le raccomandiamo di specificare la rivista alla quale intende abbonarsi. Il nostro lettore vorrebbe inoltre vendere alcune annate di Autosprint (dal 1987 al '92), tutte con all'interno le dispense relative al Gp. Il prezzo degli arretrati è trattabilissimo e chi è interessato può telefonare ad Alessandro Mereu 0185 - 480771.

EMANUELA ROCCATO - Milano — Le consigliamo di rivolgersi direttamente alla Benetton per il fans club di Schumacher: Benetton Formula 1 - Whiteways Technical Center - Enstone Chepping - Norton Oxon - Gran Bretagna.



PHOTO4

Munaretto Zumelli e un errore

Sono un appassionato di rally e assiduo lettore di Autosprint, giornale che trovo interessante, serio e competente. Tuttavia un articolo inserito nel numero 36, a pagina 70, articolo che illustrava le speranze e le realtà del rallismo femminile, mi ha lasciato sconcertato. Si afferma che Enrica Munaretto «è seconda in classifica dietro a Luisa Zumelli» e, dopo qualche riga, si afferma che «Luisa Zumelli ora ci riprova nel tricolore, che attualmente la vede in testa». Per quanto mi risulta, prima del rally del Salento, la situazione di classifica era questa: Munaretto punti 65, Zumelli punti 59,38. Inoltre, sempre a quanto mi risulta, la Munaretto è passata in testa alla classifica con il rally dell'isola d'Elba e, da quel momento, è stata sempre in testa. Allora due sono le possibilità: o le informazioni in mio possesso sono errate (ma non credo proprio che lo siano), oppure il signor Sergio Remondino, estensore dell'articolo in questione, soffre di antipatie e simpatie perché travisa fatti e punteggi. Mi scuso di questo intervento, ma gradirei una precisazione e una informazione più esatta e più serena.

Leonardo Ingresso
Lecce

È successo, molto banalmente, che nell'estendere quell'articolo ci si sia basati

su una classifica sbagliata. Tutto qui e non, come dice lei, per simpatie, antipatie o travisamenti di fatti e punteggi. Nella vita accade anche che ci si sbagli, senza per questo dover essere in malafede. E lode alla Munaretto (nella foto la sua Escort al Salento), alla fine campionessa femminile...

Ecco tutti i campioni tricolori

Vorrei avere alcune informazioni che mi servono per completare il mio archivio. Vorrei sapere quali piloti hanno conquistato il titolo di Campione Italiano Assoluto e, da Dumfries in poi, quali piloti collaudatori ha avuto la Ferrari.

Sergio Febbraro
Roma

La sua origine risale agli an-

ni '60 e inizialmente era denominato «Premio Corsa F.1 Assoluto» perché si sottintendeva il fatto che veniva assegnato a chi raccoglieva punti partecipando al Campionato del mondo di F.1. Nel triennio '67-'68-'69 il titolo non fu assegnato e nessun italiano ottenne risultati eclatanti (1 punto nel '67 e 6 nel '68 per Ludovico Scarfiotti). In seguito, assunta la denominazione di Campionato Assoluto, il titolo è stato aperto alle varie categorie della velocità in circuito, con una serie di coefficienti correttivi a seconda del livello di importanza del singolo campionato. Da questa stagione il Campionato Assoluto è aperto anche ai rally, sempre con il sistema dei coefficienti correttivi per attribuire i punti. Si possono accumulare risultati in tutte le gare valide per campionati, trofei o coppe Fia, in gare di F.1 non valide per il mondiale, nelle

gare dei tricolori di F.3, Prototipi, Europa Boxer, Super Turismo. Per fare un esempio segnaliamo che ogni risultato conseguito in F.1 si moltiplica per 7, nel mondiale rally per 5, nell'Europeo della montagna per 2, nell'Europa Boxer per 1. Il titolo andrà a chi avrà più punti in totale. Per il vincitore ci sarà un riconoscimento di prestigio e premi d'onore per gli altri. Ecco di seguito l'elenco dei piloti ai quali è stato assegnato il titolo dal 1961 in poi.

- 1961 Giancarlo Baghetti
 - 1962 Giancarlo Baghetti
 - 1963 Lorenzo Bandini
 - 1964 Lorenzo Bandini
 - 1965 Lorenzo Bandini
 - 1966 Lorenzo Bandini
 - 1967 non assegnato
 - 1968 non assegnato
 - 1969 non assegnato
 - 1970 Ignazio Giunti
 - 1971 Nino Vaccarella
 - 1972 Andrea de Adamich
 - 1973 Arturo Merzario
 - 1974 Andrea de Adamich
 - 1975 Arturo Merzario
 - 1976 Vittorio Brambilla
 - 1977 Vittorio Brambilla
 - 1978 Bruno Giacomelli
 - 1979 Piercarlo Ghinzani
 - 1980 Riccardo Patrese
 - 1981 Mauro Baldi
 - 1982 Michele Alboreto
 - 1983 Eddie Cheever
 - 1984 Elio De Angelis
 - 1985 Michele Alboreto
 - 1986 Bruno Corradi
 - 1987 Michele Alboreto
 - 1988 Michele Alboreto
 - 1989 Riccardo Patrese
 - 1990 Riccardo Patrese
 - 1991 Riccardo Patrese
 - 1992 Riccardo Patrese
- (Nella foto sotto a sinistra Riccardo Patrese). Per quanto riguarda i collaudatori della Ferrari da Johnny Dumfries in poi ricordiamo J.J.Lehto, Roberto Moreno, Nicola Larini, Gianni Morbidelli, Andrea Montermini.

Il tragico destino di Koinigg

Vi sarei grato se poteste fornirmi notizie dettagliate circa la carriera agonistica del pilota austriaco Helmut Koinigg, tragicamente scomparso durante il secondo Gp della sua carriera, a Watkins Glen, nel 1974. Sarei inoltre molto grato se poteste farmi avere notizie circa il drammatico incidente in cui perse la vita.

Antonio Di Sandro
Fidenza (Parma)



I terribili guard-rail del circuito americano di Watkins Glen, che l'anno prima erano costati la vita a Francois Cevert, nel '74 decretarono la condanna a morte di Helmut Koinigg, giovane pilota di belle speranze che era al suo secondo Gp. Appena sposato, il 25enne austriaco aveva tentato la sorte nel Gp di casa, mancando però la qualificazione con la Brabham Bt42 di proprietà di Martino Finotto. Poi un colloquio nei box di Monza con John Surtees, che l'aveva invitato a fare un provino su una delle sue monoposto, a Goodwood. Il test era andato bene e Koinigg era stato scelto per pilotare la Tsl6 negli ultimi due Gp della stagione. A Mosport, nel Gp del Canada, si era qualificato in terz'ultima fila, con il 21esimo tempo, a fianco di Jacky Ickx. In gara aveva concluso il suo primo Gp in 10. posizione, a due giri dal vincitore Fittipaldi. Poi il Gp d'America a Watkins Glen, la partenza in penultima fila con il 24esimo tempo, l'incidente al nono giro. Quella che oggi sarebbe forse una uscita innocua si trasformò in una trappola mortale, con il guard-rail che decapitò Koinigg. Prima di arrivare in F.1 l'austriaco aveva gareggiato con le monoposto addestrative Formula V e Super V, con la Kaimann-Opel di F.2 nelle cronoscalate e con la Porsche Rsr Turbo del Martini Racing nelle gare di durata, in coppia con Manfred Schurti.



La Rai e la diretta del Super Turismo

Seguo con particolare interesse il Campionato Italiano Velocità Turismo. Sabato 2 ottobre i miei compagni ed io avevamo organizzato un pomeriggio sportivo all'insegna dei motori: la diretta del Super Turismo dal Mugello, tra l'altro l'ultima telecronaca di questa stagione. Ma, protagonista la Rai, l'appuntamento è stato disatteso. E non è la prima volta che questo disservizio accade: il 4 settembre, infatti, da Pergusa potevamo «ammirare i volti», «ascoltare la musica» delle auto in corsa e... immaginare quello che accadeva in pista. Per questo ultimo collegamento poi, alla delusione di un appuntamento vanificato si è aggiunta la beffa: nessuna sede Rai ha annunciato, almeno per correttezza, il cambiamento del programma da noi atteso. Atteso sino alle ore 18, quando si è concluso il sabato sportivo in onda su Rai 3. E nessuno dei notiziari sportivi in onda dopo quell'orario ha trovato una manciata di secondi per informarci che la diretta del Mugello sarebbe sì, stata trasmessa (su Rai 2 dopo altri collegamenti sportivi), ma ad un'ora propizia per chi al sonno preferisce la veglia: l'una e trenta! E non è tutto perché la programmazione in questione è stata da noi scoperta (perché di una autentica scoperta si è trattato) nel tardo pomeriggio, scorrendo le pagine del televideo...

Mario Chimenti - Bari

Questo è lo stile della Rai del rinnovamento: nemmeno una comunicazione agli appassionati di automobilismo che l'appuntamento del Super Turismo era stato posticipato a notte fonda. Questo è il rispetto per chi paga il canone, ma è anche il sintomo quanto mai chiaro di quanto poco sia tenuta in considerazione la Csa nell'ambito della Tv di Stato. Le altre federazioni hanno avuto reazioni piuttosto dure non appena si è toccato il loro... orticello televisivo. L'automobilismo, invece, ha accettato i cambiamenti in maniera passiva. Evidentemente c'è chi ritiene che si possa fare a meno della Tv...

L'ALTRA TEDESCA

Seguo con molto interesse il turismo e, in particolare, il Dtm, il campionato tedesco. Faccio il tifo per la Opel Calibra di Keke Rosberg e vorrei vedere pubblicata una foto della vettura, oltre che leggere quante più notizie e dati su di essa.

Alessandro Seren Rosso - Torino

La vera Calibra si vedrà solo nel '94». È quanto dichiarato nella gara del debutto da Walter Treser, responsabile del settore sport della Opel. Questo tanto per chiarire che tipo di Calibra fosse quella vista nell'ultima prova del Campionato Turismo Tedesco, il Dtm, a Hockenheim. È un dato di fatto però che Rosberg l'ha comunque qualificata in quinta fila portandola in gara al 7. posto, subito dietro alle Mercedes di Ludwig e Asch, e facendo registrare una più che rispettabile velocità massima di 268,22 kmh contro quelle di 278, 288 e

281 kmh rispettivamente di Alfa 155 V6 Ti, Ford Mustang 5.0 Gt e Mercedes 190 «Evo2». Detto questo, il potenziale della Calibra è dunque tutto ancora da scoprire, tanto più che, oltre alle carenze di motore ammesse dallo stesso Treser, e sulle quali il preparatore Mader sta lavorando, la vettura ha bisogno anche di un ulteriore sviluppo dell'aerodinamica caratterizzata da un ampio condotto Venturi ricavato al di sotto dell'enorme «labbro» anteriore, che le consente di scendere fino a un coefficiente di penetrazione aerodinamica di 0,28. I prossimi mesi saranno, dunque, determinanti per lo sviluppo di questa vettura, sviluppo che è a cura del team Joest. Ma esaminiamone ora il livello di preparazione raggiunto allo stato attuale. Il motore, anteriore, 6 cilindri a V di 54 gradi, con due alberi a camme in testa per bancata e misure di alesaggio e corsa di 87 x 70 mm, è stato dotato di una gestione elettronica Bosch Motronic Mp 1.8, di carter secco e di uno speciale scarico catalizzato a tre vie. Con i lavori effettuati su pistoni, testata, valvole, sedi valvola e condotti di aspirazione e scarico, il 6 cilindri è stato portato da Mader a un rapporto di compressione di 12,5:1 e a una potenza massima di circa 400 cv a 10.500 giri, con una coppia massima di 28,5 mkg 9.500 giri. Per quanto riguarda la trasmissione, il cambio è montato in posizione longitudinale ed è a 6 rapporti, con ingranaggi a denti dritti. Nel '94 avrà anche comando sequenziale. La frizione è a tre dischi in fibra di carbonio e l'impianto frenante è dotato di sistema Abs in grado di intervenire anche con la trazione integrale di cui è dotata la Calibra. Per quanto riguarda le sospensioni, sia anteriormente che posteriormente sono stati montati mozzi in titanio con fissaggio centrale, barre stabilizzatrici regolabili dall'abitacolo e ammortizzatori Blistein regolabili. In tale configurazione il peso della vettura è di 1040 kg.

Dopo varie vicissitudini la Calibra ha debuttato nel Dtm ma necessita di sviluppo

COCKPIT



Un successo il trofeo South Racing

Nella sempre ricca attività agonistica della South Racing spicca l'annuale omonimo trofeo, di recente concluso. Particolarità dell'edizione '93 è stata quella di assegnare, oltre alle vittorie nella varie categoria kartistiche, altri due premi di divisione: il primo riservato alla Minikart e agli Amatori, il secondo per le rimanenti categorie agonistiche. Nel primo raggruppamento si è imposto Gennaro Barbato, proveniente dalla Classe 60; mentre nell'altra divisione ha avuto la meglio Flavio Fusaro, pilota della 100 Junior. Ma vediamo nello specifico i vari vincitori: Classe 60 Barbato; Classe 100 Junior Fusaro; Classe 100 Nazionale Fucile; Classe 100 Internazionale Iannace; Classe 125 Nazionale Austeri; Classe 125 Internazionale Cetta; Classe 100 Amatori Pragliola; Classe 125 Amatori (aspirato) Ulto; Classe 125 Amatori (valvola) Murolo.

■ **ABRUZZO.** A questo punto della stagione agonistica iniziano ad arrivare a conclusione i campionati regionali. Recentemente è giunta al traguardo serie abruzzese. Ecco nel dettaglio i vincitori delle singole categorie: Classe 60 Minikart Liuzzi; Classe 100 Junior Cardinale; Classe 100 Nazionale Forlini; Classe 100 Internazionale Dragani; Classe 125 Nazionale Faietta; Classe 125 Internazionale Di Gianvito; Classe 100 Amatori Aceto; Classe 125 Amatori (aspirato) Sichetti; Classe 125 Amatori (valvola) Carota.

È partito Go Kart Magazine

È iniziato recentemente il nuovo corso del quindicinale Kart 2000. La rivista per anni gestita con passione dai fratelli Casedei, ora sempre più dediti all'attività agonistica diretta con il loro team di F. Europa Boxer, è ora passata nelle mani di Giovanni Paterlini, nostro collaboratore. Il rinnovamento della testata ha portato a un piccolo cambio delle denominazioni, ora è Go Kart 2000 Magazine; la rivista, che esce sempre con cadenza quindicinale, ha 20 pagine di cui 12 a colori. Il numero di telefono della redazione è 0522 - 49152.



COPPA REGIONI CON FINALE GIALLO:
IL VENETO RECLAMA, MA IN RITARDO

Puglia in volata

UGENTO — È finita con una lunga volata tra due regioni che non avevano ancora scritto il loro nome nell'Albo d'Oro del Campionato Italiano per Squadre Regionali: la Puglia e il Veneto. Alla fine il titolo è stato assegnato alla Puglia, una squadra che ha interpretato al massimo l'impegno mostrando il meglio di sé pur muovendo da un movimento di base che regala in partenza molti atout a zone kartistiche più evolute. I meriti degli atleti in campo sono andati ben oltre, infatti, l'ovvio vantaggio di correre in casa e semmai è solo colpa degli assenti (tanti, troppi) se il fattore campo è stato

in qualche caso determinante. Giuseppe Lotito nella 125 Nazionale, Gianluca Scarcia nella 100 Nazionale e soprattutto Leo Laguardia (pole e tre vittorie in tutti e tre gli incontri) sono stati superbi attori di una sfida molto accesa a dispetto delle già citate defezioni. Però se la Puglia ha festeggiato sul campo, ha poi penato a lungo per l'appello presentato dal Veneto (una sola vittoria grazie a Marcolin, ma una costanza di piazzamenti a dir poco straordinaria) contro l'interpretazione data dai commissari sportivi al regolamento di gara. In sintesi i veneti hanno fatto ricorso perché sono stati scartati ol-

tre il 50% dei risultati disattendendo il regolamento ufficiale che prevedeva uno scarto pari solo al 33%. Ovviamente, se così fosse avvenuto, avrebbero vinto loro ed è naturale l'inviperita contestazione che però è stata rigettata per il ritardo con cui la stessa è stata presentata. Così sono le regole, e vanno rispettate anche se rimane l'impressione che i commissari siano stati pizzicati con le dita nella marmellata. Veneto o Puglia, resta comunque la realtà di quanto di buono e di bello si è visto nel fine settimana su un impianto meraviglioso al punto da giustificare qualunque spostamento.

Leo Laguardia, in alto davanti a «Alessandro», vincendo tutti e tre gli incontri disputati e centrando anche il miglior tempo nelle 100 jr. è stato uno degli artefici del successo che la formazione pugliese, a lato, ha colto nella coppa Fik disputata sulla pista Salentina di Ugento



fotografiePATERLINI

In sede di bilancio di quella che è considerata la manifestazione regina per la nostra Federazione, è però doveroso sottolineare l'equivoco che sta minando alle fondamenta questo pur importante appuntamento e cioè la ben differente interpretazione che viene ad esso attribuita da una parte dalla Fik («è il nostro fiore all'occhiello») e dall'altra dalle varie Case costruttrici («non ci interessa, incastrato com'è in mezzo al Torneo delle Industrie a Parma; non è possibile essere di qua e di là e per noi il Torneo è molto più prestigioso»). Di sicuro si tratta di due eventi molto significativi infelicitemente accavallati uno dentro l'altro, ma solo la Federazione può trovare una via d'uscita altrimenti a rimetterci sarà sempre la gara titolata e solo perché è quella che muove minori interessi economici.

Un'ultima annotazione: in questa gara le gomme non erano contingentate e questo ha significato un vero festival dello spreco con molti piloti che hanno montato coperture nuove dopo ogni scontro di appena 12 giri oppure dopo i soli 2 giri di qualificazione. Una libertà inutile col solo risultato di far sentire alcuni piloti meno furbi quando erano soltanto meno ...ricchi. Di questi tempi non è stata certo una bella scuola di vita.

COPPA FIK DELLE REGIONI

Ugento (Le), 10 ottobre 1993
Campionato italiano per squadre regionali

Classifica finale: 1. Puglia punti 611; 2. Veneto 600; 3. Abruzzo 598; 4. Umbria 584; 5. Marche 565; 6. Sicilia 534; 7. Emilia 532; 8. Lombardia 525; 9. Calabria 495; 10. Basilicata 489; 11. Campania 450.

NOTEVOLE IMPENNATA DI RICHIESTE

Sono 122 i telai da omologare

La prima cosa che salta all'occhio scorrendo la lista delle richieste di omologazione presentate dai costruttori per il triennio 1994-'96 è il numero elevato: l'incremento rispetto a tre anni fa è nell'ordine del 40%. Sono state infatti ben 122 le domande giunte alla Cik, di queste una sola è stata rifiutata, il motivo sta nel mancato rispetto dell'articolo 41, una norma che vieta ai costruttori

di fare riferimenti in alcun modo alla dizione mondiale. Nel caso specifico la Best aveva presentato la richiesta di omologazione del modello World Karting, questo nome tre anni fa era stato accettato. Ma, ora, con la nuova norma non va più bene. Va poi sottolineato che sono comparsi anche nomi nuovi che in realtà sono però legati a marche da anni presenti sulla scena, si tratta del Nannik che fa ca-

po alla Allkart, mentre la Top Kart che propone il Will Kart; per contro il Jolly, il marchio di Gianniberti; presenta due telai. La scelta di usare più nomi comunque serve anche per avere più carte da giocare sul piano delle soluzioni tecniche. In ogni caso le omologazioni diverranno tali solo verso la fine di novembre con l'ispezione della Cik che controllerà l'esistenza dei 50 esemplari previsti.

MANOMETRO

Pressione precisa con Comer

Con mezzi senza sospensioni come i kart, affermare che la pressione delle gomme assume un'importanza basilare è quasi inutile. Per questo la Comer ha prodotto un manometro «di superprecisione» destinato all'impiego kartistico e denominato F.1. Questo manometro è completamente protetto da un rivestimento in gomma per proteggerlo dagli urti molto frequenti nel concitato lavoro in pista, presenta una pratica impugnatura con pulsante di sgonfiaggio (per la regolazione della pressione) ma soprattutto ha una scala di lettura che va da 0 a 2.5 bar (con tacche ogni 50 millibar) vale a dire il campo di pressione impiegate solitamente in ambito kartistico. Il costo al pubblico di questo manometro è di 177.000 lire (Iva compresa), ogni ulteriore informazione può essere richiesta al numero telefonico 0522/ 953131.



VOLTINI

NOVITÀ

Portadisco e corona Tonykart

La Tonykart ha messo in produzione una serie di portadisco e portacorona, nella foto. Si tratta di un aggiornamento delle componenti proposte fino ad ora: le novità riguardano infatti la struttura più robusta e la forma a stella leggermente decentrata. I prezzi sono rimasti invariati: il portacorona costa 68.000 lire e il portadisco 70.000, Iva inclusa. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta alla Tonykart telefono 030 -6801031.



VOLTINI

NESSUN RITIRO DI MOTORI

Cambia la Minikart

Come un fulmine a ciel sereno dall'Esecutivo Csaì si è abbattuta sulla 60 Minikart una disposizione che farà sicuramente discutere. L'organo dell'autorità sportiva nazionale nell'ultima riunione di inizio mese ha infatti stabilito che nella categoria introduttiva alla disciplina kartistica dal 1. gennaio '94 non sarà più possibile ritirare i motori «sospetti» per rimpiazzarli con altri forniti dalla Casa che li costruisce per la categoria. Per il passato era infatti sufficiente che i commissari sportivi decidessero di inviare alla verifica presso la Comer i motori «incriminati» e automaticamente scattava la sostituzione. A questo punto la Federazione karting sta cercando di mettere a punto nuovi deterrenti per evitare manomissioni dei propulsori. Una delle proposte che saranno esaminate dal consiglio della Fik sarà di adottare tre misure caratteristiche, facili da controllare e non soggette a problemi di interpretazione.

IL CALENDARIO

24 ottobre

- Pista Duemila Ampugnano (Si) 60, 100, 125, Amatori
- Pista South Garda Lonato (Bs) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Due Mari Amato (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Kinisia Trapani 60, 100, 125, Amatori
- Pista Valle del Liri Arce (Fr) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Volturno Calazzo (Ce) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Romea Comacchio 60, 100, 125, Amatori

PROSPETTIVE

Nel 1995 vedrà la luce una nuova categoria promozionale con motori da scooter e variomatic

ARTURO RIZZOLI

Molti sono stati gli argomenti interessanti trattati nel rapporto del presidente della Cik, Ernest Buser, all'assemblea generale annuale, di recente tenuta. In molti casi si è trattato di puntualizzazioni o sviluppi di temi già ampiamente trattati. Estremamente rilevanti sono però le decisioni prese a proposito della nuova categoria promozionale, questa ha come denominazione interna «Low power engine». I motori che verranno impiegati in questa classe avranno una cilindrata di 90 cc, saranno derivati da unità montate su scooter prodotti da Yamaha e Honda, pertanto si tratterà di propulsori perfettamente in regola con le norme stabilite per la circolazione su strada relativamente al livello di rumore e al tasso di inquinamento acustico. Il principio fondamentale della categoria sarà comunque quello di rendere il karting avvicinabile per un pubblico più vasto possibile, per questo motivo i mezzi saranno dotati di un variatore sulla trasmissione, come pure l'avviamento avverrà per mezzo di un motorino elettrico alimentato da una batteria. Questi sono due elementi che negli intendimenti della Cik dovrebbero rendere più facile l'utilizzo del mezzo e di conseguenza potrà risultare maggiore il numero degli appassionati in grado di utilizzare i kart senza difficoltà. Il mezzo dovrà poi essere maggiormente orientato verso l'insegnamento della guida più che del pilotaggio ai nuovi adepti di questa specialità. Ogni costruttore che si vorrà cimentare nel-

la categoria promozionale dovrà essere in grado di omologare un minimo di 5000 kart. Il lancio di questo nuovo Gruppo P-«Promozione», nei piani della Cik, dovrà avvenire nel 1995 nello stesso giorno in tutto il mondo con il coinvolgimento delle reti di vendita di Yamaha e Honda. Il contenuto tecnico dei nuovi mezzi è evidente che non andrà in alcun modo a intaccare le posizioni di vertice dei Gruppi 1 e 2 delle classificazioni Cik/Fia, ovvero F. SuperA, F.A, Intercontinentale A

Questi kart molto semplici avranno propulsori Yamaha e Honda da 90 cc

e via dicendo, ma comunque l'autorità sportiva internazionale ha voluto sottolineare che la nuova categoria promozionale, il cui nome definitivo non è stato ancora stabilito, sarà alla base della piramide dell'attività. Infatti mentre per i Gruppi 1 e 2 resteranno gli attuali campionati di vertice, la nuova categoria promozionale avrà semplicemente dei Challenge per ogni area.



ORSI

Mezzi semplici e facili da gestire potranno coinvolgere nuovi adepti

RALLY

Béguin campione francese

LIMOGES — Ancora tre gare al termine della stagione ma con questo 4. successo Béguin, con la Ford Escort Rs Co-worth, si è già laureato campione di Francia visto che in classifica generale il suo punteggio ammonta a più del doppio rispetto a quello del primo dei suoi inseguitori, Jordan. Dopo il ritiro di Baroni, per la rottura di un mozzo di una ruota, Béguin si è portato al comando della corsa già al termine della 2. ps. Ha quindi progressivamente aumentato il ritmo sino a tagliare il traguardo con 53" di vantaggio su Loubet, ottimo 2. al volante della Lancia Delta Integrale ex di Bugalski, 4. con una Renault Clio Williams. Peccato per Sylvain Polo, in 2. posizione nelle fasi iniziali di gara e poi costretto al ritiro per la rottura del cambio sulla sua Lancia Delta Integrale. (r.a.)

RALLY

Limoges (F), 10 ottobre

8. prova del campionato francese

La classifica: 1. Béguin-Chiaroni (Ford Escort Rs Cosworth) in 2.29'03"; 2. Loubet-Roissard (Lancia Delta Hf) a 53"; 3. Bernardini-Demedardi (Ford Escort Rs Cosworth) a 2'32"; 4. Bugalski-Renaud (Renault Clio Williams) a 4'14"; 5. Orsucci-Savognoni (Renault Clio Williams) a 8'03"; 6. Beuezlin-Bourgoin (Bmw M3) a 9'31"; 7. Jordan-Boyere (Renault Clio Williams) a 9'35".

La classifica del campionato. Piloti: 1. Béguin 108; 2. Jordan 53; 3. Bugalski 49. Costruttori: 1. Renault 263; 2. Peugeot 208; 3. Citroën 121.

PHOTO4



Sourd vincitore della 2. manche. In basso Béguin con la Ford e Magnussen

TURISMO FRANCESE □ CON IL TITOLO MARCHE...

Audi 80 piglia tutto

NOGARO — Tedeschi piglia tutto anche in Francia. Non però con le Bmw, come in Inghilterra e Italia, ma con l'Audi che, dopo aver dato nel precedente appuntamento il titolo Piloti a Biela, in questa gara conclusiva della stagione si è aggiudicata anche il titolo Costruttori battendo per una manciata di punti la rivale tedesca. Biela e il compagno di squadra Sourd hanno infatti dominato, aggiudicandosi una manche ciascuno; per Aiello e Malcher, con le Bmw 320i del

team Orea, c'è stato così ben poco da fare. Le Audi sono andate fortissimo sin dalle prove e nella prima manche Biela si è aggiudicato con autorità la vittoria mentre Aiello è stato costretto al ritiro e Sourd si è dovuto accontentare di un 4. posto a causa del surriscaldamento del motore, dopo una bella lotta con Moreno, Bouchut e Gache. Nella seconda manche Biela si è quindi dimostrato sportivissimo nei confronti del suo compagno di squadra, lasciandogli una meritata vit-

toria dopo avergli coperto le spalle in seconda posizione. Al comando al primo giro, il tedesco ha infatti aperto la porta a Sourd seguendolo poi come un'ombra sino al traguardo che ha visto i due transitare in volata, distaccati di appena 49 centesimi di secondo. Dietro di loro, con un buon distacco si è così piazzato Aiello, favorito dal ritiro di Dalmas per contatto con Gache, quarto a 48 secondi. Non è stato invece felice il debutto in Francia delle Renault 19 16V ufficiali del Campionato Turi-

smo inglese: nelle prove Menu è infatti rimasto vittima di una violenta uscita di pista nella quale ha riportato la frattura della tibia, mentre per problemi tecnici Harvey ha disputato una corsa incolore.

René Alezra

TURISMO

Nogaro (F), 10 ottobre

10. prova del campionato francese

Le classifiche
1. manche: 1. Biela (Audi 80 Quattro), 19 giri in 31'19"13, media 132,349 kmh; 2. Dalmas (Peugeot 405 M16) a 6"82; 3. Gache (Alfa Romeo 155 Ts) a 1'9"94; 4. Sourd (Audi 80 Quattro) a 20"12; 5. Cudini (Opel Vectra) a 24"46.
□ Giro più veloce: Sourd (Audi 80 Quattro), 1'38"26, media 133,213 kmh.
2. manche: 1. Sourd (Audi 80 Quattro), 19 giri in 31'21"41, media 132,189 kmh; 2. Biela (Audi 80 Quattro) a 0"49; 3. Aiello (Bmw 320i) a 11"21; 4. Malcher (Bmw 320i) a 17"33; 5. Gache (Alfa Romeo 155 Ts) a 29"26.

□ Giro più veloce: Biela (Audi 80 Quattro), 1'38"22, media 133,268 kmh.

La classifica per somma tempi: 1. Biela (Audi 80 Quattro), 38 giri in 1.02'41", media 132,252 kmh; 2. Sourd (Audi 80 Quattro) a 19"63; 3. Malcher (Bmw 320i) a 46"46; 4. Gache (Alfa Romeo 155 Ts) a 48"71; 5. Bouchut (Peugeot 405 M16) a 1'05"30; 6. Lafitte (Opel Vectra) a 1'52"66; 7. Chatriot (Bmw 320i) a 2'21"; 8. Belmondo (Opel Vectra) a 1 giro; 9. Basso (Bmw 320i) a 1 giro; 10. Bandura (Peugeot 405 M16) a 1 giro.

Le classifiche di campionato. Piloti: 1. Biela punti 218; 2. Aiello 158; 3. Sourd 141; 4. Bouchut 133. Costruttori: 1. Audi punti 157; 2. Bmw 152; 3. Peugeot 127.

DPPI-SOLDANO



RALLY TEDESCO A UNA DAMA

Primo successo per la Holderied

NIEDERSACHEN — Messasi già in luce a Montecarlo, dove aveva vinto la Coppa delle Dame, nella penultima prova del Campionato tedesco Isolde Holderied, con una Mitsubishi (la stessa con cui Weber aveva vinto l'Europeo '92), ha ottenuto il suo primo successo assoluto in gara, con 18" di vantaggio sull'equipaggio Depping-Thul, con problemi al turbo della loro Ford.

Christian Leonard

RALLY

Niedersachsen Rally (D), 10 ottobre

europeo a coeff. 2 e 6. prova del campionato tedesco

La classifica: 1. Holderied-Thorner (Mitsubishi Vr4) in 1.40'30; 2. Depping-Thul (Ford Sierra) in 1.40'38; 3. Moolsleitner-Eckardt (Mitsubishi Vr4) in 1.41'47; 4. Burkhard-Schaller (Ford Escort) in 1.44'27; 5. Uhl-Uhl (Mazda 323 Gtr) in 1.44'28; 6. Gassner-Schrankl (Mitsubishi Vr4) 1.45'09; 7. Schlesiack-Ramme (Ford Escort) in 1.45'47; 8. Klaus-Moeller (Ford Escort) in 1.47'03; 9. Uth-Hofsommer (Ford Escort) in 1.41'27; 10. Knoepfler-Friedmann (Ford Sierra) in 1.48'41.

a cura di MARCO RAGAZZONI

A Thruxton Burt vince Magnussen sorprende

THRUXTON — Campionato già concluso da due gare, con il titolo per Burt e la sua Dallara F393-Mugen del team Paul Stewart Racing. Questo ultimo appuntamento della stagione ha avuto comunque molti spunti di interesse e di grande agonismo, soprattutto per la lotta al vertice fra il neocampione e Goossens, partito dalla pole con appena 6/100 di secondo di vantaggio su Burt. In gara i due grandi rivali sin dall'inizio della stagione si sono infatti subito affrontati in un durissimo duello nel quale al 10. giro Goossens ha però avuto la peggio con un testacoda che lo ha tolto definitivamente di scena e ha permesso così a Burt di andare ad aggiudicarsi, a questo punto indisturbato, l'ennesimo successo dell'anno davanti a Gavin. Di particolare rilievo è stato quindi il 3. posto di Magnussen, grande rivelazione nella prima metà della stagione della Formula Opel Euroseries. Anche lui su una Dallara F393-Mugen del Paul Stewart Racing, il danese è infatti riuscito a contrallare molto bene il più esperto Hughes, giunto alla sue spalle a poco meno di un secondo. Molti gli incidenti in gara. Oltre a quello di Goossens, da segnalare anche quello di Gueiros già al secondo giro e quello piuttosto violento di Arnold all'8.

David Hodges

ACTION



FORMULA 3

Thruxton (GB), 10 ottobre

15. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Burt (Dallara F393-Mugen), 20 giri in 23'38"39, media 192,46 kmh; 2. Gavin (Dallara F393-Vauxhall) a 5"29; 3. Magnussen (Dallara F393-Mugen) a 12"67; 4. Hughes (Dallara F393-Fiat Abarth) a 13"47; 5. Dufour (Dallara F393-Mugen) a 15"15; 6. Rosset (Dallara F393-Mugen) a 28"71.

□ **Giro più veloce:** Burt (Dallara F393-Mugen), 1"10"19, media 194,46 kmh

La classifica del campionato: 1. Burt punti 102; 2. Gavin 77; 3. Goossens 51; 4. Hughes 36.

FORMULA 2

Un... colpo mancino Adams è sub judice

DONINGTON — Adams campione incredibilmente sub judice. Incredibilmente perché certamente nessuno come lui può meritare di più questo titolo e invece... Dopo aver dominato la prima metà della stagione ed essere poi stato costretto a un lungo stop per mancanza di budget, per difendere la sua leadership Adams era rientrato in campionato due settimane fa con una vecchia Reynard 91D (modificata sull'ex telaio di Marco Spiga, ritiratosi per questioni di sponsor). E a Thruxton aveva subito dominato ancora, tanto che in questa ultima di Donington, nonostante il ritiro per problemi ai freni e la vittoria di Di Palma, sarebbe riuscito comunque a mantenere il comando definitivo. «Sarebbe», perché tutto ora è invece sub judice per un reclamo del team Madgwich di Robert Synge, per il quale aveva corso a inizio stagione, che già a Thruxton aveva eccetto un'irregolarità tecnica sulla vettura di Adams, giudicata per altro da tutti assolutamente irrilevante e di dubbia contestabilità. Per l'assegnazione del titolo ora si attende così l'intervento delle autorità sportive.

John Elwin

FORMULA 2

Donington (GB), 10 ottobre

10. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Di Palma (Reynard 91D), 20 giri in 28'13"28, media 171,07 kmh; 2. Stirling (Lola T92/50) a 7"96; 3. Smith (Reynard 92D) a 18"50; 4. Van Hool (Reynard 92D) a 21"86; 5. Zwart (Reynard 92D) a 1'52"49; 6. Perkins (Reynard 88D) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Adams (Reynard 91D), 1'23"37, media 173,73 kmh

La classifica del campionato: 1. Adams punti 45; 2. Van Hool e Di Palma 42; 4. Smith 29.

STOCK CAR

Un Wallace in gran forma si sta riportando al vertice Nascar ma Earnhardt ha le maggiori chance in campionato. La Ford punta invece su Irvan e Martin per il titolo costruttori

JEREMY SHAW

CHARLOTTE — Trecentoquarantacinque punti di differenza all'inizio dell'estate ed ora soli ottantadue, quando mancano appena tre gare alla conclusione della stagione. Earnhardt resta sempre al comando della classifica della Winston Cup mentre Wallace, con un «filotto» di sette gare concluse sempre nei primi quattro posti e per tre volte da grande vincitore, gli si è avvicinato prepotentemente. Eppure, nonostante la grande rimonta e la smagliante forma che Wallace sembra aver ritrovato, dopo un inizio di stagione irresistibile (con tre vittorie consecutive in aprile) e un lungo «diigiuno» fino a luglio, nelle prossime tre ultime gare il pilota della Pontiac Grand Prix ha chances ridotte al lumicino contro il pluricampione della Chevrolet Lumina. Il metodo di assegnazione dei punteggi gli lascia infatti ben poco spazio

per sperare: pur ammettendo che riesca sempre a vincere, a Earnhardt basta arrivare comunque nei primi dieci per vincere di misura. Ed anche soluzioni tecniche vincenti dell'ultima ora sulla sua Pontiac Grand Prix sembrano piuttosto remote: il regolamento Stock Car è in questo senso assai restrittivo e consente di escogitare ben poco di gara in gara per aumentare la competitività delle vetture che, attualmente, si possono considerare tutte realmente allo stesso livello. Certo, qualche polemica in proposito recentemente c'è stata. Gli ufficiali di gara, ad esempio, non sono ancora riusciti mai a scoprire se Wallace abbia realmente utilizzato una speciale trasmissione Jerico che, permettendo di lavorare a vettura ferma di piede sinistro sul freno e di destro sull'acceleratore, consente delle velocissime ripartenze, assai numerose in

Stock Car per le frequenti soste ai box, gli stop and go e i rallentamenti per intervento della pace car. Ma si è trattato comunque di ben poca cosa e lo stesso Wallace, già diffidato lo scorso anno dal farne uso, ha comunque negato quest'anno qualsiasi illecito. Così dunque a Wallace non resta che sperare e... molto, mentre intanto si assiste ad un altro duello dall'esito ben più incerto: quello fra Chevrolet e Ford per il titolo Costruttori. E in questa gara la Ford ha fatto un gran passo avanti, portandosi a soli 2 punti in classifica dalla rivale grazie a una doppietta di Irvan e Martin. Fra i due è il primo che ora lascia più sperare: da quando ha preso il posto sulla Ford Thunderbird della Robert Yates Racing del povero Davey Allison, tragicamente scomparso in un incidente in elicottero nell'aprile scorso, al via di ogni gara è sempre in prima fila e nelle ultime tre gare ha già collezionato due successi.

STOCK CAR

Charlotte (USA), 10 ottobre

27. prova della Winston Cup

La classifica: 1. Irvan (Ford Thunderbird), 334 giri in 3:14'31"00, media 248,703 kmh; 2. Martin (Ford Thunderbird) a 1"93; 3. Earnhardt (Chevrolet Lumina); 4. Wallace (Pontiac Grand Prix); 5. Gordon (Chevrolet Lumina); 6. Spencer (Ford Thunderbird); 7. K. Petty (Pontiac Grand Prix); 8. Rudd (Chevrolet Lumina) a 1 giro; 9. Schrader (Chevrolet Lumina) a 2 giri; 10. Elliott (Ford Thunderbird) a 2 giri.

La classifica del campionato.

Piloti: 1. Earnhardt, 4047; 2. Wallace, 3965; 3. Martin, 3702; 4. Jarrett, 3656; 5. Shepherd, 3475; 6. Petty K., 3436.

Costruttori: 1. Chevrolet, 175; 2. Ford, 173; 3. Pontiac, 165.

COCKPIT



PHOTO 4

NUOVO MARCHIO PER IL RITORNO DEL MAESTRO DEI KIT

Si scrive Le Phoenix si legge André Marie Ruf

È un po' il gran guru del modellismo d'élite, quello dei kit «speciali» di altissima qualità prodotti in serie limitata. Stiamo parlando di André Marie Ruf, l'uomo che ha impresso una svolta al settore, introducendo realizzazioni di pregio in un mondo che ancora cercava una sua dimensione. Poi, dopo il «divorzio» dal socio tedesco, Ruf era un po' scomparso dalla scena. Vi torna con un marchio, Le Phoenix, il cui nome è tutto un programma e con un nuovo partner: Bertrand Bigaudet. I modelli già disponibili di quella che a tutti gli effetti è la erede della mitica Amr sono relativi a vetture della Ferrari. Nella foto si possono vedere (già montate o in kit o, ancora, a livello di prototipo per la produzione in serie), la 250Gt Tdf stradale, la 250 Testa Rossa '58, la 250 Gto Laguna Seca '64, la 250 Gt Swb «lusso» del '60. Quello in



alto a sinistra (sulla scatola rossa e blu) è il primo modello Le Phoenix disponibile solo già montato: è la 330 Gts spider del '65 che costa 650.000 lire. In basso a destra, per finire, una 250 Mm passo corto del '53. Assente nella immagine, ma già disponibile, è infine la 308 Dino Gt4 stradale del '74 disegnata da Bertone (solo montata). Co-

me si vede un buon inizio, con un costo per i kit che oscilla intorno alle 150-160.000 lire: un po' elevato, ma accettabile se si considera la qualità. Dove le cifre salgono a dismisura è per i montati, come abbiamo visto. E nel futuro prossimo della Le Phoenix ci sono altri arrivi decisamente... da urlare. I prossimi modelli, rigorosamente in me-

tallo bianco come tutta la produzione di Ruf, sono: Aston Martin Db4 Zagato, Maserati 450S coupé Costin Le Mans '57, Jaguar MkII 3800 '60, Lamborghini Miura, due Ferrari. Dino 206S barchetta del '66, Daytona Gruppo 4 del '70.

Le Phoenix: Milano 43, Via G. Boeri 11, 20141 Milano. Tel. 02/8464478.

SONO IN SCALA 1/10

Dallara su misura per tutti i gusti

C'è un giovane appassionato che adora le monoposto ed è molto abile. Si chiama Alessandro Donati, da qualche stagione realizza i modelli in scala 1/10 delle Dallara di F. 3 e, da quest'anno, anche delle Reynard di F. 3000. Si tratta di riproduzioni in resina, con particolari fotoincisi e con le sospensioni in metallo bianco. Caratteristica peculiare di Donati è la sua totale disponibilità a realizzare su richiesta qualsiasi versione dei modelli che lui costruisce dopo aver appreso l'arte da un maestro quale Carlo Brianza. Grazie a un particolare sistema di realizzazione delle decals (reso possibile dalle notevoli dimensioni dei modelli, che in scala 1/10 raggiungono una lunghezza di circa 40 centimetri) ecco che si può entrare in possesso della Dallara 393 F. 3 nella livrea preferita: entro un mese dall'ordine e per un costo di 1.200.000 è pronta la riproduzione. Per i collezionisti di monoposto si tratta di una occasione da non perdere, anche perché siamo di fronte a modelli veramente ben fatti. Nella foto un esempio del lavoro di Donati: le Dallara 393, dall'alto verso il basso, della Itlacing (pilota Luca Riccitelli), Ravarotto (Giancarlo Fisichella) e Pre.Ma (Giancarlo Grieco). Ma se desiderate, ad esempio quella di Christian Pescatori, fresco vincitore del tricolore '93 di F. 3, non dovete fare altro che specificarlo...

Alessandro Donati: Via Appennini 11, 20151 Milano. Tel. 02-3533564.

Abarth alle corse sulla bisarca Om Tigre

Riecco un modello che riproduce una bisarca, cioè un camion officina attrezzato per il trasorto delle vetture ai campi di gara. Dopo Brianza è la volta di Barnini, che ha appena completato un interessantissimo Om Tigre del '66 in forza alla squadra corse Abarth. Le richieste stanno già arrivando numerosissime all'artigiano fiorentino perché il soggetto è davvero molto interessante ed è anche ben realizzato. La scocca e molti particolari sono in resina, mentre le slitte per caricare le vetture sono in fotoincisione. Il kit, in scala 1/43, costa 250.000 lire, mentre per avere il modello già montato e rifinito occorre sborsare 1.100.000 lire. E Barnini, che aveva già realizzato un Fiat 621 della squadra corse Maserati e un Fiat 642 della Ferrari, intende continuare in futuro con riproduzioni di camion... da corsa.

Barnini: Via Volterrana 16, 50020 Cerbaia (Fi). Tel. 055-825217.



Il primo successo Ferrari a Le Mans

Un diorama per immortalare una scena, un momento di un evento importante per la storia delle corse. È quanto si propone il duo Corsetti-Mangano, modellisti torinesi che hanno realizzato il primo paesaggio di una serie destinata a essere commercializzata nei prossimi mesi. Dieci esemplari in tutto, nel caso del diorama numero uno, per commemorare la prima vittoria della Ferrari a LeMans, nel '49, con la 166Mm (base il modello Star in scala 1/43). Il diorama costa 2.300.000 lire.

Il Cavallino: Via Baltimora 142, 10137 Torino. Tel. 011-390742.



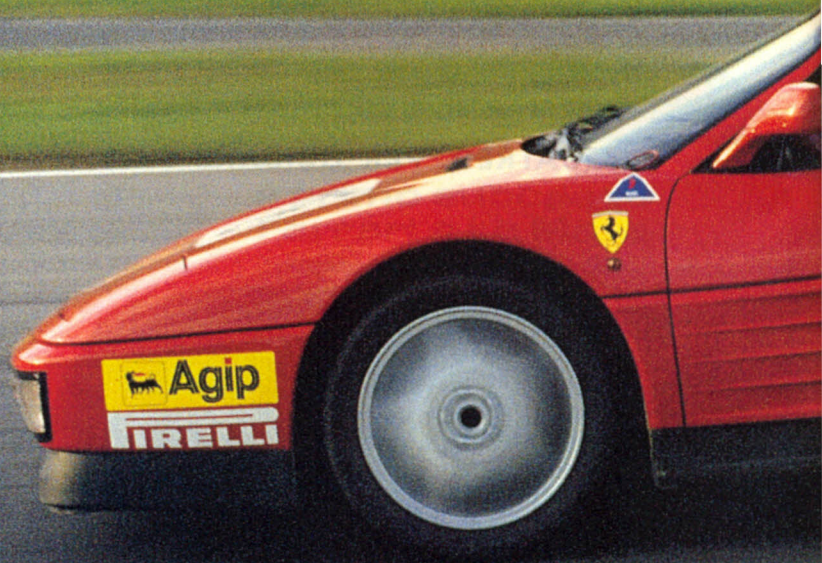
TEST IN GARA

FERRARI 348

PROVA D'ORCHE

Nella finale Europea del Challenge 348 riservato ai clienti da corsa del Cavallino, abbiamo potuto riassaporare il gusto della guida in controsterzo con una trazione posteriore da oltre 300 cv. Un'esperienza divertente, specie sul bagnato...

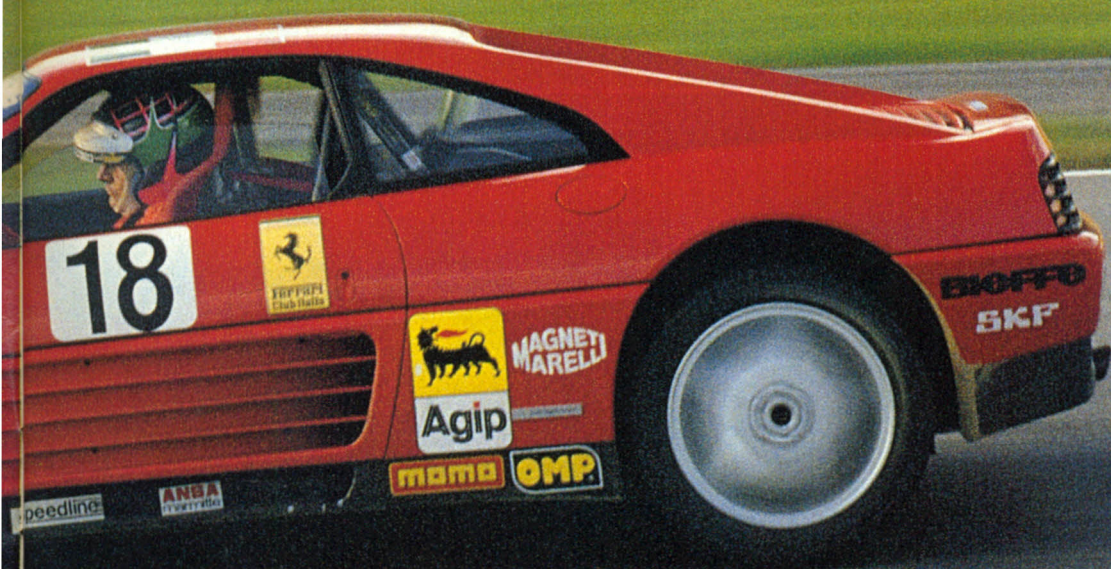
FRANCO NUGNES



STRA

MUGELLO — Ufficiale per un giorno! Un sogno giovanile diventato realtà. Non poteva esserci un'opportunità migliore per effettuare un test dal... vivo se non correre una prova del Challenge 348. L'occasione si è concretizzata niente meno che per la Finale Europea in programma al Mugello e con la vettura della Ferra-

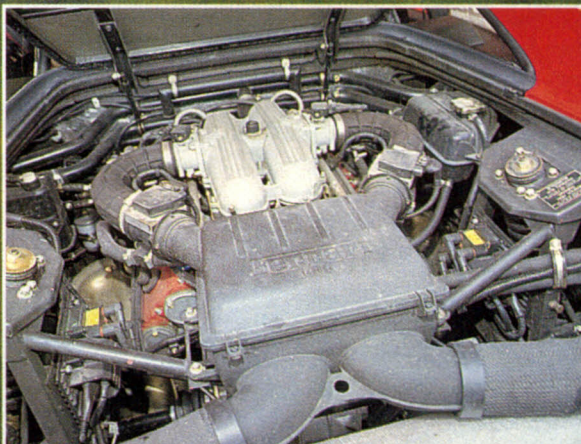
Ecco il nostro tester impegnato con la Ferrari 348 Challenge al Mugello nella prova Europea: nella finalina si è sfiorato il secondo posto prima del ritiro per un black out elettrico



ri. A Maranello hanno riscoperto una vocazione storica, quella dei clienti da corsa che negli ultimi anni si era affievolita. Luca di Montezemolo ha capito immediatamente al suo rientro al Cavallino che il rilancio della Ferrari non poteva passare solo attraverso la Formula 1, soprattutto nel momento di maggiore crisi del Circus. Ora che la crisi tecnica delle rosse sembra superata e grazie anche al momento magico di Alesi, autentico incantatore di folle, il sorriso è tornato a Maranello. Al Mugello c'erano diecimila persone attratte dall'esibizione dei piloti di F.1, ma erano anche incuriosite per il cordone ombelicale che la Ferrari ha riallacciato con i suoi clienti da corsa. Il Challenge 348 è stata la prima risposta: nato a inizio anno ha già raccolto alla prova finale piloti in rappresentanza di Italia, Francia, Germania, Svizzera, Belgio e Olanda. Il mito, insomma, è più vivo che mai. E la 348 ha rivelato la sua vera anima. È come una bella donna che ama essere ammirata, ma non vuole essere toccata. L'approccio deve essere discreto. Vuole essere corteggiata e si lascia conquistare solo un po' alla volta. Ma una volta avutane la fiducia non si rischia di rimanere traditi. Usciamo dalla metafora per dire che la 348 Challenge è una vettura molto impegnativa, ma è in grado di garantire il divertimento della guida. Alte velocità, tanti cavalli (sono 316), il piacere della sbandata controllata tipica delle trazioni posteriori sono alcuni degli argomenti che incuriosiscono dall'abitacolo. Il regolamento della serie è molto restrittivo: in sostanza la vettura è quella di serie con l'equipaggiamento di sicurezza. Non si potrebbe fare nulla se non attenendosi scrupolosamente al libretto di uso e manutenzione. Eppure i preparatori hanno saputo inventare lo stesso: angoli di camber, incidenza e altezze che permettono prestazioni differenziate. Per il '94 alla Ferrari promettono controlli molto più severi. Grande idea, perché le furbate sono l'unico aspetto da evitare in un ambiente che permette di correre anche con una spesa molto contenuta. Incredibile, ma vero! ■



fotografie ACTION



ABITACOLO. Sedili anatomici, roll-bar a gabbia, cinture di sicurezza a 6 punti sono gli elementi distintivi della 348 Challenge rispetto alla versione stradale

MOTORE. L'8 cilindri a V di 90° è un 3400 di cilindrata, con posizione posteriore centrale. Eroga 316 cv



LA PROVA □ IL PESO CONDIZIONA LE PRESTAZIONI

Cavallino di razza sempre di traverso

MUGELLO — Solo le scritte degli sponsor tecnici e le gomme slick PZero della Pirelli fanno intuire che si tratta di una vettura da corsa. Alla Ferrari hanno voluto mantenere la 348 Challenge parente strettissima con la vettura di serie. Il kit Ferrari comprende roll-bar, estinzione, cinture a sei punti, ganci

traino e anche l'abbigliamento ignifugo. Nel prezzo dei 25 milioni c'è anche la fornitura per le dieci gare delle gomme: due treni di slick per appuntamento. Chi ha la fortuna di correre con la vettura fornita da un concessionario (sotto incentivati dalla Casa...) può essere protagonista spendendo davvero il minimo

indispensabile. Nelle prove libere del sabato mattina c'è la prima presa di contatto. Per andare forte bisogna saper coniugare due aspetti fondamentali: potenza e peso. I 316 cv dietro alla schiena si sentono eccome e non solo per la musica che emana dall'8 cilindri a V di 90°. L'erogazione della potenza non è mai brutale, anzi è piacevolmente gestibile: il propulsore è molto elastico per cui aiuta e trarsi d'impaccio. Il vero problema è il peso: 1390 kg si fanno sentire. Eccome! La 348 pur con l'assetto più duro disponibile, pur abbassandola nel retrotreno al limite concesso dal regolamento (385 mm da terra) patisce la variazione di carico. La prima impressione è che bisogna guidarla molto

puliti, cercando di farla scorrere, magari percorrendo qualche metro di strada in più per non metterla in crisi. Teoria giusta, ma la pratica è un'altra cosa. Basta guardare i tempi per rendersi conto che si è lontani anni luce dai primi. Così si subisce la macchina e si sbaglia. È un cavallino di razza e quindi va domato. Mauro Delle Donne, responsabile del Sat (Servizio assistenza tecnica di Maranello), consiglia di girare con l'Abs inserito: l'antibloccaggio dei freni è ideale per strada, ma in pista (se non è espressamente studiato per i tempi di reazione delle corse) non garantisce ogni volta la stessa frenata. Per le qualifiche, infatti, abbiamo convinto Raffaele Brugnoli e

OLTRE 300 CAVALLI

motore: 8 cilindri a V di 90° montato longitudinalmente in posizione posteriore centrale
cilindrata: 3405 cc
alesaggio × corsa: 85 × 75 mm
rapporto di compressione: 10,75:1
distribuzione: doppio albero a camme in testa per bancata; 4 valvole per cilindro
alimentazione: iniezione elettronica Bosch Motronic M2.5 integrata con l'accensione
potenza: 316 cv a 7200 giri
frizione: bidisco a secco con comando idraulico
cambio: Ferrari a 5 marce più Rm
trazione: posteriore con differenziale autobloccante a lamelle al 45%
sterzo: a cremagliera
freni: a disco autoventilanti sulle quattro ruote e

sistema Abs
sospensioni: ant. a ruote indipendenti con quadrilateri inferiore e superiore, ammortizzatori telescopici a gas, molle elicoidali, barra antirollio; post. a ruote indipendenti con quadrilateri inferiore e superiore, ammortizzatori a gas telescopici, molle elicoidali, barra antirollio
lunghezza: 4230 mm
larghezza: 1894 mm
altezza: 1170 mm
passeggiata: 2450 mm
serbatoio: di serie da 95 litri
cerchi: Speedline 7,5 × 17"
gomme: Pirelli PZero ant. 215-50-17"; post. 255-45-17"
peso: 1390 kg





foto grafie ACTION



Ecco la 348 Challenge alla Savelli, uno dei punti critici del Mugello essendo in discesa e in contropendenza: la sbandata controllata va gestita con l'acceleratore. Con lo scarico modificato la potenza passa dai 300 cv di serie agli attuali 316 cv. Per i freni solo pastiglie più dure



Rossano Gibellini (due ex meccanici F.1) a staccarlo. Senza, la musica cambia: si può osare la frenata più sotto la curva avendo cura di non dare subito una gran zampata sul pedale. Si rischia che il retrotreno, che sopporta gran parte del peso decida il sorpasso all'improvviso, regalando un inglorioso testacoda. Rispetto alle Gruppo N guidate in precedenza si deve staccare prima, altrimenti si comincia a scivolare mettendo in

difficoltà le gomme. Siccome sono contingentate bisogna saperle gestire. Per la qualifica si possono «raspare» (la Pirelli lo faceva con successo in F. 1) togliendo quella patina oleosa che c'è sul primo strato della mescola. Per cercare la prestazione bisognerebbe fare come in F.1: un giro di lancio, uno veloce eppoi il successivo di rallentamento per far raffreddare le gomme. Ma per chi la macchina deve ancora prenderla in mano, è meglio procedere gra-

dualmente cercando una sempre maggiore confidenza. I tempi sono scesi rispetto al mattino, ci troviamo a metà schieramento, ma si poteva fare indiscutibilmente meglio. L'apprendistato è volutamente graduale: non si deve dimostrare di essere Alesi, ma solo cercare di capire la vettura divertendosi. Momo Moretti, pilota gentleman di Immsa, occasionale compagno di squadra, è più categorico: «Noi siamo a norma di regolamento — rivela — mentre gli altri hanno assetti discutibili: più bassi e

con molto camber. Ecco perchè fanno certi tempi!». Certo Moretti non sbaglia, però si può fare di più. Il Mugello è una pista molto varia e tecnica: saliscendi-veloce-lento, bisogna essere piloti completi. E se non si entra in sintonia con la 348 non c'è prestazione che tenga. Cercare di annullare il sovrasterzo è utopia: bisogna imparare a dosare la sbandata controllata. Questo è il vero segreto! Aiuta nell'inserimento della curva (ma serve molta delicatezza) e può servire in accelerazione per spalancare il gas prima degli altri (si

può osare con più determinazione). A rimiscolare le cose ci pensa il maltempo: la pioggia accompagna la domenica. Nella batteria di qualificazione che si corre al mattino bisogna entrare nei primi 16 per disputare la finalissima. Per un atto di presunzione non attacchiamo l'Abs e se ne pagheremo le conseguenze. Si parte da fermo in una nuvola d'acqua: a 6500 il motore esplose la sua potenza e patinando un po' con le rain ci si avventa alla prima curva. La frizione non accusa strapazzi, meno male, anche se con il rapporto lungo al Mu-



gello si guida quasi tutto in terza. Il cambio a cinque marce è preciso, ma piuttosto lento, per cui bisogna avere un buon sincronismo nei movimenti e una certa... decisione. Il ritmo del gruppo sul viscido sembra guardingo: senza Abs si stacca più avanti e si possono fare i sorpassi. Otto in tre giri, non è male! Superato Giudici alle prese con noie elettriche, è meglio dare uno sguardo allo specchio: non è tipo che rinuncia facilmente alla lotta. C'è margine, invece; si potrebbe impostare una gara accorta senza strafare. E, invece, no: alla staccata in fondo al rettilineo dove si arriva in quinta

piena a oltre 250 kmh sul bagnato, basta che si blocchi una ruota in frenata per iniziare un balletto che finisce nella sabbia. Addio finale! Era più saggio ascoltare i consigli. Ci ritroviamo nella finalina in ultima fila (es-

sendo stato il primo dei ritirati). È ancora bagnato per cui dell'Abs non si può fare a meno. Abbiamo l'arma segreta: avendo fatto meno giri degli altri le gomme rain W5 sono meno consumate. Al verde evitiamo di strafare: non si

Challenge '94 anche in Usa

La Ferrari nel '94 potenzierà l'attività sportiva per i clienti: il Challenge 348 avrà tre serie (Italia, Europa centrale per i paesi di lingua tedesca, Europa Occidentale con Gran Bretagna) più una espansione negli Stati Uniti. La finale che si disputerà al Mugello nel '94 diventerà... Intercontinentale. Nel corso della stagione ci saranno delle gare internazionali e si parla di vecchio Nürburgring e Spa come teatri ideali. Per quanto concerne le Gt è sicura la presenza con la 348 Gt che sarà prodotta in 50 esemplari: si tratta della vettura sviluppata sulle indicazioni scaturite dal lavoro di Larrauri con il Jolly Club. Ultimo, ma non per importanza, il programma Imsa: la costruzione della prima 330 Swc è già avanzata. Il debutto in pista è previsto per il 15 dicembre.

può tornare alle sabbiature, se no tanto valeva andare a Rimini... L'asfalto è viscido e la 348 sembra trovare la sua condizione ideale. Inizia un balletto inarrestabile di controsterzi che vanno corretti con l'acceleratore e tanto uso del volante. Non si è mai fermi, ma quanto ci si diverte sempre per traverso! Altro che pulizia: la 348 non va repressa, ma assecondata. È meglio frenare qualche metro prima (con l'Abs è tutto più facile...) per spalancare subito il gas non appena si arriva al punto di corda. Eppoi via in controsterzo. Il limite di tenuta è alto: basta avvicinarvisi, evitando di superarlo perché non perdona l'errore. Bisogna avere la sensibilità e il coraggio di

arrivarci in fretta. E non è facile. Saltati i freni inibitori si entra in simbiosi con la 348 e anche il bagnato non fa più paura. Da ultimo, giro dopo giro, arriviamo fino alla zona podio. Il secondo Pellin vede svanire piano piano il suo margine: mancano tre giri e non è il caso di fare stupidaggini. Il posto d'onore è agguantabile perché Pellin è in crisi con le gomme, mentre Benaduce è ormai imprevedibile in testa. Ma il sogno si infrange mentre si sta materializzando: alla Bucine il motore si spegne all'improvviso per un cavo della pompa della benzina che si è allentato. Pellin si allontana e così pure il podio, ma non la soddisfazione di aver domato il... Cavallino. ■



Pauro

Europeo naturalizzato americano, Stokkan sembra guardare con distacco le monoposto di F. Indy a Elkhart Lake. Dal '94 non sarà più lui il presidente della Cart



F. INDYCAR
GUERRA DI SUCCESSIONE

di volare

Il sogno di Stokkan, portare la serie Usa al di fuori dei soliti confini, è svanito. E il presidente spiega perché in Cart arriva un uomo di Penske e Haas...

CESARE MARIA MANNUCCI



Hanno voluto così. Il Re e il Papa. Questo ci disse William Stokkan a Brooklin per la 500 miglia di Michigan, quando la Cart aveva diffuso il calendario delle gare per il '94. A sorpresa, le sedici corse programmate erano le stesse del '93. Che fine avevano fatto le gare già stabilite di Miami, di Città del Messico, di Houston e Rio de Janeiro, che dovevano contribuire a fare uscire la F. Indycar dal «ghetto» del Midwest? Non si era ancora affievolita la

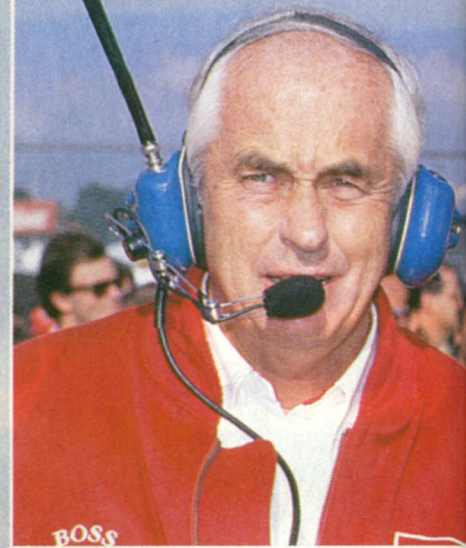
delusione per la cancellazione della corsa fuori campionato di Brands Hatch, prevista nel mese di ottobre, che la F. Indycar perdeva un altro importante autobus, ossia la sua diffusione verso il Centro e il Sud America, verso città degli Stati Uniti in grado di interessare nuovi spettatori per la categoria. Mentre Canada, Usa e Messico andavano verso il mercato comune, la F. Indycar ripiegava sempre di più verso l'isolazionismo. Quel giorno William Stokkan non fece nomi, ma era chiaro che il Papa e il Re non erano altro che Carl

Haas e Roger Penske, che oltre ad avere le due squadre più importanti organizzano direttamente numerose gare del campionato, tra le quali proprio Milwaukee e Cleveland, da tutti ritenute le più «deboli» a mantenere la loro presenza in calendario. William Stokkan lo ha sempre saputo: l'effetto Mansell non sarebbe durato in eterno, per una corretta espansione della F. Indycar era necessario trovare sempre nuovi motivi di interesse: oggi il campione del mondo della F.1, domani i costruttori giapponesi o nuove città o Stati per orga- ▶

nizzare le corse. Appena cinque mesi prima, a Miami, in concomitanza con la gara Imsa, Stokkan aveva spedito Wally Dallenbach, «supervisor» del campionato Cart, a ispezionare il circuito. Lo stesso Ralph Sanchez, organizzatore del Gp di Miami, uomo capace di attirare su questa gara un numero incredibile di spettatori e molto denaro, dichiarava che nel '94 sul Key Biscane Boulevard avrebbero corso le monoposto di F. Indy. Più o meno contemporaneamente a Rio de Janeiro, i tecnici incaricati da Emerson Fittipaldi avevano finito il progetto per un ovale all'interno del circuito Jacarepagua. E che dire di Città del Messico? Dopo la F.1 la città più grande del mondo avrebbe ospitato sullo stesso tracciato la F. Indycar. Dall'alto del suo ufficio al numero 489 della Quinta Strada, William Stokkan, con i grattacieli di New York ai suoi piedi, pensava sempre più eccitato all'espansione internazionale della F. Indycar. Arrivato alla Cart nel giugno del '90, Stokkan ha lavorato a lungo a Playboy occupandosi del marketing e delle edizioni estere. Era abituato a pensare in «grande». Ufficialmente con Moseley era sceso a patti, ma il pensiero di una F. Indycar regina dell'automobilismo mondiale non lo abbandonava un momento. «Dagli amici mi guardi Dio, che ai nemici ci penso io» dice il proverbio. Così, sono stati proprio gli «amici» americani a interrompere bruscamente il sogno di William Stokkan. Dal prossimo anno la Cart avrà un nuovo presidente, William Stokkan lascia. Il suo errore è stato quello di pensare che l'espansionismo americano, caratteristica principale in settori come la politica e l'economia, potesse applicarsi anche nello Sport. Con un nuovo presidente, «gradito» al Papa e al Re, l'automobilismo Usa ripiegherà nuovamente su se stesso. Stokkan ci ha provato ma gli è andata male. Volete vedere una gara di F. Indy? Andate nel Midwest...

— Perché la F. Indy ha sempre osteggiato l'apertura di Stokkan agli altri Paesi? «Il popolo americano è molto generoso, aperto agli stranieri. Io ne sono una dimo-

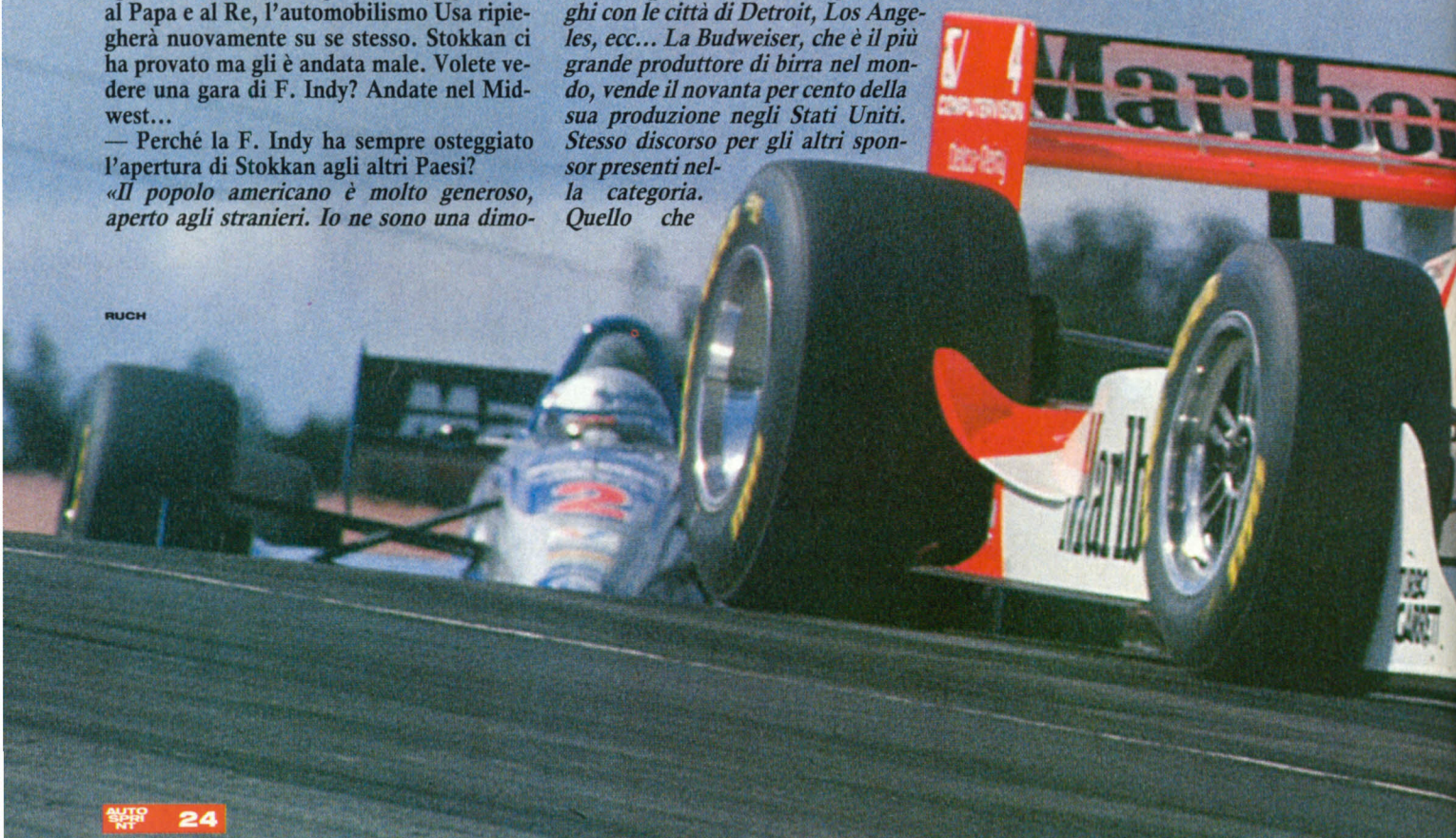
strazione in quanto per ventuno anni sono stato europeo, poi sono stato naturalizzato americano. Quando i mercati vanno bene è facile essere aperti, mentre quando c'è la recessione economica anche gli americani tendono a chiudersi. La F. Indycar è nata ad Indianapolis, poi è diventata un evento regionale, interessando altre città dell'Indiana. Un evento locale è diventato dopo molti anni un evento nazionale. Io non ho mai pensato che la F. Indycar dovesse diventare una categoria a respiro mondiale, con corse in tutti i paesi del mondo. Il mio obiettivo è stato quello di vendere la F. Indycar in tutto il mondo, proponendola come un evento americano estremamente spettacolare e ricco di contenuti agonistici. Un po' come accade con il basket dell'Nba. Ho così iniziato a vendere i diritti televisivi ai singoli Paesi, ottenendo una audience incredibile sino a pochi anni fa. Non ho mai voluto esportare le gare, ma lo spettacolo. Per molti team manager della F. Indycar questo era un concetto nuovo, da guardare quasi con diffidenza. Sono «national oriented», hanno una visione prettamente nazionale della categoria. In realtà gli Stati Uniti sono un Paese molto chiuso in se stesso. Meno del dieci per cento della popolazione possiede il passaporto, la maggior parte dei suoi abitanti non visiterà mai un Paese straniero. La F. Indycar si sta sviluppando come diffusione solo da due anni, eppure anche lo spettacolo che offriva in precedenza era estremamente valido. Io non ho mai rinunciato all'idea che la F. Indycar debba restare una categoria americana. Se mi chiedessero di organizzare dieci gare in Europa, offrendomi moltissimi soldi, non accetterei, non potremmo farlo in quanto abbiamo degli obblighi con le città di Detroit, Los Angeles, ecc... La Budweiser, che è il più grande produttore di birra nel mondo, vende il novanta per cento della sua produzione negli Stati Uniti. Stesso discorso per gli altri sponsor presenti nella categoria. Quello che



la F. Indycar deve migliorare è la sua diffusione negli Stati Uniti, arrivare nel Texas, in Florida, avere una gara più rappresentativa in California. Uscire dal Midwest. Arrivare in Messico e Brasile, Paesi estremamente importanti per le forze tecniche e commerciali presenti in questa categoria. Non ho mai voluto fare la guerra alla F.1. È una categoria che non mi interessa. Lì si mischia sempre la politica con il business. Per la F. Indycar la cosa migliore sarebbe stato un calendario con dodici gare negli Stati Uniti, una in Messico, una in Brasile, una in Canada e una in Europa o in Giappone.

— E proprio per la gara di Brands Hatch, il Boarding Director della Cart si sarebbe rivoltato contro Stokkan...

«Brands Hatch non si è fatta per svariati motivi, ma è necessario spiegare quello che è successo tra noi e la Fisa. Gli accordi presi prevedevano una nostra totale auto-



RUCH



SUTTON

mia per Stati Uniti, Canada e Messico: quella è la nostra zona. In Europa potevamo organizzare delle gare solo su circuiti ovali e per evitare ogni equivoco la Fisa stessa aveva dato una definizione precisa di che cosa si intende per ovale. Questi accordi dovevano entrare in vigore nel '94-'95. Successivamente, dopo una riunione a Parigi, la Fisa ha dichiarato che voleva organizzare delle gare di F.1 sugli ovali. Per i nostri avvocati questo era un motivo sufficiente a rompere l'accordo. Noi eravamo stati ai patti, loro no. A questo punto forse noi avevamo la libertà di organizzare gare in Europa anche su circuiti stradali. La candidatura di Brands Hatch era nata in questa prospettiva».

— Roger Penske ha detto: «William Stokkan ha esagerato, non c'era nessun motivo per organizzare una gara improvvisamente, senza un preavviso di 60 giorni...»

«La gara di Brands Hatch poteva essere una buona occasione per migliorare la penetrazione di tutte le forze commerciali presenti in campionato. Grandi problemi logistici non ce ne sarebbero stati in quanto era fuori dal campionato. Sarebbe stata più che altro un ottimo canale promozionale».

— Resta il fatto che il mondo della F. Indycar sembra dare segni di irrequietezza. Anche l'associazione nata dalla volontà di Caponigro, Andretti e Sullivan, sembra uscire dalle direttive della Cart...

«Quella è un'associazione legata a Indianapolis, che ha sempre goduto di una propria autonomia. Si occupa soprattutto di merchandising. Non l'ho mai vista come un attacco alla stabilità della categoria».

— Altra accusa rivolta all'Indycar è quella di essere troppo protezionistica verso i costruttori americani. Avete osteggiato l'ingresso dell'Honda in tutte le maniere...

«Questo non è vero. Quando abbiamo introdotto il numero minimo di vetture a cui si deve fornire il motore, ancora non sapevamo dell'arrivo della Honda. Il mio desiderio sarebbe quello di avere il maggior numero di costruttori presenti in F. Indycar, ma voglio anche cautelarmi che questo non vada a scapito della competitività e della spettacolarità della serie. Non voglio fare come nella Nascar, dove ricorrono a degli handicap quando vedono che una vettura è troppo superiore. Devo però cautelarmi che tutti siano in grado di accedere al materiale più competitivo. Il regolamento attuale è il frutto di una lunga mediazione tra i team manager e i costruttori, che logicamente avevano necessità opposte».

— Introducete misure «protezionistiche»

anche nel caso che un telaio, ad esempio quello Reynard, si riveli più competitivo?

«È una situazione a cui non abbiamo ancora pensato. Credo che sia nel loro interesse cercare di vendere più vetture possibile. Con Penske non abbiamo mai pensato a cose del genere, anche perché ultimamente si è dimostrato più aperto a vendere i propri telai, nuovi o vecchi che fossero».

— Le ultime decisioni prese dalla commissione tecnica sono per un mantenimento dello status quo attuale.

«Credo che sia una condizione necessaria per mantenere i costi a livelli accettabili. Del resto l'America è un paese molto tradizionalista dal punto di vista tecnico. Il motore simbolo è ancora oggi l'otto cilindri a V. Per mutare questi concetti ci vuole del tempo. Tutti quelli che avranno qualcosa di nuovo da proporre saranno ascoltati, ma qualunque eventuale modifica potrà entrare in vigore solo a partire dal 1996».

— Per quel periodo però William Stokkan non sarà più Presidente della Cart. Messo in minoranza dal consiglio direttivo quest'uomo venuto dal Nord Europa, ha preferito andarsene. Che non fosse più gradito lo aveva capito sin dalla vigilia di Indianapolis, quando il suo mandato era stato rinnovato solo di un anno invece che per i tre abituali. Le congiure di palazzo non ci sono solo in F.1. Mentre in molte scuole elementari americane viene ancora insegnato che «l'America è un paese benedetto da Dio», la F. Indy si richiude in se stessa. Forse, tra cent'anni, quando qualche americano in più avrà il passaporto, William Stokkan sarà ricordato come un ottimo presidente. □

Passa Fittipaldi mentre alle sue spalle spunta Goodyear, a sinistra. Lo spettacolo nella Indycar non manca mai. Ma Carl Haas e Roger Penske, in alto, non gradivano le ambizioni «esterofile» di Stokkan



NOTIZIARIO CSAI

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

ORGANISMI CSAI

Sono state nominate le Sottocommissioni che rimarranno in carica per i prossimi 12 mesi. Ecco la loro composizione:

1) VELOCITÀ IN CIRCUITO

Presidente: Enrico FERRARI
Vice Presidente: Mario VECCHI
Componenti: Daniele AUDETTO; Cristiano DEL BALZO; Gianfranco PALAZZOLI
Esperto: Massimo GAMBUCCI

2) RALLY

Presidente: Dario CALZAVARA
Vice Presidente: Adolfo RAVA
Componenti: Roberto ANGIOLINI; Eligio CLEMENTE; Dante SALVAY
Esperto: Massimo SAINATI

3) TECNICA

Presidente: Giorgio PIANTA
Vice Presidente: Gianfranco CANESCHI
Componenti: Giampaolo DALLARA; Angelo GUERCIOTTI; Giorgio STIRANO
Esperto: Mario MEZZANOTTE

4) GIURIDICA

Presidente: Luca BIRINDELLI
Vice Presidente: Roberto CAUSO
Componenti: Salvatore ALEFFI; Massimo COCCIA; Maria Rosaria COVELLI CARAVITA

5) CIRCUITI E SICUREZZA

Presidente: Gianfranco AGNOLETTO
Vice Presidente: Angelo STICCHI DAMIANI
Componenti: Giorgio BEGHELLA BARTOLI; Remo CATTINI; Romolo TAVONI
Esperti: Giuseppe BACCIAGALUPPI (impianti fissi); Giorgio FRANZIA (pilota)

6) MEDICA

Presidente: Emilio ROVELLI
Vice Presidente: Piero FACCINI
Componenti: Francesco BEVILACQUA; Sergio DE CESARE; Claudio PROTETTI

7) VELOCITÀ IN SALITA

Presidente: Carlo BELLINTANI
Vice Presidente: Francesco PERA
Componenti: Emanuele BRUNO; Germano NATALONI; Fiorello VICCI

8) AUTOSTORICHE

Presidente: Pietro RONDO
Vice Presidente: Ezio SISTI
Componenti: Francesco FAZZALARI; Giorgio SCHON; Francesco VINTALORO

9) ELETTROSOLARI

Presidente: Bruno MORETTI
Vice Presidente: Giorgio STIRANO
Componenti: Gaetano DE PAULA; Angelo M. GUERCIOTTI; un rappresentante di categoria

10) FUORISTRADA

Presidente: Renato BERIO
Vice Presidente: Mario SIMONI
Componenti: Enzo DITEL; Carlo FORTI; Ettore VIERIN

11) KARTING

Presidente: Vittorio LORIGA
Vice Presidente: Oddino DOMENICHINI
Componenti: Vittorio BERNASCONI; Sergio

CIMAGLIA; Arnaldo DONZELLI

12) MANIFESTAZIONI AMATORIALI

Presidente: Carla COLABELLA
Vice Presidente: Claudio POZZI
Componenti: Euno CARINI; Antonio MICUCCI; Alessandro TIBILETTI

13) SLALOM

Presidente: Gianfranco BISOFFI
Vice Presidente: Giorgio GALLENI
Componenti: Franco BELLA; Pierangelo MAFFIODO; Mauro SCANAVINO

14) VELOCITÀ SU TERRA

Presidente: Luigi SAIITA
Vice Presidente: Pasquale MANCINO
Componenti: Silvano PENNACCHIETTI; Luigi RUFFATO; Luciano TAMBURINI

Sono stati altresì confermati il GIUDICE SPORTIVO AUTO, nelle persone di Vittorio FORNARIO (Presidente), Marcello DELFINI e Roberto NARDINI (Consiglieri), ed il GIUDICE SPORTIVO KARTING, composto da Riccardo CECI (Presidente), Giancarlo NADDEO e Franco PIRRO (Componenti).

AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI

SLALOM

24 ottobre: Ac Venezia - 1. Slalom di Venezia - Nuova iscrizione

24 ottobre: Motorsport 2C - Slalom Massalubrense - Annullato

14 novembre: Gierre Team (Sa) - Coppa Giarre Team - Annullata

14 novembre: Gierre Team (Sa) - Slalom Salerno/Croce di Cava - gara nazionale - rinviato dal 3 ottobre

FORMULA RALLY

14 novembre: «Promotion & Service - Formula Rally Città di Colico - rinviato al 28 novembre

RALLY

24 ottobre: Scuderia Casarano Corse (Le) - 7. Rally Città di Casarano - Annullato

31 ottobre: Motorsport Caserta Corse - 4. Rally Alto Casertano - Sprint - Annullato

21 novembre: Sc. Livorno 1949 - Rally delle Colline - Sprint - Annullato

AVVISO IMPORTANTE E URGENTE PER TUTTI GLI ORGANIZZATORI

Dalla totalità degli organizzatori si sono levate vive proteste per gli ingiustificati aumenti dei premi assicurativi delle gare automobilistiche. La Csaì sta conducendo un'azione a vari livelli per risolvere la questione. A questo proposito, è strettamente necessario, da parte degli organizzatori stessi, fornire dei dati che possano surrogare la tesi di eccessiva onerosità dei premi assicurativi. È pertanto indispensabile che entro il 24 ottobre p.v. (si ricorda che il 23 e 24 ottobre si svolgeranno a Roma le riunioni per la definizione del calendario sportivo 1994, per cui il materiale potrà essere anche consegnato a mano in quella data) venga fornito alla Csaì (via Solferino 32, 00185 Roma - fax 06/4940961) quanto segue:

— elenco degli incidenti degli anni 1990, 1991, 1992 e 1993 per i quali è intervenuta a livello di risarcimento la polizza di base «Assicurazione Rci Comitato Organizzatore» prevista dall'Art. 3 della legge 24.12.69 n° 990, nonché, eventualmente, dei rischi A e B di cui ai punti 3.2 e 3.3 della Ns/3, cap. III°, pagine 112 e seguenti dell'Annuario Csaì 1993. Il ricevere tempestivamente il suddetto materiale è fondamentale per un'efficace azione, poiché solo in questo modo si potrà dare un fondamento concreto alle legittime proteste degli organizzatori.

RIUNIONI CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE 1994

Come già annunciato nelle pagine Notiziario Csaì su Autosprint n° 26, 27, 30, 34 e 38/93, si svolgeranno a Roma, presso la sede dell'Automobile Club d'Italia, via Marsala 8, le

riunioni per la discussione e l'approvazione del calendario sportivo nazionale ed internazionale 1994. Ecco di seguito il programma dettagliato di tali riunioni:

Sabato 23 ottobre

h. 9.00	Fuoristrada	Sala Consiglio Generale
h. 9.00	Velocità in salita	Sala Assemblea
A seguire: (h. 11 c.a)	Autostoriche (Salita-Regolarità-Rally)	Sala Assemblea
(h. 12 c.a)	Elettrosolari	Sala Assemblea
(h. 12.30 c.a)	Manifestazioni non agonistiche	Sala Assemblea
h. 15	Slalom	Sala Assemblea
A seguire: (h. 17 c.a)	Velocità su terra	Sala Assemblea

Domenica 24 ottobre

h. 9.30	Rally	Sala Assemblea
---------	-------	----------------



domenica notte

CARLO CAVICCHI

Tempo fa girava per il Circus un quiz: che profumo si spruzza addosso Ron Dennis? Semplice: Arrogance. Poteva essere una battutaccia come tante altre, però era cucita perfettamente addosso all'ex uomo più potente della F.1. I riferimenti erano tanti, dal suo non volere una squadra come la Minardi come vicina di box perché gli rovinava l'immagine, al suo superpagare (e coccolare, e viziare) il suo Senna sino a convincerlo che fosse il centro motore di tutto l'universo da corsa, al mandare al macero un rapporto estremamente redditizio come quello con i giapponesi della Honda per il solo fatto di non volere mai concedere nulla al loro amor proprio, per finire con la rottura sul piano dei rapporti umani proprio con Senna. Sfumature comportamentali da dar corpo alla teoria che un uomo di carattere non ha un buon carattere, ma pur sempre piccole ombre in un personaggio di grande peso, di indubbia capacità manageriale, di grosso prestigio. Nell'affaire-Lamborghini, però, il suo comportamento ha travalicato i contorni ben noti per scadere nella scorrettezza bella e buona. Vediamo perché.

Dopo due anni di corteggiamenti più o meno reciproci, McLaren e Chrysler-Lamborghini sono arrivati in dirittura d'arrivo per un accordo di collaborazione. Per il manipolo di volenterosi dell'engineering modenese della Casa americana era la grande occasione di poter provare al mondo la validità di un progetto sicuramente riuscito, ma assolutamente bisognoso di una collocazione ad alto livello per poter esprimere tutto il suo potenziale. La

McLaren, con tutto quel suo retroterra di altissima tecnologia, di esperienza, di abitudine ai posti alti della classifica, poteva rappresentare il trampolino ideale e in questa direzione si è lavorato sodo prima per attirarne l'attenzione, poi per essere messi alla prova accettando anche il rischio di brutte figure. Trattative dapprima segretissime, poi sempre più alla luce del sole, sino ad arrivare alla messa in terra di una vettura, ibrida e per certi versi persino posticcia, ma pur sempre in grado di dare un ordine di valenza. I risultati, ancora di fresca memoria, sono sotto gli occhi di tutti: un tempo sul giro a Silverstone più veloce di un secondo del miglior tempo in griglia fatto segnare quest'anno dalle McLaren-Ford e le lodi pubbliche di Senna che di sicuro non è uno facile al complimento. Un successo, diciamo pure, al di là delle più rosee previsioni tanto che due settimane fa era stato dato anche il la alla partecipazione in Giappone e Australia, di due monoposto motorizzate Lamborghini (anzi Chrysler, per l'esattezza). Prima, agli inizi di settembre, a Francoforte i più alti responsabili del colosso statunitense si erano incontrati con Ron Dennis e avevano definito l'accordo, vincendo una viscerale avversione verso la F.1 e il suo indotto, giudicato con l'ottica yankee come poco affidabile. Toccava agli avvocati mettere nero su bianco tutte le postille, ma in linea di massima era tutto okay, tanto che una plateale stretta di mano aveva solennizzato l'avvenimento condita da una dichiarazione molto spettacolare di Dennis che suonava così: «per uno come me, una stretta di mano vale ben più di un contratto di mille pagine». Evidentemente è così, quasi sempre. Non sempre. Perché di fronte alla possibilità di mettersi in tasca i soldi della Peugeot (e forse di fare anche un po' un dispetto alla Renault che si era negata quale fornitore) Ron Dennis ha rinnegato tutti i suoi impegni ed ha firmato con i francesi ben guardandosi, soprattutto, dallo spendere anche un solo gettone del telefono, per avvisare gli americani del suo tradimento. Con che risultato? Quello di rinforzare in loro la poca fiducia nella F.1 e probabilmente dal farli uscire definitivamente dal giro con quale disperazione degli uomini Lamborghini, e con quale danno per tutto l'ambiente, è facile immaginare. Uomini importanti come Dennis debbono essere gli ambasciatori del nostro sport nel mondo e riescono appieno nel loro compito. Da tempo si va denunciando che il Circus è un nostalgico far-west dove giocatori d'azzardo si mescolano a cercatori d'oro con la benedizione di sceriffi corrotti. Adesso lo sanno anche in America e non pagheranno più il biglietto per rivedere questo film.

SALVE
SONO IL NUOVO
TESTIMONIAL
DELLE PAGINE
GIALLE ...



I NUOVI COMANDA

Niente più attive, niente antispin Mosley stacca... il pilota automatico anche se la rivoluzione annunciata è meno cruenta del previsto. Comunque siamo all'inizio di una nuova era: day-after di chip e microprocessori. Ecco come cambia volto il Circus

PAOLO BOMBARA

PARIGI — La legge è fatta. E approvata. Ora si entra nel campo minato delle interpretazioni. Mercoledì della scorsa settimana il Consiglio Mondiale Fia — la Fisa è ufficialmente svanita il 1. ottobre — ha definitivamente approvato le proposte avanzate da Mosley e C. e che di fatto danno un volto nuovo alla F.1. Diciamolo subito: per il Potere Sportivo è una vittoria, perché ciò che solo sei mesi fa sembrava immutabile — sospensioni attive ed elettronica in genere — in virtù del Patto della Concordia cui si attaccavano i team «top» inglesi, ha ora un'altra faccia. Ma è anche vero che a fronte della rivoluzione che fino a poche settimane fa Mosley sembrava avere a portata di mano, gli orizzonti si sono ridimensionati e non di poco. In breve, scompare la sospensione attiva e la Fia spiega che ciò succede perché

«...quelle utilizzate quest'anno modificavano gli effetti dell'aerodinamica sulle vetture», il che è proibito. Se dal '94 i progettisti riusciranno a mettere in pista sistemi dagli effetti simili ma non in contrasto con la legge, è un fatto tutto da vedere. Forse si riuscirà a tenere costante l'altezza da terra, ma sembra impossibile che si possa tornare a limitare o addirittura ad annullare fenomeni tipo il rollio o il bec-

cheggio, il cui controllo totale è oggi il vero punto di forza di Williams, McLaren, Benetton e via dominando. Sempre in breve scompare l'antispin, cioè quel controllo della trazione che mette oggi i piloti al riparo da «sventure» quali i testacoda di potenza, che sono il sale dei piloti di livello superiore e il brivido di qualsiasi gara. Scompare il cambio automatico ma resta il comando semiautomatico a bilanciere: «Perché i team ci hanno convinto che con

questo meccanismo si risparmiano i motori», ha detto Mosley a Parigi; in realtà perché la concessione fu approvata dal Presidente Fia già ai tempi della riunione con i team al Gp di Germania, in cambio dell'impegno dei team a varare dal prossimo anno abitacoli più grandi. E nemmeno il numero dei motori utilizzabili nel corso di una stagio-

ne sarà più limitato come promesso, così come il numero dei meccanici ai box resterà libero.

IL NUOVO. Comunque, la Formula 1 cambia. E cambia grazie ai Dieci Comandamenti che la rinnovano e che trovate svizzerati da qui in poi. Il Nuovo avanza nel Circus e l'elettronica — la grande arma in più che solo in pochi hanno potuto permettersi e che nel recente passato ha fatto la differenza in gara



AMENTI



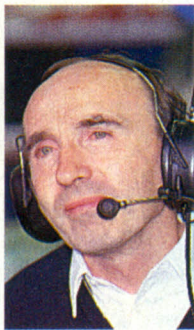
Alesi al volante della F93A: la Ferrari è stata tra le prime squadre a schierarsi contro l'elettronica in F.1. In basso Frank Williams e Flavio Briatore



◀ — retrocede. È finita l'epoca dei «comandi» elettronici inviati dal box alle vetture in pista, scompare tutta una storia di «trucchi», o quantomeno di «modifiche» apportabili a completa insaputa del pilota che sta rischiando la vita sul circuito. E questo è senza dubbio un bene. La storia dello sport automobilistico insegna che le sue tappe sono segnate dalle limitazioni decise dal legislatore, limitazioni alle quali il concorrente è chiamato a reagire inventando qualcosa di nuovo, qualcosa di più che gli consenta di ottenere vantaggi, magari ancora maggiori di quelli proibiti, aggirando le nuove regole. Ma non c'è dubbio che una grande Era si chiude: quella dei chip al posto dei piloti, delle valvole al posto della sensibilità alla sbandata, dei circuiti integrati che sostituiscono la lucidità e la sapienza del pilota nell'azionare un comando nel modo e nel momento giusti. Non è poco... ■

I DUBBI DI BRIATORE E L'ALLARME DI WILLIAMS

Ammortizzatori troppo... attivi!



Le nuove regole hanno sollevato diverse perplessità e anche qualche timore. Il sospetto è che si sia lasciata aperta la possibilità ad un parziale utilizzo delle sospensioni intelligenti. Flavio Briatore che è stato fin dal principio uno dei fautori della messa al bando delle attive, ha incredibilmente ammesso che queste potrebbero non essere vietate nella prossima stagione e che, addirittura, lui potrebbe essere favorevole ad acconsentire l'impiego quantomeno di ammortizzatori a controllo elettronico. Che questa sia una eventualità tutt'altro che

remota lo ha comunque sottolineato anche Frank Williams, che si è dichiarato preoccupatissimo del fatto che le regole appena approvate risultino tutt'altro che chiare: «Ecclestone — ha detto Williams — mi ha confermato che i tecnici dovranno incontrarsi a Suzuka, per definire bene che cosa è veramente legale e cosa invece non lo è più. Siamo già in enorme ritardo per la realizzazione delle vetture per il prossimo anno. Quello che maggiormente mi spaventa è che qualcuno si presenti al via del campionato '94, con vetture dotate di sospensioni

controllate elettronicamente utilizzando, ad esempio, ammortizzatori "intelligenti", in grado di mantenere costante l'altezza da terra, e che queste vengano riconosciute regolari. Noi, l'ho già fatto sapere a Mosley, schiereremo una vettura assolutamente passiva, con tanto di molle e ammortizzatori, come da tempo ha chiesto la Fia. Ross Brawn della Benetton ha invece già parlato di attive legali e questo non mi tranquillizza: dopo il danno la beffa. Sarebbe davvero un disastro e ho il dubbio che il presidente non se ne renda davvero conto». ■

NOVITÀ AL REGOLAMENTO SPORTIVO E...

Sul Cvt si discute

Nessuna novità per quanto concerne il regolamento tecnico, che verrà pubblicato in dicembre e rispecchierà quello attuale con le modifiche votate dalle squadre a Hockenheim. Tutte le decisioni riguardano il regolamento sportivo '94, ecco di seguito le principali variazioni apportate dal Consiglio Mondiale della Fia tenutosi a Parigi.

1

ELETTRONICA

Il pilota deve guidare da solo e senza aiuto. «Si tratta — ha detto Mosley — di una nuova formulazione del divieto d'utilizzare sistemi d'assistenza al pilotaggio, che sostituisce ed annulla la norma varata a febbraio». Si tratta della norma destinata a eliminare le varie sofisticazioni elettroniche. «Quali e come — ha precisato Mosley — lo stabiliranno il delegato tecnico ed i commissari sportivi della F.I». Vediamo, secondo quanto ha spiegato lo stesso Mosley, cosa avverrà punto per punto.

CAMBIO SEMIAUTOMATICO. «Noi volevamo in origine eliminarlo ma le squadre hanno chiesto di mantenerlo adducendo un argomento decisivo: la riduzione dei costi derivante dal fatto che questo tipo di cambio limita i rischi di rottura dei motori. Rimarrà, ma a condizione che sia il pilota a premere su un pulsante o altro per richiedere la cambiata. Saranno vietate le cambiate programmate automaticamente».

TRASMISSIONE CVT. «Difficile rispondere per ora, attendiamo una risposta dei commissari tecnici in merito. Una risposta definitiva potrà difficilmente essere fornita prima delle verifiche del primo Gran Premio. A priori il principale scoglio è legato alla norma che impone un massimo di 7 rapporti al cambio, e soprattutto un minimo di 4».

SISTEMI ANTIPATTINAMENTO. «Sono vietati e ogni trasgressione sarà punita molto severamente tanto a livello di squadre quanto a livello di piloti coinvolti. Un pilota non può infatti non essere al corrente dell'esistenza di un simile sistema. Individuare un sistema d'antipattinamento è difficile ma non impossibile e se i nostri commissari ne sospetteranno l'esistenza potranno richiedere sia il montaggio di una scatola nera, sia un esame approfondito della vettura, in qualsiasi momento».

SOSPENSIONI ATTIVE. «Saranno vietate completamente a partire dal '95. A partire dal prossimo anno saranno vietati tutti i sistemi che hanno un'influenza provata sull'efficienza aerodinamica della vettura, come tutti i sistemi attuali. Noi siamo rimasti molto sensibilizzati da alcuni incidenti accaduti recentemente in cui è parsa chiara la responsabilità delle sospensioni attive e abbiamo chiesto un'inchiesta in merito per farle eventualmente vietare sin d'ora per ragioni di sicurezza».

2

PROVE

Vengono modificati gli orari delle prove libere, fermo restando un numero massimo di 23 giri per pilota, in due turni successivi dalle 9.30 alle 10.15 e poi dalle 10.30 alle 11.15. L'interruzione servirà a recuperare le vetture incidentate o in panne lungo il circuito, che potranno così partecipare alla seconda parte delle prove.

NOVITA' ANCHE... MINORI

Ovviamente a Parigi non si è deciso solo il futuro del Circus, ma anche di tutte le altre specialità dell'automobilismo sportivo. A parte le novità relative al mondo dei rally (le trovate a pagina 79) ecco quelle inerenti alle Formule «minori» della velocità in pista.

A partire dal '94, la struttura di protezione frontale se è amovibile deve essere solidamente fissata alle estremità dei cassoni della cellula di sopravvivenza.

L'applicazione delle modifiche regolamentari previste per il gennaio 1995 (sezioni degli alettoni modificate e adozione dello scarico catalitico) è rinviata di un anno. A partire dal '96, sarà imposto dalla Fia un profilo unico per la cellula di sopravvivenza della scocca, l'alettone posteriore, i portamozzoni e le ruote, lasciando libertà entro certi limiti ai costruttori di lavorare sugli

altri particolari della vettura. «In questo modo — ha detto Mosley — le squadre potranno ridurre le spese e costruire da sole gran parte delle vetture».

A partire dal 1. gennaio '95, la produzione minima per l'omologazione della silhouette di una vettura passerà da 2500 a 25000 vetture all'anno.

Il regolamento tecnico è stato approvato, ma non viene varato nessun campionato. Questo regolamento è simile ma non totalmente uguale a quello dell'A.C.O. per la 24 Ore di Le Mans, che si correrà di certo e dovrebbe quindi interessare maggiormente le Case.

A partire dal '94, le licenze rilasciate dai paesi della Cee sono riconosciute in tutti i 12 Paesi membri della stessa.

3

RIFORMIMENTO

Sarà autorizzato il rifornimento di carburante. «Ci sono stati in effetti alcuni problemi legati alle assicurazioni — ha puntualizzato Mosley — e alcuni membri del Consiglio Mondiale hanno espresso alcune riserve, ma l'esperienza con le vetture Sport ci ha spinto ad iniziare da subito». I rifornimenti saranno effettuati con un sistema a pressione (probabilmente tarato a 1,5 bar, che consentirebbe un rifornimento di 120 litri in 10" circa) fornito dalla Fia e realizzato da una Casa specializzata in materiale aeronautico. I serbatoi saranno, il prossimo anno, di almeno 200 litri (capacità libera a partire dal '95) e l'effettuazione o meno dei rifornimenti ed il loro eventuale numero saranno a discrezione dei concorrenti.

4

NUMERO MOTORI

Viene abbandonata l'idea di limitare il numero totale di motori a 64, come deciso dalle squadre ad Hockenheim. «In effetti — ha spiegato Mosley — ci si è resi conto che, a parte le squadre di vertice, un simile quantitativo corrispondeva di fatto a non imporre limiti alle squadre, ma creava per contro problemi a noi per l'organizzazione delle punzonature».

5

TELEMETRIA

È riaperto l'uso della telemetria ma solo per le comunicazioni dalla vettura ai box e non il contrario. Sono anche riammesse le comunicazioni radiofoniche.

6

TERZA VETTURA

La possibilità che avevano le squadre di iscriverne una terza vettura in certe condizioni è soppressa.

7

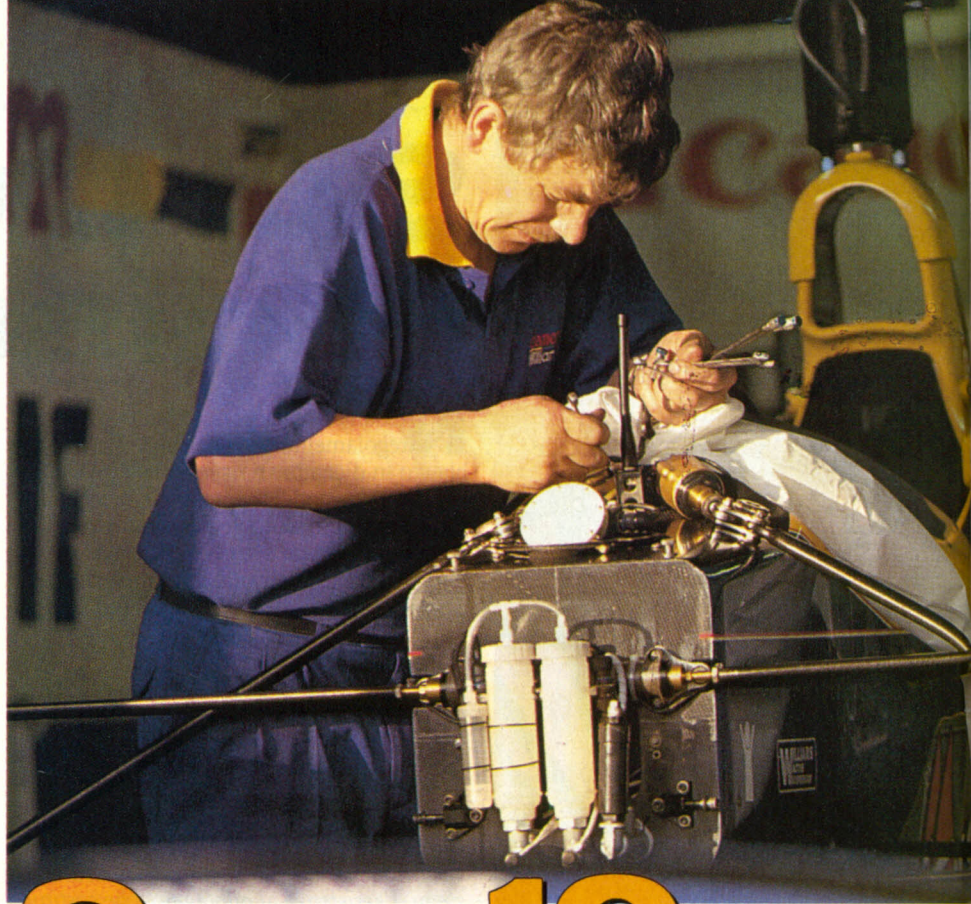
PREMIAZIONE FIA

I primi tre del campionato saranno obbligati a presenziare alla premiazione ufficiale della Fia a fine stagione.

8

MECCANICI

Viene abbandonata la proposta di limitare a dieci il numero complessivo di persone ammesse a occuparsi di una vettura ai box per i rifornimenti.



9

NUMERO GOMME

Viene modificato il sistema di gestione dei pneumatici. Fermo restando una dotazione di 28 gomme a pilota, viene soppressa la punzonatura speciale di due treni per ogni turno di qualificazione. I concorrenti potranno così gestire diversamente i loro sette treni di pneumatici nell'arco del week-end. In pratica, in caso di pioggia nel primo turno di qualificazione, i concorrenti disporranno di più treni di gomme l'indomani.

10

CALENDARIO '94

Viene pubblicata una bozza provvisoria di calendario per la stagione '94, che dovrebbe cominciare in Argentina (su un circuito cittadino o sull'autodromo di Buenos Aires) il 20 marzo. I Gp d'Argentina, Brasile e Ungheria non sono confermati con certezza. Il Gp d'Europa è sostituito dal Gp del Pacifico, che nel '94 verrà disputato in Giappone ad Aida ma dovrebbe emigrare in Indonesia a partire dal '95.

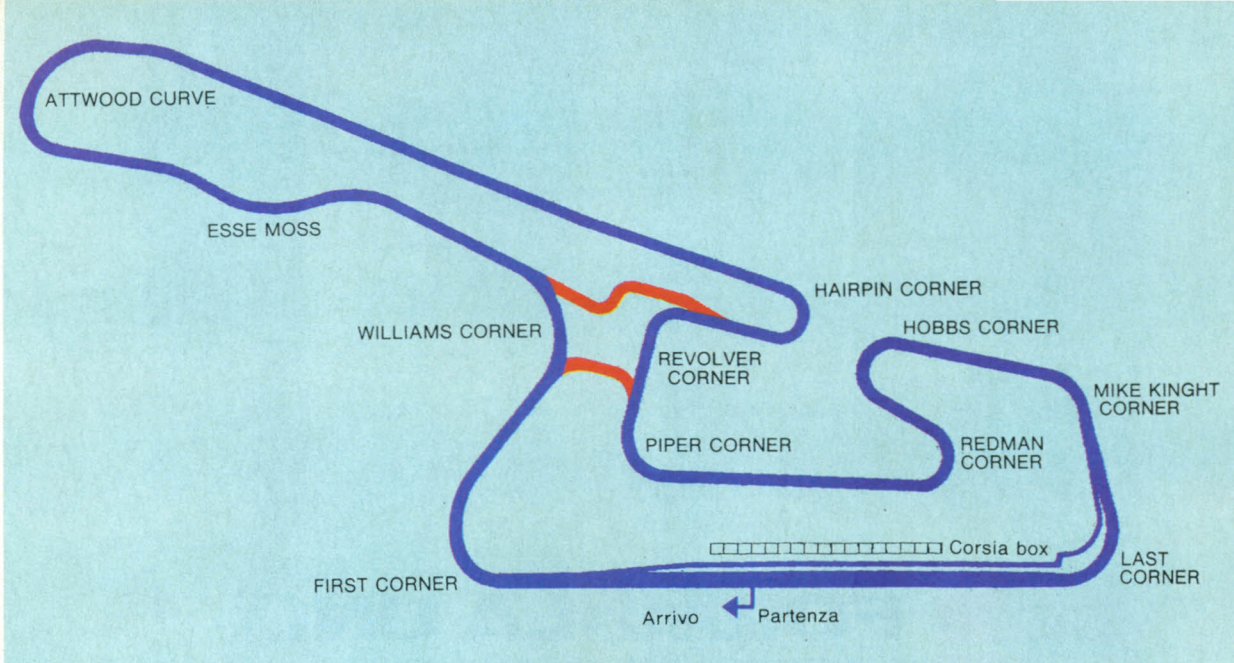
IL CALENDARIO '94 SOLLEVA TANTI DUBBI

Terrore Giappone

Abolito il Gp Sudafrica, come da tempo si sapeva, ecco che l'apertura iridata torna in Argentina: un ritorno ai vecchi tempi giacché il Mondiale F.1 ha aperto le sue ostilità sul circuito di Baires, a pochi km dalla capitale, dal 1953 al '58, quindi nel '60, e poi dal 1972 al '75 e infine dal 1977 all'80, disputandovi invece il suo terzo appuntamento stagionale nel 1981 dopo Long Beach e Brasile. Ma non è questa l'unica novità ratificata dal Consiglio Mondiale Fia relativamente al calendario F.1 del prossimo anno, che vedrà anche il Gp d'Europa (disputato quest'anno a Donington) sostituito dal Gp del Pacifico in programma sul quasi sconosciuto circuito di Aida, in Giappone. Ma non si può parlare di novità senza in-

ciampare in alcuni, grossi, interrogativi. Dove si correrà infatti in Argentina? Sul fantomatico circuito cittadino da allestire nel quartiere bairense di Palermo o su un circuito vero e proprio in prossimità della capitale? Nemmeno Mosley lo sa, come ha candidamente ammesso a Parigi. E nemmeno si sa se la data indicata (20 marzo) sarà rispettata, tirandosi dietro perplessità anche per la collocazione in calendario del Gp Brasile che dovrà comunque essere sette giorni dopo l'apertura argentina. E perplessità suscitano anche le date giapponesi. La gara di Aida è collocata infatti a metà aprile, e a parte i dubbi su posizione e caratteristiche dell'impianto (se ne legge nell'articolo a parte) c'è solo da

sperare che da quelle parti l'inizio della primavera significhi lo stesso che qui da noi, e non porti invece i venti gelidi del sud Pacifico e magari anche la neve... Dubbio, questo, che assale anche per la collocazione al 6 novembre (per non parlare delle 5 domeniche vuote dopo il Gp Portogallo), del Gp del Giappone a Suzuka, dove spesso ha fatto freddo anche nella data solita, ovvero la penultima domenica di ottobre... Una incertezza tocca anche il Gp di Ungheria previsto per il 14 agosto ma con il punto interrogativo: evidentemente le forti critiche indirizzate soprattutto dai piloti al circuito magiaro torneranno a vantaggio dell'attesissimo ritorno in calendario di un Gp di Austria da disputare a Zeltweg. ■



ALLA SCOPERTA DI AIDA, TEATRO DEL GP PACIFICO

Misto veloce e... irraggiungibile

Un meccanico Williams lavora sulla «attiva» della Fw 15C. Dal prossimo anno questo sistema sarà vietato, a meno che non si dimostri che non interferisce con l'assetto aerodinamico della monoposto

Tutti lo chiamano Aida, ma il suo vero nome è Ti: si tratta del circuito giapponese che il 17 aprile del prossimo anno ospiterà (ospiterebbe?) il neonato Gp del Pacifico valido quale terza gara iridata. E Ti è semplicemente il nome dell'azienda che fa capo a Hajime Tanaka, che

del circuito in questione è proprietario così come tiene le redini di un «business» di importanza nazionale in Giappone e che ruota attorno a tre grandi complessi da golf sparsi per il Paese. Situato a due ore di macchina (ma solo se a strada libera) da Osaka, nell'isola più meridionale del

Giappone, il circuito di Ti o di Aida, che dir si voglia misura 3.702 metri di lunghezza totale, per una larghezza media dichiarata dagli organizzatori fra 12 e 15 metri, ma che i piloti che vi hanno corso hanno senza mezzi termini definito «insufficiente per la F.1». A vederlo dalla piantina, Ti è un circuito misto-veloce. Lo si percorre in senso orario, con 14 curve (6 a sinistra e 8 a destra) raccordate anche da due rettilinee abbastanza lunghe. Il rilievo altimetrico è molto ridotto: una prima parte in discesa da 265 a 245 metri di altitudine (dalla partenza alle curve First e Williams fino alla Attwood Curve), una leggera risalita fino ai 275 metri di quota della Redman Corner e di nuovo discesa fino al traguardo. Il record attuale del circuito, fissato nel giugno '92 da Tom Kristensen con una Ralt Rt35-Toyota di F.3, è di 1'27"027, per una media di 153,186 kmh. Ma i problemi di Aida, oltre alla larghezza della sede stradale, sono quelli ca-

ratteristici di quasi tutti i circuiti giapponesi: scarsa facilità nel raggiungerli e insufficiente ricettività alberghiera. Come si diceva, ci vogliono due ore per arrivarvi da Osaka, che è la città maggiore dell'isola; un'ora per giungervi da Okayama, che è provvista di un aeroporto internazionale in grado di accogliere gli aerei cargo della Foca. Ma questo solo a strada libera: caratteristica che in presenza di manifestazioni sportive di grande interesse è del tutto un'illusione. Per di più Aida sorge in una regione montuosa e le strade di collegamento non sono certo autostrade. Comunque, pare che le autorità locali abbiano assicurato rapidi lavori di ampliamento delle strade, così come per aprile si assicura sarà completata la realizzazione di un mega-albergo con 100 stanze singole e 200 doppie. Il resto degli oltre duemila personaggi fissi che seguono il Circus dovranno adattarsi a dormire in lodge e in case private...

VIA IN ARGENTINA!

DATA	GRAN PREMIO	CIRCUITO
20 marzo (provvisorio)	Argentina	Buenos Aires
27 marzo (provvisorio)	Brasile	Interlagos
17 aprile	Pacifico	Aida
1 maggio	San Marino	Imola
15 maggio	Monaco	Montecarlo
29 maggio	Spagna	Barcellona
12 giugno	Canada	Montréal
3 luglio	Francia	Magny-Cours
10 luglio	Gran Bretagna	Silverstone
31 luglio	Germania	Hockenheim
14 agosto (provvisorio)	Ungheria	Hungaroring
28 agosto	Belgio	Spa-Francorchamps
11 settembre	Italia	Monza
25 settembre	Portogallo	Estoril
6 novembre	Giappone	Suzuka
13 novembre	Australia	Adelaide



FORMULA UNO MERCATO PILOTI

CACCIA GROSSA

La corsa ai pochi sedili dei top team è aperta. Per la McLaren sono in lizza Barrichello, Dalmás, Blundell e anche Alboreto mentre la Benetton guarda ai giovani Badoer, Panis e al canadese Tracy

■ **DIEGO FORTI**

Accasatosi Senna, il mercato-piloti ha preso a vorticare. Si è praticamente aperta la caccia grossa al «sedile» per il 1994. Anche se il brasiliano, occupando prontamente il posto lasciato vacante da Prost e avallando di fatto la riconferma di Hill, ha tolto dal giro i due «volanti» più richiesti, ovvero quelli della Williams campione del mondo. Considerando che anche la Ferrari, e per bocca del suo Presidente, ha dichiarato che la coppia Alesi-Berger, inamovibile oltre che fortissima, è la migliore del campionato, di posti super appetibili ne sono rimasti due: uno alla Benetton e un altro alla McLaren, visto che Schuma-

cher e Hakkinen sono già stati confermati rispettivamente da Briatore e da Ron Dennis. Ancora più fluida è la situazione nelle altre squadre, dove in gioco non entrano solo valutazioni tecniche e politiche ma un ruolo decisivo lo recitano anche i contributi economici che un pilota può portare. Non si deve poi dimenticare che al momento attuale i team ancora iscritti al mondiale di F.1 sono rimasti 12, visto che la Scuderia Italia ha già detto no, per un totale di appena 24 sedili disponibili. Solo tre anni fa ce ne erano più di trenta! Tre nuove squadre, Simtek, Pacific e Tom's, hanno tuttavia manifestato la volontà di iscriversi al prossimo cam-

Per un brasiliano che lascia la McLaren, Ayrton Senna, ce n'è uno pronto ad arrivare: Rubens Barrichello, pilota rivelazione del campionato di F.1 '93. Eccolo mentre osserva il suo futuro...



▷ pionato. Se tali scuderie confermeranno i loro propositi ci saranno 6 posti in più a disposizione. Vediamo la situazione cercando di fare un po' d'ordine nei meandri delle varie trattative. Partiamo dalla Benetton: ha le carte in regola per presentarsi come la sfidante ufficiale della Williams, soprattutto se riuscirà ad avere i motori Renault. Flavio Briatore ha messo sotto osservazione due giovanissimi, Luca Badoer e Olivier Panis. Badoer, adocchiato sin dai tempi della Formula 3000, dalla sua ha grinta, velocità, oltre al passaporto italiano (soprattutto veneto...) cosa che piace molto alla famiglia Benetton. Per contro, il contratto che lo lega alla Scuderia Italia, e che verrà girato alla nascita Minardi Scuderia Italia, dovrà prima essere risolto per consentire al pilota di cambiare squadra. Panis, fresco vincitore della F. 3000, effettuerà un test dopo la conclusione del mondiale. Il francese gode dell'appoggio di Elf e di Renault. Va da sé che nel caso di un accordo Benetton-Renault le sue quotazioni salirebbero enormemente. Briatore ha dichiarato di essersi interessato anche al pilota canadese di F. Indy Paul Tracy, del resto quello di un pilota proveniente dal campionato Usa è un suo vecchio pallino. Tuttavia l'operazione

sembra avere più che altro un risvolto pubblicitario. In lista c'è anche Patrese, così come Tom Walkinshaw spinge per un ritorno di Brundle, ma nessuno crede a questa possibilità. Barrichello piace molto ma ha un contratto con Jordan e adesso interessa moltissimo anche a Dennis. Un suo aggancio appare perciò complicato. Situazione molto fluida anche alla McLaren. La logica dice un pilota giovane ma con una certa esperienza, Blundell rientra in questa categoria, la squadra lo ha avuto come tester e l'anno in Ligier è stato positivo. I partner francesi, da parte loro, insistono per un pilota di casa e il nome più accreditato è quello di Dalmás, che però è assente dalla F.1 da tempo. Ci sono poi esigenze legate agli sponsor: Barrichello piace alla Marlboro e innegabilmente, è il pilota rivelazione dell'anno. Qualche chance, infine, l'ha anche Alboreto; con Patrese è uno dei piloti non accasati con un albo d'oro di prestigio oltre che un'enorme esperienza. A Dennis, che lo aveva sentito anche lo scorso anno, piace per portare avanti lo sviluppo di una nuova vettura e di un motore inedito. Veniamo alle altre squadre. La Tyrrell ha praticamente confermato Katayama, che porta il budget Cabin, tuttavia ha la necessità

di un pilota di valore ed esperienza. Un'opportunità sarà offerta a Gabriele Tarquini sempre che non si arrivi a una riconferma di Andrea De Cesaris. In Ligier, quello dei piloti sembra essere l'ultimo dei problemi. Se il team si terrà i motori Renault e l'attuale dirigenza, Bernard e Panis sono in pole per il prossimo anno. Se arriverà la lunga mano degli uomini di Briatore possono entrare in ballo Brundle e Patrese. Giochi assolutamente aperti alla Footwork che non può più contare sulle iniezioni di denaro fresco del boss giapponese, in difficoltà economiche. Occorrono piloti con dei soldi, o in grado di aiutare, per i motori; Fittipaldi può spingere per i Lamborghini, Stewart per i Ford. Il vero gioiello, però sembra essere Verstappen, vincitore del campionato tedesco di F.3, che però non possiede esperienza. La Lotus ha già ufficializzato il nome del portoghese Lamy e, a meno che qualcuno non glielo porti via, Collins confermerà il bravissimo Herbert. Larrousse ha un contratto biennale con Comas, per il resto punterà a un pilota in grado di portare un buon contributo di denaro. Altrimenti c'è sempre Alliot a disposizione. Gli svizzeri della Sauber, confermato Wendlinger, stanno valutando di fare la stessa cosa con

QUANTI ABITACOLI ANCORA VUOTI!

PILOTI 1993	SQUADRE	PILOTI 1994	TRATTATIVE
Prost Hill	WILLIAMS	Senna Hill	
Senna Andretti (Hakkinen)	MCLAREN	Hakkinen	Blundell 30%, Herbert 5%, Dalmás 30%, Alboreto 15%, Barrichello 20%
Alesi Berger	FERRARI	Alesi Berger	
Schumacher Patrese	BENETTON	Schumacher	Badoer 35%, Brundle 10%, Tracy 20%, Panis 35%
Katayama De Cesaris	TYRRELL	Katayama	Tarquini 50%, De Cesaris 25%, Modena 25%
Brundle Blundell	LIGIER		Bernard 25%, Panis 25%, Brundle 25%, Patrese 25%
Warwick A. Suzuki	FOOTWORK		Verstappen 40%, Stewart 15%, Fittipaldi 30%, De Ferran 15%
Zanardi (Lamy) Herbert	LOTUS	Lamy	Herbert 95%, A. Suzuki 5%
Alliot Comas	LARROUSSE	Comas	Hoshino 20%, Alliot 30%, T. Suzuki 20%, Beretta 30%
Wendlinger Lehto	SAUBER	Wendlinger	Frentzen 40%, Patrese 20% Lehto 40%
Fittipaldi (Gounon) Barbazza (Martini)	MINARDI		Badoer 30%, Alboreto 30% Martini 30%, Gounon 10%
Barrichello, Capelli (Boutsen, Naspetti, Apicella, Irvine)	JORDAN	Barrichello	Irvine 33%, Naspetti 33% Gugelmin 33%
—	SIMTEK	D. Brabham	Naspetti
—	PACIFIC	Gachot	Tarquini
—	TOM'S	?	?

FITTIPALDI SOSTITUITO

Minardi prende Gounon

Per le ultime due gare la Minardi ha ingaggiato il francese Gounon, potendo vantare questi, di una buona cifra messagli a disposizione dal governo francese; inoltre è pilota ben visto dalla Marlboro. Due carte importanti per la scuderia romagnola che deve pianificare il suo futuro. L'operazione ha però scatenato un vespaio. Dal Brasile la «Fittipaldi Promocao», società che gestisce gli interessi di Christian, ha diramato un comunicato di fuoco in cui si ventila la possibilità di portare in giudizio il team italiano per costringerlo ad onorare il contratto anche per le ultime due gare. Più pacato dal Giappone, dove si è recato per una serie di iniziative promozionali, Christian ha precisato che onorerà sino in fondo gli impegni presi con il team e semmai, è questo che deve considerarsi in debito con lui, visto che il padre Wilson ha portato diversi sponsor alla squadra. Giancarlo Minardi ha precisato: *«Ho personalmente comunicato a Christian l'avvicendamento con Gounon. Del resto, le esigenze del team sono prioritarie su tutto. Il francese è in grado di portarci un buon contributo economico e credo fosse nostro dovere valutarne le capacità. Il contratto che ho con Fittipaldi mi consente per altro di avvicinarlo, tuttavia mi avvarrò di lui sino a fine stagione. È assolutamente nelle mie intenzioni pagargli l'ingaggio dovuto e non nego che la sua organizzazione abbia utilizzato spazi sulla tuta del pilota, portando del denaro al team. In ogni caso non ho mai pensato di scaricare a priori Christian, anche in chiave '94. Di lui però so già tutto, mentre Gounon deve ancora essere verificato».*

(a. d.)

foto ORSI

Lehto, anche se il tedesco Frentzen piace tantissimo ai partner della Mercedes che, come è noto, hanno molta voce in capitolo nella gestione della squadra. Si è invece raffreddato l'interesse per Riccardo Patrese, il pilota di collaudata esperienza che piaceva ai tecnici del team. La Minardi, oltre che di Martini, potrà tener conto dei piloti della Scuderia Italia, Badoer e Alboreto, mentre le polemiche innescate da Fittipaldi sembrano aver tarpato le ali al brasiliano. Gounon si gioca le possibilità di riconferma nelle ultime due gare, sempre che i suoi sponsor siano pronti ad aiutarlo. Jordan, indecifrabile e scatenato come sempre, ha sotto contratto Barrichello, ma non avrebbe certo esitazione a cederlo a fronte di una buona offerta. Le previste debuttanti Simtek e Pacific, hanno già annunciato di aver raggiunto un accordo rispettivamente con David Brabham e Gachot, mentre la Tom's non si è sbilanciata. Gli altri nomi sono tutti possibili, anche se Tarquini piace moltissimo a Wiggins e Naspetti è stato contattato dagli uomini della Simtek. ■

Christian Fittipaldi è stato sostituito dalla Minardi con Gounon per le ultime due corse di F.1



Benetton Renault quasi fatta

La complessa operazione è ormai in dirittura d'arrivo ma manca l'accordo con la Ligier e con... Alain Prost

DIEGO FORTI

La guerra dei motori in F.1 è da sempre quella più dura. Se l'accordo tra la McLaren e la Peugeot è risultato travagliato e, coinvolgendo la Lamborghini, ha avuto più di un colpo di scena, non da meno appare la lotta che la Benetton sta conducendo per assicurarsi i Renault. Il team italo-inglese, che comunque già conta su una fornitura privilegiata dei Ford 8V Hb, è vicinissimo all'accordo con gli uomini della Régie; tuttavia ancora non è stata apposta la firma definitiva sul contratto. Il sì è atteso da un momento all'altro, anche se le recenti esperienze e il modo in cui sfumò lo scorso anno il business fra la stessa Renault e la McLaren, inducono ad una certa prudenza. Del resto l'operazione è di quelle complesse e in grado di dare fastidio a più di un avversario, in primis a Frank Williams. Comun-

que, fra la Benetton e i Renault V10 non ci si è messo solo patron Frank che, come leggete a parte, è contrario nella maniera più assoluta a questo matrimonio, ma si è fatto avanti anche Prost. Infatti, per poter avere i V10 francesi Briatore deve trovare un accordo con la Ligier, entrandone in partecipazione. In questo modo può spostare la fornitura dei Renault alla Benetton, dando i Ford ufficiali alla Ligier. Una operazione del genere ha dei costi e su questi ovviamente si sono sviluppate trattative più che serrate, fra la cifra offerta dal manager della Benetton e quanto richiesto dalla squadra francese, costo motori compreso. In ogni caso, per far quadrare i conti occorre la certezza che gli sponsor, quasi tutti legati al governo francese come ad esempio la «Gitanes» e «Les Pages Jeunes», rimanessero anche nella prossima sta-

gione. Qui è entrato in ballo Prost, offrendosi di entrare in Ligier. Forte delle simpatie delle aziende francesi e sempre vicino alla dirigenza Renault, Alain ha generato scompiglio riaprendo le trattative. Alla fine però le ragioni della Benetton, stando alle dichiarazioni dello stesso Briatore, hanno avuto il sopravvento sulle proposte avanzate da Prost. Il francese si è ritrovato fuori gioco, come hanno confermato fonti molto vicine al quattro volte campione del mondo, tuttavia il suo intervento ha probabilmente riaperto i termini economici dell'operazione. In ogni caso la proposta fatta da Briatore per i motori Renault non riguarda la pura e semplice fornitura dei propulsori. È un discorso molto articolato che prevede nel prossimo futuro, quando la casa francese non gestirà più direttamente i suoi motori, l'affida-



fotografieORSI



mento di questi alla stessa Benetton Formula che diventerebbe in pratica quello che oggi è la Cosworth per la Ford. Non si deve dimenticare che la Twr ha già una certa esperienza di gestione motori, visto il lavoro fatto per la Ford. Non solo, ma allo stesso Walkinshaw la Volvo (recentemente diventata partner della Renault) ha affidato lo sviluppo delle sue 850 per le corse turismo. L'operazione Benetton-Renault è dunque molto articolata e non si ferma ad una semplice fornitura. Briatore gode dell'appoggio della Elf e della Marelli che vede di buon occhio una collaborazione con la sua squadra, ma soprattutto ha sotto contratto il pilota che più fa gola ai vertici della Régie: Michael Schumacher. Sa insomma di essere in pole per i V10 francesi, anche se vuole limare ancora un poco sul prezzo. ■

Sopra, Briatore della Benetton con Contzen della Renault: il manager della scuderia anglo-italiana è appoggiato dalla Elf. Sotto, Schumacher

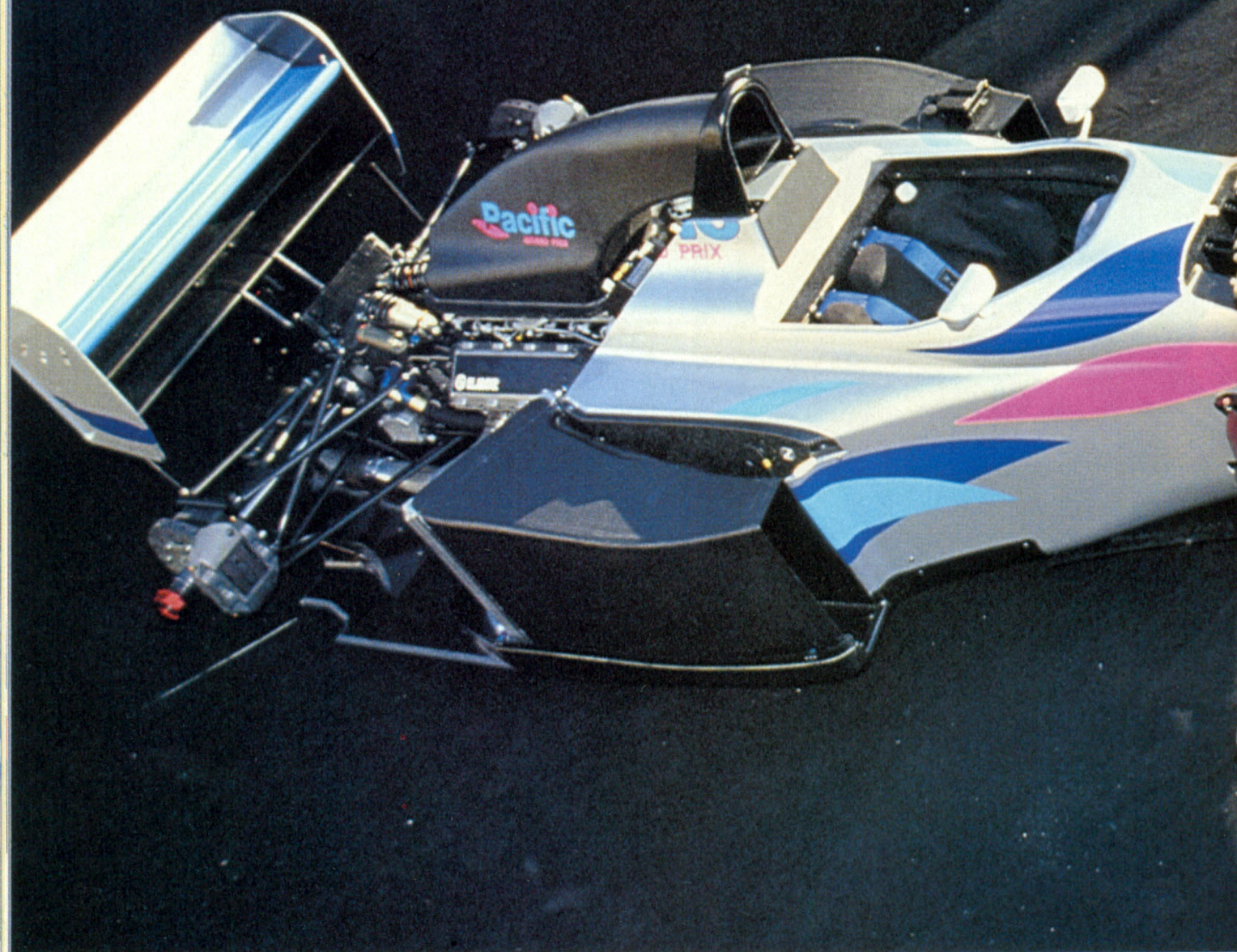
WILLIAMS OSTEGGIA IL PATTO

Energie disperse

Il più acceso rivale della fornitura da parte della Renault alla Benetton è Frank Williams che non ha esitazioni a spiegare la sua posizione. «In linea di principio io ho un accordo con la Renault in cui la fornitura dei V10 è riservata a noi della Williams e alla Ligier. Quindi mi attendo che vengano rispettati questi accordi». Tuttavia attraverso un ingresso in partecipazione nella squadra francese la Benetton potrebbe rilevare il contratto relativo ai propulsori della Régie. «E vero, ma sarebbe sicuramente un errore da parte della Renault dar vita a una operazione di questo tipo. Infatti, non c'è nulla di peggio in F.1 che disperdere le forze su due fronti. Bisogna lavorare in un'unica direzione con estrema determinazione, altrimenti si rischia di perdere di vista gli avversari

favorendone il recupero. Vi ricordate cosa successe nel 1987? Il motore Honda Turbo era il migliore, lo avevamo noi e la Lotus, i giapponesi sentirono la pressione di due squadre impegnative come noi e la Lotus di Senna e a fine stagione venne fuori la Ferrari che vinse le due ultime corse». Ma la posizione critica di Williams non si ferma a questa considerazione. «Il rischio più grave è dover dedicare un mucchio di tempo e di energie per ridurre i danni delle polemiche che inevitabilmente ci sono quando due squadre puntano ad avere lo stesso livello di motore. Basti pensare alle mille discussioni che quest'anno sono sorte per il livello di evoluzione dei motori Ford Hb fra Benetton e McLaren, con Senna a gettare benzina sul fuoco e Schumacher a rispondere per le rime». ■

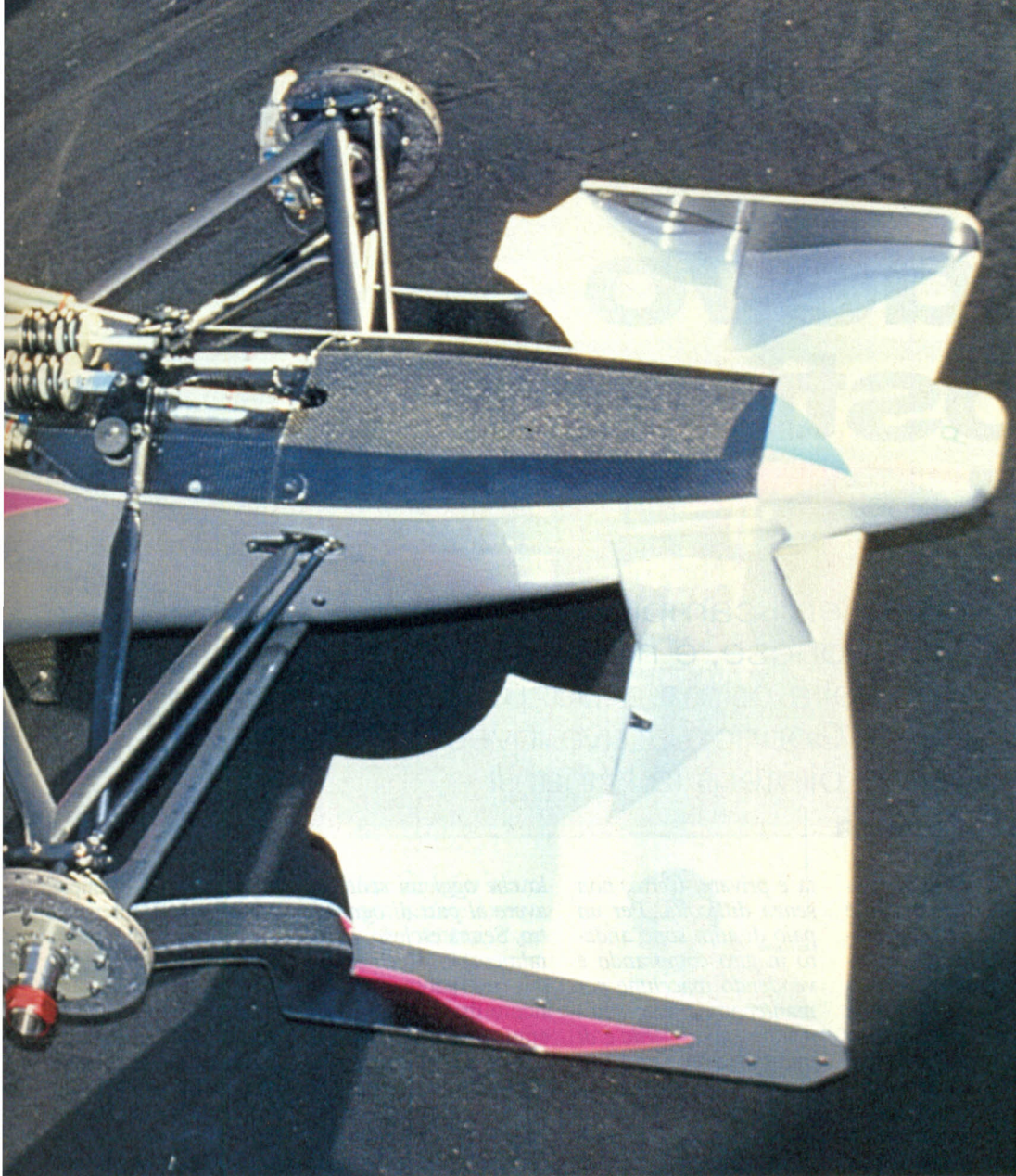




FORMULA UNO
PACIFIC Pr01

La prima F. 1 del '94

Ecco le prime immagini della monoposto del team diretto da Keith Wiggins. Si tratta di una vettura molto tradizionale che monta il motore Ilmor V10. Gli sponsor del programma inglese sono ancora segreti.



È già 1994. L'anno scorso la Pacific era una delle squadre «desaparecida» della Formula 1: aveva assicurato la sua presenza nel Circus, defilandosi poi per la mancanza di finanziamenti adeguati. Bartels, il pilota che doveva portare lo sponsor maggiore, non era riuscito a portare a termine le trattative bloccando ogni attività del team. Il team diretto da Keith Wiggins ha preso tempo ma non s'è perso d'animo ed ora è il primo a presentare la vettura con cui disputerà la prossima stagione nella massima Formula. A prima vista la Pr01, così è stata battezzata la monoposto inglese, rivela una certa somiglianza con la Benetton B193. La cosa non deve sorprendere: il progetto è stato acquistato alla Reynard dove lavorava Rory Byrne, responsabile tecnico della Benetton odierna. La realizzazione della scocca è stata curata proprio nella factory di Bicester, mentre l'assemblaggio è stato fatto a Thetford, nella sede della Pacific che si trova nella contea di Norfolk. La vettura che monta sospensioni passive con ammortizzatori a gas, in ossequio ai nuovi regolamenti Fia varati dal Consiglio Mondiale della scorsa settimana, ha soluzioni molto tradizionali. A prima vista sembra molto contenuta nelle forme: la linea è filante, le pance sono molto strette e alte seguendo un concetto caro alla Benetton. Il muso segue la moda ed è alto con lo spoiler anteriore retto da due piloncini. Il motore è il V10 della Ilmor, anche se non nella versione più evoluta che avrà la Sauber. La colorazione molto sgargiante potrebbe cambiare fra quindici giorni quando si saprà chi sarà lo sponsor principale. Riguardo ai piloti è confermato l'ingaggio di Gachot, mentre le trattative per l'altra vettura sono apertissime: in fila alla lista c'è il nome di Gabriele Tarquini. «Siamo convinti di avere il potenziale per ben figurare — assicura Wiggins — se avremo gli appoggi che confido di avere ci toglieremo delle soddisfazioni...».

Non devo dimostrare niente

Irvine, in lotta per il campionato di F.3000 giapponese, è molto sicuro di sé in vista della prima a Suzuka con la Jordan. Gounon arriva invece dall'europeo e piloterà la Minardi

ADAM COOPER

Nel mondo della F.1 può accadere di tutto. Anche di corteggiarla per anni, vivendone ai margini, fra una rosa agguerritissima di pretendenti, e poi, nel momento più inaspettato e a speranze ormai perse, ritrovarci dentro quasi per caso, per la necessità urgente di qualche squadra di rimpiazzare un pilota che, per un motivo o per l'altro, ha dovuto abbandonare il campo troppo in fretta. Sarà così domenica prossima a Suzuka per Jean-Marc Gounon, chiamato dalla Minardi per sostituire Christian Fittipaldi nelle ultime prossime due gare: accadrà altrettanto alla Jordan: dopo Boutsen, Apicella e Naspetti domenica prossima con la squadra irlandese è la volta infatti di Eddie Irvine, anche lui irlandese. E quello di quest'ultimo sarà certamente il debutto più «travagliato» perché quattro anni fa, nel suo primo test di F.1 al Paul Ricard con la Onyx, in effetti Irvine era rimasto assai scotta-

to. *«Fu davvero un disastro. Non conoscevo né la macchina né il circuito. Ma soprattutto nessuno mi voleva lì, perché ero stato portato da Mike Earle che era stato appena allontanato dal team. Poi con loro c'era Lehto e anche lui non ne voleva sapere di avermi in squadra. Magari non avessi fatto mai quel test! Ma all'epoca non avevo alcun controllo sulla mia carriera. Non avevo una lira in tasca e dovevo accontentarmi di qualsiasi cosa qualcuno mi offrì. Mi sentivo del tutto privo di forza per reagire». Per cui, nonostante provenisse da una stagione di F.3000 di tutto rispetto, con una vittoria ad Hockenheim, un secondo posto a Monza, due terzi a Brands Hatch e Le Mans, a fine anno se ne scappò in Giappone, nel team Cerumo di F.3000, che neppure i giapponesi avevano mai sentito nominare. «A partire da quel momento ho cominciato a dare una nuova impostazione alla mia vita, di pilo-*

ta e privata. Certo, non senza difficoltà. Per un paio di anni sono andato in giro comprando e vendendo macchine per mantenermi; ero completamente al verde e di mio non avevo una lira. Poi ho iniziato a ritrovare fiducia e soprattutto a riprendere il controllo della situazione, della mia carriera; un control-

lo che oggi mi sento di avere al pari di ogni altro, Senna escluso, naturalmente». Così oggi, più tranquillo, sereno, sicuro di se stesso, a 28 anni il 10 novembre e con alle spalle una cinquantina di gare di F.3000 nella serie internazionale e giapponese, Eddie Irvine si riavvicina alla F.1... sempre

SUTTON



In prova all'Estoril Irvine, in alto e sopra, ha confermato già le proprie potenzialità con la Jordan siglando un 1'15"30. Gounon, a destra, a Suzuka dovrà invece dimostrare tutto



con Jordan. Sempre, perché evidentemente quella dei due Eddie è una strada comune. Eddie Jordan Racing si chiamava il team con cui arrivò terzo nel Campionato internazionale di F.3000 del '90, Jordan Grand Prix si chiama appunto la squadra con cui Irvine correrà a Suzuka, un circuito che conosce come le sue tasche, e ad Adelaide. Fra una gara e l'altra della F.3000 giapponese, dove è in lotta per il titolo con una Lola del '92!, Eddie ha già provato la macchina all'Estoril, fermando il cronometro sull'1'15"30, a 1 secondo e 30 centesimi dal miglior tempo di Schumacher; e ora non ha più tanti timori riverenziali, incertezze o tentennamenti. Già il primo commento sul test infatti è preciso, senza perifrasi, che quasi lascia perplessi per la sua schiettezza. *«È una vettura dura da guidare; anzi quasi non riesci a guidarla, nel senso classico del termine, perché è lei che ti impone un so-*



lo modo per affrontare le curve: frenare brutalmente, puntarle e buttarci dentro di forza. Non puoi, non devi essere dolce; e mentre fai tutto questo devi tenere duro sull'acceleratore, in un modo che non è facile da far accettare al tuo cervello. A quel punto senti infatti che la macchina passa dal sottosterzo al sovrasterzo perché la potenza del motore va e viene per conto suo: ma devi lasciare fare perché è il sistema di controllo della trazione che sta intervenendo e che per me è un dispositivo terribile, che ti toglie il piacere di guidare. Insomma un modo del tutto diverso di impostazione di guida rispetto a quello che si usa con le vetture della F.3000 giapponese. Se devo essere sincero ciò che mi ha più impressionato è stata invece la telemetria: è in grado in ogni momento di dirti dove stai guadagnando e dove stai perdendo. Barrichello, ad esempio, era più veloce di me in un paio di tornanti ed io

dai box riuscivo esattamente a vedere come in quelli lui teneva il gas schiacciato lasciando che il traction control facesse tutto». Per Irvine il nuovo modo di affrontare la F.1 non è comunque solo un fatto di guida, di stile e di tecnica. Sarà forse perché ha ancora vivo dentro di sé il ricordo del test con la Onyx, ma è altrettanto duro anche con l'ambiente, con la politica, con i giochi di potere. E allora viene logico domandarsi come affronterà a questo punto il nuovo impegno. «C'è chi farebbe di tutto per arrivare in F.1. Ma io non ci voglio entrare a tutti i costi. Sono in una posizione molto forte in Giappone, in un buon team e con un buono sponsor e sono in lotta per le prime posizioni in tutte le gare. Non voglio mettere il sedere su una F.1 solo per la grazia di essere in F.1; non mi interessa. Ovunque abbia guidato, in Formula



PHOTO4

Ford, in F. 3000, a Le Mans... sono stato sempre contento per il lavoro che sono riuscito a fare e quello per me è stato e rimane la cosa più importante. Il problema purtroppo è che se non sei in F.1 non sei nessuno. Però una cosa voglio chiarirla: non correrò queste ultime due gare di Suzuka e Adelaide

per dimostrare qualcosa; le farò solo perché si sono presentate tutte le circostanze giuste per farle. Nulla di più!». E mentre chiarisce tutto questo, domenica ha siglato intanto un altro secondo posto nel campionato giapponese di F.3000 al Fuji, dietro al supercampione locale Hosino... ■

SUTTON

SOLO TEST F. 3000 PER LOLA Gounon fermo da oltre un anno

Ha trent'anni, è già mezzo calvo e ne dimostra quaranta ma... arriverà in F.1 domenica prossima con l'appoggio economico del Ministero della Gioventù francese! Con la nuova legge contro la pubblicità sul fumo varata recentemente in Francia, Jean-Marc Gounon aveva infatti subito un danno non irrilevante, essendo la Marlboro il suo principale sponsor. Il finanziamento statale, che contribuirà a permettergli di debuttare a Suzuka con la Minardi, con la quale correrà anche ad Adelaide, per lui è in un certo senso una contropartita. Ma la cosa ancora più sorprendente è che arriverà in F.1 dopo quasi un anno di inattività; quasi, perché sono certamente ben poca cosa, anche se impegnativi, i test effettuati nel corso di quest'anno per la Lola, per lo sviluppo della F.3000, e quelli con la Larrousse, molto ridotti e solo al Paul Ricard. Il suo curriculum si apre con due stagioni l'86 e l'87, nel campionato francese di F. Renault. Si è quindi piazzato quarto in quello di F.3 dell'88 e, con cinque successi, ha vinto quello dell'89 in una stagione in cui con il team Oreca-Marlboro era già stato indicato a inizio stagione come il favorito. Poi nel '90 è passato in F.3000 e ha vinto la sua prima gara nel '91, a Pau, e la seconda e ultima nel '92, a Magny Cours: un grande regalo di Badoer e Monttermini che pensarono di eliminarsi a vicenda con un incidente quando erano in testa.

(m. rag.)

RICCARDO PATRESE □ SUZUKA SEGRETO

Banzai alle Esse

Torno su un circuito che decisamente mi piace; uno di quelli dove un pilota si diverte a guidare, ci prova gusto. Dico questo non tanto perché qui a Suzuka ho sempre avuto delle buone soddisfazioni, da quando vinsi nel '77 in F.2 fino allo scorso anno quando con la Williams, oltre alla vittoria, mi aggiudicai qui anche il secondo posto in campionato. Il circuito mi piace perché è certamente uno dei più validi che abbiamo, non solo per le quattro curve «a esse» che si percorrono a circa 200 all'ora ma anche per quella di ritorno dopo il rettilineo principale, che si fa in sesta ed è davvero molto tecnica. Complessivamente ha una serie di tornanti, curve veloci e medio veloci che si percorrono con velocità che oscillano fra i 160 e i 220 all'ora sulle quali davvero non ti annoi. Anche perché molto impegnativo è il gioco delle scie:

Un circuito tecnico e selettivo dove Patrese ottenne una delle sue prime grandi vittorie, nel '77 in F.2, e la più recente, lo scorso anno con la Williams

queste curve ti portano via molto carico aerodinamico e affrontarle nella scia di chi ti precede non è facile, per cui anche i tentativi di sorpasso sono assai più problematici. Per questo a Suzuka è necessario un carico aerodinamico medio

che vada più sul leggero che sul pesante, in modo da guadagnare in velocità. Non è comunque uno di quei classici circuiti giapponesi dove è difficilissimo superare: certo è più faticoso rispetto ad altri gran premi, ma le possibilità di sorpasso ci sono, in particolare in fondo al rettilineo principale, prima di affrontare la curva di ritorno. Per le gomme, invece, non so ancora che strategia adotteremo: le mescole sono completamente cambiate rispetto a quelle dello scorso anno; pertanto dovremo rifare un po' tutti i calcoli. Ciò che infine mi piace molto di questo circuito è anche il pubblico: quasi quattro milioni di giapponesi prenotano i biglietti da un anno all'altro e, dopo una sorta di lotteria, solo cinquecentomila riescono ad entrare e sono tutti appassionatissimi.

Io poi qui sono molto popolare.





foto:grafie ORSI

Così finì nel 1992

IN 26 AL VIA

(tra parentesi la media)

5	Nigel Mansell (Williams Fw14B) 1'37"360 (216,828)	1. FILA	Riccardo Patrese (Williams Fw14B) 1'38"219 (214,932)
1	Ayrton Senna (McLaren Mp4/7) 1'40"922 (209,175)	2. FILA	Gerhard Berger (McLaren Mp4/7) 1'40"286 (210,481)
19	Michael Schumacher (Benetton B192) 1'41"415 (208,159)	3. FILA	Johnny Herbert (Lotus 107) 1'41"030 (208,952)
11	Mika Hakkinen (Lotus 107) 1'41"415 (208,159)	4. FILA	Erik Comas (Ligier Js 37) 1'42"187 (206,586)
4	Andrea De Cesaris (Tyrrell 020B) 1'42"361 (206,235)	5. FILA	Thierry Boutsen (Ligier Js37) 1'42"428 (206,100)
28	Nicola Larini (Ferrari F92A) 1'42"488 (205,979)	6. FILA	Christian Fittipaldi (Minardi M192) 1'42"617 (205,720)
20	Martin Brundle (Benetton B192) 1'42"626 (205,702)	7. FILA	Gianni Morbidelli (Minardi M192) 1'42"627 (205,700)
27	Jean Alesi (Ferrari F92AT) 1'42"824 (205,306)	8. FILA	Aguri Suzuki (Footwork Fa13) 1'43"029 (204,898)
32	Stefano Modena (Jordan 192) 1'43"117 (204,723)	9. FILA	Bertrand Gachot (Larrousse Lc92) 1'43"158 (204,645)
22	Pierluigi Martini (Bms Dallara 192) 1'43"251 (204,457)	10. FILA	Ukyo Katayama (Larrousse Lc92) 1'43"488 (203,989)
3	Olivier Grouillard (Tyrrell 020B) 1'43"941 (203,100)	11. FILA	J.J. Lehto (Bms Dallara 192) 1'44"037 (202,912)
16	Jan Lammers (March 911B) 1'44"075 (202,838)	12. FILA	Michele Alboreto (Footwork Fa13) 1'44"149 (202,694)
33	Mauricio Gugelmin (Jordan 192) 1'44"253 (202,492)	13. FILA	Emanuele Naspetti (March 911B) 1'47"303 (196,736)

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA
È imbattuto (1991) **Gerhard Berger** (McLaren Mp4) ottenne la pole con il tempo di 1'34"700 alla media di 222.919 kmh

SUL GIRO IN GARA
Nigel Mansell (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 44. giro in 1'40"646 alla media di 209.749 kmh

SULLA DISTANZA
È imbattuto (1991) **Gerhard Berger** (McLaren Mp4) percorse i 53 giri pari a km 310.792 in 1.3210"695 alla media di 202.298 kmh

N.B.: la lunghezza del circuito è aumentata di 5 m. rispetto a quella precedente

IN 15 AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Riccardo Patrese	Williams Fw14B	53	1.33.09"533	200.168	—
2. Gerhard Berger	McLaren Mp4/7	53	1.33.23"282	199.678	13"729
3. Martin Brundle	Benetton B192	53	1.34.25"056	197.500	1'15"503
4. Andrea De Cesaris	Tyrrell 020B	52	1.33.36"423	195.452	1 giro
5. Jean Alesi	Ferrari F92AT	52	1.33.49"236	195.007	1 giro
6. Christian Fittipaldi	Minardi M192	52	1.33.50"341	194.969	1 giro
7. Stefano Modena	Jordan 192	52	1.33.57"562	194.719	1 giro
8. Aguri Suzuki	Footwork Fa13	52	1.34.05"613	194.441	1 giro
9. J.J. Lehto	Bms Dallara 192	52	1.34.13"243	194.179	1 giro
10. Pierluigi Martini	Bms Dallara 192	52	1.34.14"551	194.134	1 giro
11. Ukyo Katayama	Larrousse Lc92	52	1.34.24"637	193.788	1 giro
12. Nicola Larini	Ferrari F92A	52	1.35.01"430	192.538	1 giro
13. Emanuele Naspetti	March 911B	51	1.33.20"392	192.242	2 giri
14. Gianni Morbidelli	Minardi M192	51	1.33.26"270	192.040	2 giri
15. Michele Alboreto	Footwork Fa13	51	1.34.05"215	190.716	2 giri

11 I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Ayrton Senna	McLaren Mp4/7	2	Motore	3
Thierry Boutsen	Ligier Js37	3	Cambio	15
Olivier Grouillard	Tyrrell 020B	5	Incidente	26
Michael Schumacher	Benetton B192	13	Cambio	12
Johnny Herbert	Lotus 107	15	Cambio	5
Mauricio Gugelmin	Jordan 192	22	Incidente	13
Jan Lammers	March 911B	27	Frizione	20
Erik Comas	Ligier Js37	36	Motore	7
Bertrand Gachot	Larrousse Lc92	39	Incidente	11
Mika Hakkinen	Lotus 107	44	Motore	4
Nigel Mansell	Williams Fw14B	44	Motore	2

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA
Mansell (Williams Fw14B)	44	1'40"646	209.570
Patrese (Williams Fw14B)	44	1'40"910	209.022
Berger (McLaren Mp4/7)	34	1'42"280	206.222
Brundle (Benetton B192)	43	1'43"105	204.572
Katayama (Larrousse Lc92)	43	1'43"233	204.318
Hakkinen (Lotus 107)	34	1'43"288	204.210
De Cesaris (Tyrrell 020B)	29	1'44"760	201.340
Gachot (Larrousse Lc92)	33	1'44"960	200.957
Herbert (Lotus 107)	14	1'45"028	200.826
Comas (Ligier Js37)	28	1'45"340	200.232
Modena (Jordan 192)	35	1'45"413	200.093
Alesi (Ferrari F92AT)	34	1'45"455	200.013
Naspetti (March 911B)	35	1'45"613	199.714
Fittipaldi (Minardi M192)	34	1'45"638	199.667
Martini (Bms Dallara 192)	33	1'45"650	199.644
Larini (Ferrari F92A)	35	1'45"661	199.623
Morbidelli (Minardi M192)	38	1'45"827	199.310
Lehto (Bms Dallara 192)	33	1'45"846	199.274
Suzuki (Footwork Fa13)	32	1'45"928	199.120
Schumacher (Benetton B192)	10	1'46"218	198.577
Senna (McLaren Mp4/7)	2	1'46"229	198.556
Alboreto (Footwork Fa13)	38	1'46"560	197.939
Gugelmin (Jordan 192)	19	1'47"633	195.966
Lammers (March 911B)	21	1'48"218	194.907
Grouillard (Tyrrell 020B)	6	1'48"225	194.894
Boutsen (Ligier Js37)	1	2'00"768	174.652

DENIM

GUIDA AL Gp Giappone

GLI ORARI (ora italiana)

Prove non valide: dalle ore 23.30 di giovedì 21 e venerdì 22 alle 1.00 di venerdì 22 e sabato 23

Qualificazioni: venerdì 22 e sabato 23 dalle ore 5.00 alle 6.00

Warm-up: domenica 24 dalle ore 0.30 alle 1.00

Gara: domenica 24 con partenza alle ore 5.00

LA DISTANZA

Lunghezza circuito: 5,864 km

Lunghezza Gp: 53 giri (effettivi) pari a 310,792 km

LA GARA IN TV



QUALIFICAZIONI

Venerdì 22 e sabato 23: telecronaca diretta dalle ore 4.50 alle ore 6.00 replica dalle ore 11.30 alle ore 12.30



GARA

Domenica 24: collegamento a partire dalle 4.30; replica dalle ore 14.00 alle ore 16.30; dopo gara dalle ore 24.00

N.B. Qualifiche e gara saranno trasmesse in diretta con gli stessi orari anche dal canale Tv via satellite Eurosport

DENIM



Questi gli appuntamenti radiofonici sul Gp diffusi da Radio 105 Network

con commenti di Riccardo Patrese

ed Ercole Colombo: GIOVEDÌ ore 19.00,

ENERDÌ e SABATO ore 15.00 e 19.00, DOMENICA ore 18.00



Morini vicino alla Jordan

Adriano Morini, tecnico e proprietario della Draco Racing, potrebbe entrare in F.1 con la Jordan. Il team manager protagonista nelle ultime stagioni dell'europeo di F. Opel in occasione dei recenti test di F.1 svolti all'Estoril ha seguito, da osservatore esterno, il suo ex pilota e con lui campione di F. Opel nel '90, Rubens Barrichello fornendo alcune utili indicazioni circa le soluzioni da apportare alla monoposto del brasiliano. Da lì è nata l'ipotesi, caldeggiata dallo stesso Barrichello, di prendere Morini alla Jordan, e ora c'è una trattativa in corso. Il tecnico di origine veronese, che non ama viaggiare in aereo, potrebbe fare parte della squadra test della Jordan.

■ **F. FORD.** Ci sarà solo un italiano al Festival F. Ford in programma il prossimo 24 ottobre a Brands Hatch. A difendere i colori azzurri sarà Omar Bettin, il giovane friuliano quest'anno ha diviso i propri impegni agonistici tra la serie tricolore di F. Ford organizzata da Morogh, dove è tuttora in corsa per il successo finale, e il campionato europeo. Bettin sarà alla guida nella finale mondiale della F. Ford di una Van Diemen semiufficiale azionata dal nuovo motore di 1800 cc.

■ **MERONI.** Il preparatore milanese ha messo a punto un sistema di tromboncini ad altezza variabile per il motore Alfa Twin Spark di F.3 che migliora l'erogazione della potenza di una decina di cavalli nei regimi compresi tra i 4000 e i 4500. Questa soluzione in Italia, nella F. 2000, è vincolata alle decisioni che verranno prese sul fronte delle regole tecniche mentre potrebbe approdare nel campionato francese di F.3.

FARÀ I TEST E ALCUNE GARE CON PRUETT

Firestone con Patrick in F. Indy

Per il momento si tratta di un programma di test privati con Scott Pruett per lo sviluppo delle gomme per conto della Firestone, che vuole rientrare nel '95; poi chissà, se il livello di competitività è alto potremo decidere di disputare qualche gara già il prossimo anno. Nel '95 comunque è certo che torneremo nel campionato Indycar con la Firestone e saremo uno dei team ufficiali». Pat Patrick non nasconde i piani futuri e, dopo due anni di assenza dalla serie, annuncia così il proprio rientro in Formula Indy! Perché tanto entusiasmo per questo rientro? Perché Pat Patrick non è «solo» il titolare dell'omonima Petroleum Company; è un decano della IndyCar, anzi, qualcosa di molto più: fondatore, con Roger Penske, e primo presidente dell'associazione (fondata nel '78) dei proprietari di team di F. Indy; ma soprattutto è il titolare del team omonimo che ha vinto le Indy 500 del '73, dell'82 e dell'89 e che portò

ai titoli Gordon Johncock nel '76 e, dulcis in fundo, Emerson Fittipaldi nell'89, che proprio nella professionalità della squadra di Patrick trovò il punto di forza per battere uno specialista degli ovali come Rick Mears. Poi il declino. Alla fine di questo stesso anno Pat Patrick raccolse infatti dal team di John Capels l'eredità dei motori Alfa Romeo, che sui telai March non erano mai riusciti ad esprimersi. Anche nel caso di Patrick si trattò di un matrimonio mal riuscito che, prima con Guerrero e poi con Sullivan, non diede mai i risultati sperati. Anzi, ebbe un epilogo molto complicato. Con l'abbandono a fine '91 da parte dell'Alfa Romeo del programma in Indy, Patrick, che aveva ingaggiato per il '92 Bobby Rahal con la clausola di mettergli a disposizione motori di primo piano, si ritrovò infatti nella condizione di non poter più onorare tale obbligo contrattuale. E questo perché la Chevy-Ilmor aveva deciso di negar-

gli i motori (e anche di farglieli vendere da Carl Haas, passato nel frattempo al Cosworth Xb), ciò perché il titolare della Ilmor, Mario Ilmor, non aveva affatto gradito che, all'epoca della collaborazione con l'Alfa, Patrick avesse mandato un paio di Chevy in Italia per... «analisi». Cosicché nel '92 Rahal, entrato in società con l'industriale Hogan, decise che per poter dar seguito al proprio programma in Formula Indy la cosa da fare migliore fosse rilevare tutto il team di Patrick e arrivare alla loro completa separazione per poter riaprire i rapporti con la Chevy-Ilmor, dalla quale riottenne infatti subito i motori. Questa, comunque, è ormai storia passata. Pat Patrick è pronto a rientrare; anche perché come Carl Haas stesso aveva dichiarato a fine '91 «la Formula Indy non può permettersi di perdere un team come quello di Patrick». Con chi avverrà dunque questo rientro? I test '94 per la Firestone li effettuerà sicuramente Scott Pruett con



ORSI

Pat Patrick, sopra, farà lo sviluppo per la Firestone con Scott Pruett, in basso

una Lola T94-Ford curata da Steve Newey; ma c'è già l'ipotesi anche di un compagno di squadra: Al Unser sr., 27 pole e 39 vittorie in Formula Indy...

Marco Ragazzoni





IN ARRIVO NUOVE NORME PER GLI SPONSOR

La Francia torna a fumare

Si fanno sempre più insistenti in Francia le voci secondo cui la legge Evin, quella che vieta sul territorio transalpino la pubblicità al fumo, potrebbe venire modificata. Il primo risultato pratico di questa sorta di emendamento dovrebbe essere quello di tornare a vedere gli sponsor del tabacco nelle competizioni motoristiche. Sarà un caso, ma proprio negli stessi giorni si è saputo che il fondo ministeriale, creato dal precedente governo, per compensare gli introiti delle sponsorizzazioni dei «tabaccai» perse con la legge Evin, con ogni probabilità non verrà rinnovato. A proposito di questa iniziativa varata per sostenere l'attività automobilistica di base, privata della pubblicità del fumo, va detto che dei 450 milioni di franchi (oltre 120 miliardi di lire) stanziati quest'anno ne sono stati erogati circa 300, mentre gli altri dovrebbero essere distribuiti l'anno prossimo.

TEST CON PINTON

Margelli si prepara per la F.2

Walter Margelli quest'anno ha privilegiato l'attività ai... box lavorando con la M&G nel campionato italiano di F. 2000, ma la scorsa settimana a Vallelunga ha vestito di nuovo i panni del pilota. Il conduttore bolognese ha infatti sostenuto un test di F. 3000, nella foto a lato, alla guida di una Reynard-Cosworth del team di Pinton. Sul



tracciato romano ha assaggiato la F. 3000 anche Nicolaos Stremmenos, che quest'anno si è cimentato nella F. 2000. La presa di

contatto di Margelli con la Reynard-Cosworth di Pinton è finalizzata alla definizione di un programma '94 nella F.2 britannica.

PER IL QUARANTENNALE

Tutti nuovi i box per il Gp di Macao

Il Gp di Macao è giunto al traguardo del 40. compleanno, così per festeggiare degnamente questo anniversario gli organizzatori orientali hanno preparato una nuova struttura per i box. Per l'esattezza è ormai in fase di ultimazione una palazzina su cinque piani per la direzione gara, e un edificio box con due piani (nella foto). Queste nuove strutture si trovano trecento metri oltre la vecchia zona del pit-lane e così pure è stata spostata verso la curva Reservoir la linea del traguardo. I lavori di realizzazione dei nuovi box del relativo paddock comporteranno una spesa attorno agli undici miliardi di lire, larga parte delle opere saranno già ultimate per il prossimo Gp di Macao in programma il 20 e 21 novembre, mentre l'ultimazione dei lavori è prevista per la gara del '94.

DIETRO LE QUINTE

Piloti, costruttori e team della **F. Monza** hanno chiesto alla Csaì di correre su più piste. Ecco i vantaggi...

ARTURO RIZZOLI

La F. Monza esce dell'isolamento? Pare proprio che esistano i presupposti perché le piccole monoposto spinte dai motori Fiat Fire possano disputare il prossimo anno alcune gare del loro calendario anche in circuiti diversi da quello di Monza. Attualmente le gare si svolgono solo a Monza (otto sulla pista Junior e due su quella stradale), ma «sconfinamenti» su tracciati come ad esempio Varano potrebbero incidere notevolmente sulla categoria. Non bisogna infatti dimenticare che nello scenario italiano chi vuole iniziare a correre in monoposto, per tentare la scalata ai vertici dell'automobilismo, non ha una scelta tanto vasta: c'è la F. Europa Boxer, per la quale occorrono circa duecento milioni per gareggiare una stagione, e il challenge di F. Ford, dove bastano una cinquantina di milioni. Infine l'«isolata» F. Monza rappresenta un fenomeno a sé ma pur sempre eccezionale: vedere al via in tutte le dieci gare del calendario annuale più di una sessantina di piloti non è cosa da poco. Il segreto: chi corre al top spende una quarantina di milioni, ma chi si accontenta solo di... partecipare va davvero in pista con pochi spiccioli. È chiaro che con lo svolgimento di alcune corse fuori da Monza vi sarà un incremento di costi, ma, rimanendo fermi i punti tecnici fondamentali della categoria, il tutto si manterrà entro i limiti accettabili. Già da tempo nel paddock della pista lombarda piloti, costruttori, team e preparatori stavano cercando la strada per fare

«L'idea è nata - dice Tavoni - per festeggiare i trent'anni di successi di questa categoria»

«emigrare» qualche gara, poi il delegato regionale della Lombardia, Romolo Tavoni, da sempre fiero sostenitore della validità della categoria, ha fatto pervenire al presidente della Csaì Marco Piccinini, una petizione dei piloti, costruttori e team coinvolti nella F. Monza per avere una titolazione di Trofeo Csaì oltre a un calendario con qualche gara fuori Monza. Per quel che riguarda l'assegnazione di un Trofeo Csaì pare non ci siano problemi, mentre l'assegnazione di gare fuori Monza è invece una questione che pone più problemi. Al proposito Romolo Tavoni dice: «*Ho più volte parlato con il presidente della Csaì, Marco Piccinini, dell'opportunità di dare un maggiore respiro a questa categoria proprio nell'anniversario del trentennale. Ciò che mi ha fatto piacere è stato vedere una grande disponibilità del numero uno dell'autorità sportiva ad esaminare la proposta di "esportare" la F. Monza.*»

PHOTO 4



In F. Monza con sessanta piloti al via c'è sempre molta battaglia

Villeneuve velocissimo in F. Indy

Al primo test di F. Indy su di un ovale il canadese ha subito impressionato tutti. Jacques Villeneuve, alla guida di una Lola 92-Chevrolet del team Forsythe, formazione con cui correrà il prossimo anno in Indycar, ha svolto un lungo test sulla pista di Phoenix. Il figlio di Gilles ha coperto il miglior passaggio in 21"18, ovvero ha girato ad appena tre decimi dal tempo con cui Scott Goodyear conquistò la pole nella gara di F. Indy dello scorso aprile. In particolare al team Forsythe si sono mostrati tutti molto soddisfatti di vedere che Villeneuve è capace di mantenere un'ottima costanza di prestazioni.

Antonelli tra Piemme e Passoli

I contorni sembrano quelli di un nuovo caso Fisichella, ma i protagonisti del caso Antonelli, attualmente in bilico tra il team Passoli e la Piemme Motors per la prossima stagione, non vogliono arrivare agli estremi cui si è assistito un anno fa per il pilota romano. La questione è molto semplice: Passoli sostiene che Pietro Antonelli ha un impegno contrattuale con il suo team anche per il '94, mentre il pilota romagnolo afferma invece che nessun concreto vincolo lo lega alla formazione piacentina che lo ha fatto debuttare in F.3. A margine di tutto ciò Giordano Maggi, team manager della Piemme, dice: «Pietro Antonelli ha firmato con me un contratto per il '94 perché è venuto a chiedermi di correre con la mia squadra. A fronte di questa situazione, farò tutto il possibile per svolgere un ruolo di paciere tra Antonelli e Passoli, la F.3 Tricolore non ha infatti bisogno di liti».

■ **FIOCOCCO ROSA.** Lieto evento nel mini-circus della Coppa Italia Renault Clio. Filippo Guerrini, il pilota romano prima guida del team di Annino Conti è diventato papà per la seconda volta. Sua moglie Barbara ha dato alla luce una splendida bambina cui è stato imposto il nome di Vittoria. Alla felice coppia, al piccolo Lorenzo e alla sua nuova sorellina, vanno i migliori auguri da parte della famiglia di Autosprint.



Alain Prost in allenamento in kart precede Philippe Alliot, entrambi saranno a Parigi-Bercy

AUTOMEDIA

PER LA GARA DEI PILOTI F.1 A PARIGI

Ora Prost sfida Senna ...in kart

Il Master karting indoor in programma al palazzo dello sport di Parigi-Bercy il prossimo 19 novembre sta coinvolgendo sempre più gli assi della F.1 che parteciperanno a questa originale sfida. Il campione del mondo in carica della massima formula, Alain Prost, si sta allenando intensamente in kart, come si

vede dalla foto con Alliot, appunto anche in compagnia di altri piloti come lui protagonisti della F.1. Il quattro volte iridato guida quasi tutti i giorni i mini-bolidi in una pista vicino a casa sua con l'obiettivo di arrivare preparatissimo alla sfida con il rivale di sempre, Ayrton Senna. Inutile dire che il brasiliano si sta pre-

parando anche lui al meglio: si è fatto mandare a casa un mezzo perfettamente identico a quello con cui parteciperà alla sfida parigina di dicembre organizzata da Philippe Streiff. Se qualcuno pensa che soltanto i due grandi «nemici» hanno preso il Master karting indoor tanto sul serio si sbaglia di grosso: tutti gli altri as-

si della F.1 inviati alla gara di Parigi si stanno anche loro preparando, più o meno segretamente, al meglio. Insomma la manifestazione allestita dallo sfortunato Streiff, rimasto paralizzato in seguito a un incidente in prova cinque anni fa, sta ottenendo un ottimo successo prima ancora di iniziare.

NEL CALENDARIO PROVVISORIO

Otto gare per la F.3000

Per ora sono otto le gare del calendario provvisorio '94 della F.3000 internazionale, ma alcune novità se le attendono un po' tutti nell'ambiente. I primi a sperare in qualche modifica sono i team manager che preferirebbero vedere un campionato con dieci corse, una di queste potrebbe essere a Silverstone il 25 aprile.

DATA	CIRCUITO	NAZIONE
23 maggio	Pau	Francia
5 giugno	Vallelunga	Italia
17 luglio	Pergusa	Italia
30 luglio	Hockenheim	Germania
21 agosto	Nürburgring	Germania
27 agosto	Spa	Belgio
25 settembre	Magny-Cours	Francia
9 ottobre	Nogaro	Francia



SUTTON

ALLA FESTA DELLA INDYCAR

Mansell è già ...numero uno

TRENTA SPECIALISTI DELLA F.3 E NON SOLO

Ecco i piloti del Gp Macao

Come al solito il meglio dei piloti di F.3, e anche alcuni di altre categorie, di tutto il mondo si darà battaglia ai Gp di Macao e Fuji, quest'anno in programma il prossimo 21 dicembre. Tra i nomi presenti spicca quello di Jacques Villeneuve che dopo essersi dedicato alla F. Atlantic sarà al via con una nuova Ralt ufficiale.

NR.	PILOTA	VEETTURA	TEAM
1	Rickard Rydell (S)	Tom's 033F-Toyota	Navi Connection
2	Tom Kristensen (Dk)	Tom's 033F-Toyota	Tom's
3	Hidetoshi Mitsuada (J)	Tom's 033F-Toyota	Now Motor Sports
5	Massimiliano Angelelli (I)	Dallara 393-Opel	Wts
6	Gareth Rees (Gb)	Dallara 393-Opel	Wts
7	Kelvin Burt (Gb)	Dallara 393-Mugen	Paul Stewart Racing
8	Saascha Maassen (D)	Dallara 393-Mugen	Paul Stewart Racing
9	Christian Pescatori (I)	Dallara 393-Fiat	Super Cars
10	Philipp Peter (A)	Dallara 393-Fiat	Super Cars
11	Roberto Colciago (I)	Dallara 393-Fiat	Rc Motorsport
12	Gualter Salles (Br)	Dallara 393-Opel	Rc Motorsport
15	Christophe Tinseau (F)	Dallara 393-Opel	Saulnier Sport
16	Anthony Reid (Gb)	Dallara 393-Opel	Tomei Sport
17	Oliver Gavin (Gb)	Dallara 393-Opel	Edenbridge
18	Michael Krumm (D)	Dallara 393-Opel	G + M Escom
19	Markus Liesner (Usa)	Dallara 393-Opel	G + M Escom
20	Marc Goossens (B)	Dallara 393-Mugen	West Surrey Racing
21	Pedro De La Rosa (E)	Dallara 393-Mugen	West Surrey Racing
23	Giancarlo Fisichella (I)	Dallara 393-Opel	Rc Motorsport
25	Paolo Coloni (I)	Dallara 393-Fiat	Coloni Motorsport
26	Jacques Villeneuve (Cdn)	Ralt 93C-Toyota	March Racing
27	Warren Hughes (Gb)	Ralt 93C-Toyota	March Racing
28	Ricardo Rossett (Br)	Dallara 393-Mugen	Alan Docking
29	Stephane Ortelli (F)	Dallara 393-Mugen	Alan Docking
30	Jörg Müller (D)	Dallara 393-Fiat	Rsm Marko
31	Magnus Willander (S)	Dallara 393-Fiat	Rsm Marko
32	Andre Ribeiro (Br)	Dallara 393-Mugen	Fortec Motorsport
33	Christian Abt (D)	Dallara 393-Opel	Abt Motorsport
35	Alessandro Zampedri (I)	Tom's 033F-Toyota	Tom's
36	Rudolf Schurter (Ch)	Dallara 393-Opel	Team Kms

VARATO UN PROGRAMMA INGLESE TRIENNALE Volvo nel Turismo con Twr

Lo studio di fattibilità annunciato alcuni mesi fa dalla Volvo per la partecipazione alle gare di Turismo con la 850 2 litri è sfociato in un risultato concreto. L'analisi condotta dal Tom

Walkinshaw Racing ha portato la Casa svedese a varare un programma triennale: nel '94 è prevista la partecipazione con due vetture al campionato britannico di Turismo. Quanto ai ri-

sultati delle prove sinora svolte, sia dalla Volvo che alla Twr si sono mostrati tutti molto soddisfatti delle qualità evidenziate dalla vettura fin dal primo ap-

NELLE PROVE A NOGARO

Crinelli ok con la F. 3000

Dalla Formula Opel subito in F. 3000. Patrick Crinelli è stato infatti invitato lunedì scorso a Nogaro dal team Vortex di F. 3000, con il quale potrebbe correre già il prossimo anno. Dopo soli 34 giri, a gomme ormai quasi finite, ha siglato un interessante 1'20"04 facendosi apprezzare dall'ingegner Paul Heat anche per la sua sensibilità di collaudatore. Per Crinelli ora gli sviluppi futuri della trattativa con la Vortex sono legati al budget che, tramite i propri sponsor, riuscirà a mettere insieme in quanto la squadra olandese sembrerebbe disponibile a coprire non più di un quarto del costo dell'integrazione '94. A Nogaro la Vortex ha comunque messo alla prova anche Papis (1'19"02), Cowie (1'20"22) e Allard (1'20"90) mentre la squadra di Forti ha fatto provare la Rey-Bucine, la curva prima del tr 93D con le specifiche tecniche '94 a Morbidelli guardo, Hahne, che passa, cc'930, Diniz (1'19"55) e Noda (1'19"20). Buono anche nel volgere di neppure un giro, mpo di 1'20"06 dell'inglese Gavin con la Tom's.

IN PRIMO PIANO

Negli ultimi test in vista dei Gp di Giappone e Australia la **Ferrari** ha macinato record ma sotto c'è molto di più...

ALESSANDRO STEFANINI

La settimana di prove svolta dalla Ferrari, prima al Mugello poi a Fiorano, ha dato risultati tali da fare dire che la trasferta giapponese parte sotto i migliori auspici. Sintetizzando il tutto con le nude cifre, emergono due elementi rilevanti che sono rappresentati dal record (assoluto) di Alesi sulla pista toscana, con il tempo di 1'23"60, e da quello (personale) di Berger sul tracciato modenese, in 1'02"56. Il valore di queste prestazioni è però dato da una serie precisa di considerazioni. In primo luogo va detto che Alesi al Mugello quest'anno non era mai sceso sotto il limite dell'1'27" e che il crono di 1'23"60 lo ha raggiunto con una vettura spinta dal vecchio motore a cinque valvole per cilindro. Il francese ha potuto centrare questo risultato grazie a una F93A evoluta e dimagrita. La riduzione di peso della Rossa è stata di dieci kg. e ora è prossima al limite minimo di 505 kg., questo obiettivo è stato raggiunto lavorando su carrozzeria, scarichi, iniezione e tubazioni. Tra le modifiche testate sul tracciato toscano sia Alesi che Berger, autore di un 1'24"03, ne hanno sperimentate anche alcune all'aerodinamica, soluzioni che anticipano ciò che sarà impiegato sulla monoposto del '94. Inutile quindi dire che l'ottimismo appare ancor più giustificato. Quanto al risultato ottenuto da Berger a Fiorano giovedì scorso, è doveroso sottolineare che l'austriaco era sceso in pista solo per deliberare due mono-

posto per il Gp del Giappone del 24 ottobre prossimo, dopo Larini aveva effettuato il medesimo lavoro con la monoposto di Alesi; quindi non c'era alcun obiettivo di ricerca di performance, malgrado ciò l'austriaco con naturalezza ha segnato la sua migliore prestazione a Fiorano. Berger al termine di queste prove ha detto: «In Giappone e Australia andiamo con vetture ancora più competitive. Però so che dovrò cercare di ottimizzare ancora l'assetto per il mio stile di guida». Circa l'ultima evoluzione del motore a quattro valvole per cilindro l'austriaco non ha voluto esprimere pareri, spiegando che non ha ancora avuto modo di provarlo. A proposito di motori, la Casa del Cavallino ha spedito in Giappone soltanto propulsori a quattro valvole per cilindro, però i motori dell'ultima generazione dovrebbero venire utilizzati soltanto nelle prove di qualificazione, ciò perché non è stato ancora fatto un test di simulazione di un intero Gp. I nuovi motori, come quello usato da Alesi nei precedenti test a Imola, hanno evidenziato miglioramenti apprezzabili come la riduzione di alcune perdite di potenza e l'eliminazione delle flessioni dell'albero motore. Altri progressi sono stati pure registrati per quel che riguarda la combustione, al proposito va comunque aggiunto che a Maranello fra breve inizieranno ad impiegare una nuova testata che porterà ulteriori miglioramenti sempre in fase di combustione.

ORSI



Berger, sopra, a Fiorano ha ottenuto la sua migliore prestazione in 1'02"56

Nigel Mansell ha già fatto la prima apparizione pubblica con la Lola-Ford con il numero uno che gli spetta in quanto vincitore del titolo di F. Indy. L'occasione è venuta dalla premiazione della Indycar. Tra i tanti record che il pilota britannico ha stabilito, gli americani hanno fatto rilevare che c'è anche quello del più elevato volume di premi in denaro conquistato da un debuttante, considerazione del resto ovvia in quanto nessun'altro rookie aveva mai vinto il

titolo, sempre nel corso

stessa tornata, Baron che con

manovra mozzafiato supera al

'90) mentre la squadra di Forti ha fatto provare la Rey-

Bucine, la curva prima del tr

93D con le specifiche tecniche '94 a Morbidelli

guardo, Hahne, che passa, cc'930, Diniz (1'19"55) e Noda (1'19"20). Buono anche

nel volgere di neppure un giro,

mpo di 1'20"06 dell'inglese Gavin con la Tom's.

SUPERCAR GT

SCARPERIA — Ottavo successo stagionale per Marco Brand con la Ferrari F.40. Il campione italiano delle Supercar Gt ha preceduto sul traguardo Colombo, Popoff e Cutrera. Vittoria di Larrauri con la Ferrari 348 Gt nel 2. raggruppamento e di Monti (Mazda RX7) e Buganè (Porsche) nel 3. e 4.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 17 ottobre 1993

La classifica: 1. Brand (Ferrari F.40) 20 giri in 40'28"453 media kmh 155,506; 2. Colombo (Ferrari F.40) a 23"884; 3. Popoff (Ferrari F.40) a 25"219.

PROTOTIPI

SCARPERIA — Arturo Merzario ha dovuto attendere l'ultima gara della stagione per tornare alla vittoria e coronare così una splendida stagione con la Osella. Secondo posto per Martinello con la Lucchini e campionario ancora sub-judice, e terzo Canni Ferrari davanti a Sospiri con la nuova Mithos.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 17 ottobre 1993

La classifica: 1. Merzario (Osella Pa 18) 16 giri in 29'46"515 media kmh 169,106; 2. Martinello (Lucchini P3/93) a 12"441; 3. Canni Ferrari (Lucchini P3/93) a 12"598.

FORMULA FORD

MAGIONE — Nicola Crocioni, tornato in F. Ford, ha visto vanificarsi la vittoria sul campo per la penalizzazione di l' inflittagli per partenza anticipata. Dopo una spettacolare uscita di pista di Legnaro, toccatosi con Bettin, è andato a vincere quest'ultimo davanti a Vinella e all'esordiente Verticale. Ora Bettin è 1. in classifica, con Legnaro a 6 punti.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Bettin 15 giri in 13'58"113 alla media di 106,310 km/h; 2. Vinella a 1"518; 3. Verticale a 24"468.

RALLYSPRINT

SAN MAURO PASCOLI — Sono stati i vicentini Paolo Chimentin e Luisa Santi (Renault Clio Williams) a imporsi nella 6. edizione del «Rallysprint di S. Crispino». La coppia veneta ha preceduto le Opel Astra 16v di due equipaggi locali, Fusai-Magalotti e Berretti-Baldazzi; i primi hanno prevalso solo grazie alla discriminante.

RALLYSPRINT

San Mauro Pascoli (Fo), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Chimentin-Santi (Renault Clio Williams) in 13'28"; 2. Fusai-Magalotti (Opel Astra 16v) a 8"; 3. Berretti-Baldazzi (Opel Astra 16v) s.t.

FORMULA RALLY

LATINA — Giovanbattista Rosella, su Prototipo 4x4, ha vinto il Trofeo Az Car Lazio di Formula Rally, disputatosi sulla pista di Latina. Il pilota locale ha battuto, non senza difficoltà, il ralista Tradico nella superfinale, mentre in precedenza aveva battuto Spagnol nell'autocross.

FORMULA RALLY

Latina, 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Rosella (Prototipo 4x4); 2. Tradico (Lancia Delta Integrale); 3. Spagnol (Prototipo).

VST VENETA

VITTORIO VENETO — Con il terzo posto in classe Sport 1800, Giordano Melli si è aggiudicato l'ultima Coppa Csa ancora vacante del Campionato Italiano Vst. Miglior tempo assoluto per Tamburini.

VELOCITÀ SU TERRA

Vittorio Veneto (Tv), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Tamburini (Porsche) 10'50"92; 2. Centolani (Bmw) 11'00"58; 3. Rossetti (Lancia Delta) 11'14"34.

SLALOM

S. STEFANO MAGRA — Doppietta della Sport & Motori con Lasia e Rossi. A Farruggio (Escort) il gruppo N e vittoria di Pescio (Peugeot) in gruppo A.

SLALOM

S. Stefano Magra (Sp), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Franco Lasia (Mf 2000) 144.79; 2. Rossi (Erbert R2 Sport) 145.48; 3. Niosi (Gmg) 154.19.

FORMULA 2000

SCARPERIA — Stupendo en-plein dei fratelli Francesco e Michele Merendino nell'ultima prova del Trofeo Fisa. Vittoria nella gara per Francesco e secondo posto con la vittoria nel Trofeo Fisa per Michele. Ottime le prove anche di Mastronardi e Famà rispettivamente terzo e quarto.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 17 ottobre 1993

La classifica: 1. Merendino F. (Dallara 392 Vw) 20 giri in 36'49"239 media kmh 170,936; 2. Merendino M. (Dallara 392 Vw) a 1"186; 3. Mastronardi (Dallara 391 A.R.) a 1"732.

CHALLENGE

MAGIONE — Il toscano Casazza, dopo aver vinto su Lola-Bmw l'8. prova del Challenge Italiano Club nelle sport, è stato squalificato per scarico rumoroso. Stessa sorte per Zambelli (2. nelle Sport) e Nappi. La gara è così andata a De Tomaso, su Dallara Alfa Romeo, seguito da Premoli, su Ralt Rt35.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. De Tommaso (Dallara 391-Ar) 13'00"278; 2. Premoli (Ralt Rt 35-Ar) 13'06"575; 3. Lusuardi (Dallara 392-Ar) 13'07"033.

VS IN SICILIA

CHIARAMONTE GULFI (Rg) — Il calabrese Antonino Iaria, della Catania Corse, ha vinto la Monti Iblei. Al secondo posto il ragusano Giovanni Cassibba al suo rientro dopo oltre un anno di assenza, per i postumi del grave incidente occorsogli nel luglio '92.

VELOCITÀ IN SALITA

Chiaromonte Gulfi (Rg), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Iaria (Osella) 5'37"90; 2. Cassibba (Osella) a 4"45; 3. C. Scuola (Osella) a 18"56.

FORMULA RALLY

CREMONA — Vittoria alla grande per il pilota costruttore Tino Maroni che con la sua Junior Suzuki ha portato a sei il numero delle vittorie assolute in questa stagione nei Formula Rally. Unico ad impensierirlo il piacentino Rizzi che si è autoeliminato dalla lotta per la vittoria assoluta con un testacoda in finale.

FORMULA RALLY

Cremona, 17 ottobre 1993

La classifica: 1. Maroni (Junior Suzuki) 3'30"83; 2. Rizzi (Dallara) 3'42"80; 3. Saracco (Lancia Delta Proto) 3'44"28.

RALLYSPRINT

ROVETTA — Fabio Mosconi ha vinto per il secondo anno consecutivo il «Rally Paesi d'Arte» giunto alla quarta edizione ed organizzato dal Rally Team Gian Paolo Marinoni. Navigato da Michele Brasi e al volante di una Renault Clio 16V, il vincitore ha preceduto Fornoni-Bosis, su Peugeot 405 Mi 16V.

RALLY SPRINT

Rovetta (Bg), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Mosconi-Brasi (Renault Clio 16V) in 13'52"; 2. Fornoni-Bosis (Peugeot 405 Mi 16V) a 19"; 3. Nodari-Andrioletti (Peugeot 309 Gti 16V) a 21".

SLALOM

VICO EQUENSE — Colpaccio di Vittorio Insigne, su Fiat X 1/9 1600, nel 10. Trofeo Città di Vico Equense, ultima gara del campionato italiano di slalom. Il titolo è andato ad Augusto Cesari.

SLALOM

Vico Equense (Na), 17 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Insigne (Fiat X 1/9 1600) 152.07; 2. Massola (Fiat X 1/9) 153.19; 3. Cesari (Lancia Delta S4) 153.20.

ECCO LA QUINTA DISPENSA SUL MONDIALE F.1 1993

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

AUTO SPRI NT



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

ell è già ero uno

SCARPERIA — Colpo di scena nel dopo corsa della finalissima del Challenge Europeo riservato alle Ferrari 348: nelle verifiche del dopo corsa, infatti, il vincitore della competizione, l'austriaco Karl Baron, è stato escluso perché la batteria della sua Ferrari è stata trovata in posizione diversa da quella prevista dal regolamento del Challenge. Vittoria, dunque, al tedesco Bernd Hahne e tanti rimpianti per il nostro Roberto Ragazzi, autore di una grande gara. L'alfiere dell'Ineco, infatti ha tenuto per diversi giri la testa della gara e solo all'ultima tornata è stato costretto a cedere il passo a Baron (poi, come detto, squalificato) e ad Hahne. Facciamo, però, un passo indietro arrivando al momento della partenza in cui si è accesa la luce verde. Con la pista bagnata a causa di una lieve ma fastidiosa pioggerella



Nella finale d'onore successo di Benaduce, nella foto davanti al gruppo, autore anche del giro più veloce. In basso, podio del Challenge con Baron vincitore, successivamente messo fuori classifica

FERRARI 348 FINALE EUROPEA

Ragazzi che grinta!

Il padovano perde la gara nel giro finale. Dopo l'esclusione di Baron primo è diventato il tedesco Hahne

RICCARDO BENVENUTI

lina (che, comunque aumenterà nel corso della gara), è bravo Hahne a prendere la testa, seguito da Castellaneta e Ragazzi mentre Baron, partito dalla prima fila, scivola in quarta posizione. Hahne continua la sua corsa di testa, ma dietro, minacciosi, si profilano Ragazzi e Baron: il vantaggio del tedesco sul duo italo-austriaco si mantiene fra il mezzo secondo ed i sette decimi. Svoltata nel corso del settimo giro quando il padovano, con decisione e grinta, infila Hahne alla San Donato, passando in testa. Lo imita, sempre nel corso della stessa tornata, Baron che con una manovra mozzafiato supera alla Bucine, la curva prima del traguardo, Hahne, che passa, così nel volgere di neppure un giro, ad

occupare la terza piazza. La superfinale entra nel vivo: mancano solamente tre giri alla fine della gara e tutto può ancora succedere. In testa è, comunque, sempre Ragazzi, ma l'austriaco non lo perde di vista, pronto ad approfittare di un errore dell'italiano er-

rore però che non si verifica. Ci si gioca allora tutto negli ultimi cinque chilometri e spiccioli all'ultimo giro con Ragazzi e Baron che si staccano decisamente da Hahne. Baron attacca in ogni occasione, ma Ragazzi sembra resistergli senza troppi affanni. Poi,



alla Casanova-Savelli i due si affiancano e, nel corpo a corpo, è Ragazzi ad avere la peggio. Forse proprio a causa della pista bagnata il pilota padovano, costretto, si scompone. Lo sfilano così Baron che va a vincere la corsa ed Hahne che, qualche ora dopo l'arrivo, sarà proclamato vincitore per l'esclusione dell'austriaco dalla classifica. A tale decisione, comunque, è stato interposto appello. Nella finale d'onore, invece, vittoria italiana con Ivan Benaduce che, fra l'altro, si è preso anche la soddisfazione di stabilire il giro più veloce con 2'28"260 pari ad una media di 127,357 km/h. ■

VELOCITA' IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 10 ottobre 1993

Challenge Europeo Ferrari 348

Gara internazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Hahne 10 giri in 25'16"45 alla media di 124,506 km/h; 2. Ragazzi a 1"481; 3. Burher a 2"417; 4. Castellaneta a 7"688; 5. Castellano a 8"091; 6. Rossi a 8"661; 7. Brutschin a 16"462; 8. Dowe a 16"822; 9. Heinkel a 17"505; 10. Deglise a 17"797; 11. Breitenmoser a 21"931; 12. Hugenoltz a 22"570; 13. Bochet a 35"419; 14. Suchazka a 44"703; 15. Giraudi a 45"463; 16. Klockenhoff a 49"632; 17. Oprey a 50"156; 18. Van Den Bergh a 50"428; 19. Greif a 57"427; 20. Marginaud a 1'00"640; 21. Mora a 1'00"686; 22. Jacoby a 1'11"008; 23. Masselli a 1'12"543; 24. Van Mercke 1'13"133; 25. Gay a 1'13"350; 26. Worm d'Costa a 1'13"350; 27. Moranelli a 1'48"366; 28. Py a 1'48"740; 29. Pietra a 2 giri; 30. Boni a 3 giri; 31. Tsionoupolos a 4 giri.

■ **Giro più veloce:** Ragazzi in 2'28"814 alla media di 126,883 kmh.

Finale d'onore: 1. Benaduce 10 giri in 25'31"525 alla media di 123,288 kmh; 2. Pellin a 52"958; 3. Eleftheriadis a 1'20"700; 4. Herbert a 1'33"672; 5. Cianfoni a 1'44"954; 6. «John Wayne» a 1'50"377; 7. Gobbi a 1'50"510; 8. Guez a 1'51"218; 9. Villaseca a 2'08"881; 10. Baldi a 2'09"134; 11. Farina a 2'33"907; 12. Pinchart a 2'50"704; 13. Nugnes a 4 giri; 14. Peroni a 5 giri.

■ **Giro più veloce:** Benaduce in 2'28"260 alla media di 127,357 kmh.



TURISMO
CHALLENGE FIA

FINIMMO

A Monza, nella gara in prova unica che valeva un titolo mondiale, c'è stato il netto dominio di Radisich al volante della Ford Mondeo. L'Italia si è consolata vincendo il Trofeo a squadre...

FABIO RAVAIOLI



PHOTO4

MONDEO

MONZA — L'oggetto misterioso, l'uomo venuto dall'altra parte del mondo era temuto da tutti, era il sorvegliato speciale. E lui, Paul Radisich, non ha smentito il pronostico, vincendo la prima edizione del Challenge Internazionale Fia riservato alle vetture Turismo D2. Un successo che ha sempre stretto saldamente in pugno, sin dalle prove libere. Lui e la Ford Mondeo hanno dato

una dimostrazione di superiorità. Gli altri piloti sono rimasti quasi attoniti dalla facilità con cui la berlina britannica accelerava in uscita dalle chicane, merito del suo supercompatto V6 che dispone di tantissimi cavalli in basso. Radisich, poi, ci ha messo tanto del suo, esibendosi in voli radenti sui cordoli, grazie all'assetto rigidissimo della Ford, che non ha mai fatto una piega né accennato a un'imbarcata. Ora, per questo piccolo

Il neozelandese Radisich vola sui cordoli di Monza con la Ford Mondeo: ha dominato il challenge Fia vincendo entrambe le gare





COLOMBO

neozelandese di 31 anni, si aprono le porte dell'Europa. Forse è troppo tardi perché possa diventare l'erede di McLaren, Hulme ed Amon, ma non è difficile prevedere per lui una brillante carriera con le berline da corsa. Quanto alla Ford è il secondo successo mondiale in pochi giorni dopo quello di Cunico al rally di Sanremo. Non c'è due senza tre e ora a Boreham si aspettano di vincere anche lo «shootout» di Donington del 31 ottobre, quando sulla Mondeo salirà Nigel Mansell e, si può esserne certi, darà grande spettacolo.

IL «TEDESCO». Larini ha salvato l'onore dell'Italia. Ultimo in ordine di tempo dei piloti Alfa a salire sulla 155 Ts, Nicola ha dato l'ennesima manifestazione di versatilità e capacità d'improvvisazione, dimostrandosi l'unico in grado di impensierire Radisich. La partenza a razzo che lo ha proiettato al comando al primo via e la staccata lunghissima per superare Cudini nella seconda gara, sono

stati da brivido. Peccato che il suo «gemello» Nannini sia incorso in un paio d'errori che lo hanno eliminato, altrimenti avrebbe potuto lottare per il podio. Così il terzo gradino se lo è aggiudicato Gache, che ha fatto una bellissima seconda manche, dimostrando che l'Alfa 155 Ts è, comunque, una delle migliori vetture della classe D2. Merito del suo papà, l'ingegner Limone e del suo «padrino», l'ingegner Stirano, che hanno fatto i salti mortali per ovviare all'intervento castrante dei verificatori nei confronti delle contestate prese d'aria. Naufragati i protagonisti del tricolore SuperTurismo (Ravaglia, Giovanardi e Tarquini) è toccato ancora a Larini trascinare la squadra italiana ad un'insperata vittoria nel Trofeo delle Nazioni.

LO SPETTACOLO. Quello offerto dal Challenge Internazionale Fia è stato incredibile, da anni non si vedeva una corsa così combattuta, anzi... due. L'allineamento degli au-

toarticolati davanti ai box non aveva nulla da invidiare a quelli che si vedono nei paddock della F.1, lo spiegamento di forze messo in campo dai nove costruttori impegnati era impressionante, lo show che le 43 berline hanno dato in pista è stato superbo. Ora già si parla di organizzare una kermesse di due o tre prove nel '94 per evitare che il campione sia incoronato in una gara secca che definiremo lotta o guerra è fin troppo riduttivo. E speriamo che «zio Bernie» non ci metta lo zampino. Silverstone e Monza hanno già avanzato le loro candidature, ma forse l'Italia non merita di avere un altro Challenge. 7000 spettatori sono una miseria per una gara del genere e le condizioni del tempo non sono una scusante. C'è chi tira in ballo la mancanza di una vera tradizione motoristica, ma forse la spiegazione sta nel conteggio dei giornalisti in sala stampa: c'erano tanti stranieri, ma i quotidiani nazionali rappresentati erano tre o quattro. ■

Larini secondo miglior tricolore

MONZA — La pista è bagnata quando si schierano le vetture; partono dai box Nannini e Bouchut. Il senese è vittima di una propria leggerezza, ri-

passando dai box dopo che durante il briefing era stato detto che una simile procedura era vietata. Quanto a Bouchut esce in ritardo dal suo box e trova il semaforo

rosso. Anche Tarquini rientra dopo il giro di ricognizione per cambiare le gomme. Al via è Larini il più rapido e infila la prima variante davanti a Dalmas e Radi-

sich. Un incidente al Curvone mette fuori Soper, Rouse, e Giovanardi, Burgstaller si gira mentre Aiello si ritrova in «volo cieco» col cofano che si apre e gli sfonda i parabrezza, ma non pensa neppure un attimo di fermarsi. Alla Ascari si sportellano Pirro e Winkelhock con quest'ultimo che finisce in sabbia. La posizione della Mondeo di Rouse obbliga a sospendere la gara (siamo al 2. giro) con la bandiera rossa. Dal fondo dello schieramento ripartono Giovanardi e Cecotto che hanno fatto riparare i danni, Aiello che ha fatto richiudere il cofano e Hoy che ha sbagliato entrando al box per far montare le gomme intermedie. Questa volta è Radisich a prendere il comando davanti a Dalmas, Larini e Cudini, un poker che cerca subito di allungare, il gruppo è guidato da Bouchut e Gravett. All'inizio del 2. giro Larini supera Dalmas alla staccata della prima variante, il francese cede anche la 3. posizione a Cudini alla Ascari. Nannini rimonta rapidamente e chiude il 3. giro all'ottavo posto, ma subito dopo supera anche Van De Poele e si lancia all'inseguimento del terzetto di Peugeot che lo precede. Pirro si gira, Sourd va sull'erba alla Ascari, Belmondo picchia duro a Lesmo; intanto i primi tre hanno fatto il vuoto e Larini cerca di ridurre lo svantaggio da Radisich. Nannini supera Gravett, poi infila come un missile Bouchut alla Roggia, mentre Gravett

A sinistra, le 43 vetture Turismo D2 che partecipano al Challenge Fia si avventano verso la prima variante. Larini è davanti a Dalmas e Radisich; poi la bandiera rossa... A destra, Pirro con la Bmw 318i dopo un testacoda, durante la prima gara, finisce nella sabbia. Al termine si classificherà 35. con un giro di distacco da Radisich



IL MOTIVO □ DIFFICILE LA SCELTA

Lotteria gomme!

MONZA — Quando una gara parte in condizioni di tempo mutevoli la scelta delle gomme diventa decisiva per il risultato finale. Nella prima manche del challenge lo stop causato dall'incidente al Curvone ha permesso ai piloti di cambiare le gomme rain, che erano state obbligate per tutti all'inizio, a causa delle condizioni della pista. Si sono viste le alchimie più strane, con treni misti di rain e intermedie; chi ha montato le intermedie sull'anteriore, chi sul lato destro. Radisich e Larini hanno preferito essere prudenti, mantenendo quattro rain, Cudini e Cleland hanno optato per la soluzione mista, mentre Nannini ha scelto, rischiando, quattro gomme intermedie. Nei minuti di neutralizzazione tra le due gare, la pit-lane si è trasformata in un girone infernale. Ovunque crepitavano le pistole ad aria compressa, mentre si riparavano i danni alle carrozzerie. Tutti sono usciti per il giro di ricognizione con gomme intermedie, ma una volta sullo schieramento quasi tutti hanno optato per le slick. Dei primi solo Cudini, Dalmas, Gravett e Bailey hanno deciso di conservare le intagliate. Gli ultimi due sono usciti presto di scena, ma il declinare delle prestazioni di Cudini ha dimostrato che non era stata una buona scelta. ■

Cudini, sotto, con la Opel Vectra Gt è giunto 2. nella prima gara e solo 21. nella seconda. Sotto a destra, Aiello con il cofano aperto che gli ha rotto il vetro anteriore



PHOTO4

COLOMBO

A lato, momento di grande paura per Bailey che si è capotato con la sua Toyota Carina nella seconda gara: eccolo con il braccio fuori dal finestrino! Sotto, scambio di... cortesie fra l'Audi di Stuck e la Nissan di O'Dor. Nell'altra pagina, l'avvio fulminante di Larini: l'alfista ha sorpreso sia Dalmas che Radisich, i due piloti in prima fila. La supremazia del campione Dtm è durata poco: la gara è stata interrotta subito con la bandiera rossa per l'incidente fra Rouse e Winkelhock. Al nuovo via Radisich è diventato imprevedibile per tutti...



GIOVANELLI



ACTION

è attaccato anche da Cleland. Nannini è nettamente il più rapido, sigla il giro veloce e supera anche Dalmas, è quarto alla fine del 9. giro. Anche Giovanardi e Hoy cercano una rimonta impossibile e riescono a risalire tra i primi venti, mentre Ravaglia finisce nella sabbia alla Ascari; poco dopo viene imitato da Danner. Cleland è ora il più veloce e, saltate le Peugeot, va ad attaccare il quarto posto di Nannini. All'inizio del 14. giro lo scozzese si affianca al senese, all'insegna del «boia chi molla» i due piombano in prima variante. Nannini ha più cuore e tiene dietro il rivale, mentre in Para-

bolica Cudini strappa il secondo posto a Larini. All'ultimo giro Cleland ha la meglio su Nannini e rischia di bruciare anche Larini sul traguardo. Radisich vince, da-

vanti a Cudini, Larini, Cleland e Nannini.

SECONDA GARA. La pista si va asciugando, in coda al gruppo stavolta partono Rouse e

Soper. Radisich infila per primo alla variante, davanti a Cudini e Cleland, questi si gira alla Roggia e riparte in fondo, con Gravett che tira dritto e si insabbia. Nel-

la stessa variante Amorin spinge Bailey e lo fa capottare, mentre alla Ascari si gira Nannini che butta Winkelhock contro le barriere. Subito dopo Nannini finisce fuori alla prima variante e Engstler lo imita alla Ascari. Radisich guida, tallonato da Cudini; a distanza seguono Larini, Gache e Cecotto. Grandi lotte per il quinto posto tra Cecotto, Burgstaller e Van De Poele, per il nono tra Malcher, Modena e Dalmas. Larini passa Cudini alla fine del 5. giro, mentre Joubert esce alla Ascari e Leslie rompe la coppa dell'olio e imbratta di lubrificante tutta la pit-lane. All'inizio del 9. giro anche

LE PROVE □ DALMAS MIGLIORE DEI PARI

Radisich in pole

MONZA - Pole annunciata quella del binomio Radisich-Mondeo, conquistata per giunta senza sforzo apparente. Il piccolo neozelandese ha staccato il tempone nella sessione del mattino, poi ha tirato i remi in barca. «Non c'era ragione di rischiare — ha detto alla fine — nel pomeriggio la pista era meno veloce e sapevo che nessuno sarebbe stato in grado di avvicinare il mio 1'54"441». Ha destato maggior sorpresa il miglior tempo fatto segnare da Dalmas nel raggruppamento dei numeri pari. Velocissimi anche Cudini, Winkelhock e Gravett, mentre i nostri sono rimasti un po' in ombra. Tarquini ha girato pochissimo, prima il capottamento alla Parabolica, poi un problema al limitatore di giri, gli hanno impedito di esprimersi al suo livello. Sfortuna anche per Giovanardi: la rottura di un mozzo ruota gli ha impedito di sfruttare appieno le gomme da qualifica. Meglio di tutti ha fatto il solito Larini. Da notare che il primo turno dei numeri dispari è stato interrotto per uno spettacolare incidente tra Bachelart e Malcher. Quest'ultimo, giratosi alla prima variante, è stato centrato dal belga, che non si era accorto dell'ostacolo e ha costretto i meccanici a fare gli straordinari per riparare la sua Peugeot. ■



GIOVANELLI

Gache supera Cudini, che deve cedere subito dopo a Cecotto e Van De Poele. Il belga fa un numero alla Parabolica, riuscendo in controtterzo a recuperare una situazione impossibile. Radisich aumenta il vantaggio, poi alla fine dell'11. giro entra in pista la safety-car perché all'uscita dell'Ascari è ferma in pista la Bmw di Aiello dopo un urto contro le barriere. Il gruppo si ricompatta e con un solo giro da coprire si riparte. Radisich è ancora il più rapido, mentre Van De Poele sgomitava con Burgstaller e Cecotto e conquista la quarta piazza alle spalle delle Alfa di Larini e Gache, ma la riprende a

causa di una penalizzazione di 2 secondi inflittagli per aver superato i due della Bmw ancora in regime di safety-car. Nei top-ten chiudono anche Pirro sesto, autore di una bellissima rimonta dopo essere partito 35., Modena 7. e Tarquini 10. a dispetto di un testacoda nelle prime fasi a causa di un ulteriore problema alle pompe dei freni. L'unica perplessità riguarda la permanenza in pista della safety-car, che sembra aver fatto un giro di troppo. L'Alfa Gta era collegata via radio con il direttore della prova, Pierre Aumonier ed è stato quest'ultimo ad impartire le istruzioni. ■

CHALLENGE INTERNAZIONALE FIA

Monza (Mi), 17 ottobre 1993

COSÌ (IN 43) AL VIA

Paul Radisich (Ford Mondeo Si) 1'54"520	Yannick Dalmas (Peugeot 405 Mi16) 1'54"600
Nicola Larini (Alfa Romeo 155 Ts) 1'55"032	Alain Cudini (Opel Vectra Gt) 1'54"897
Robb Gravett (Peugeot 405 Mi16) 1'55"162	Joachim Winkelhock (Bmw 318i) 1'55"276
Christophe Bouchut (Peugeot 405 Mi16) 1'55"281	Fabrizio Giovanardi (Peugeot 405 Mi16) 1'55"770
Andy Rouse (Ford Mondeo Si) 1'55"329	Emanuele Pirro (Bmw 318i) 1'55"643
Eric Van De Poele (Nissan Primera Gte) 1'55"369	Kieth O'Dor (Nissan Primera Gte) 1'55"766
David Leslie (Vauxhall Cavalier Gsi) 1'55"484	Steve Soper (Bmw 318i) 1'55"835
Laurent Aiello (Bmw 318i) 1'55"594	Alexander Burgstaller (Bmw 318i) 1'56"207
Johnny Cecotto (Bmw 318i) 1'55"657	John Cleland (Vauxhall Cavalier Gsi) 1'56"233
Roberto Ravaglia (Bmw 318i) 1'55"720	Marc Sourd (Audi 80 Quattro) 1'56"979
Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 Ts) 1'56"099	Paul Belmondo (Opel Vectra Gt) 1'57"099
Ivan Capelli (Nissan Primera Gte) 1'56"662	Tim Skaife (Nissan Primera Gte) 1'57"100
Julian Bailey (Toyota Carina E Gt) 1'56"764	Will Hoy (Toyota Carina E Gt) 1'57"139
Philippe Gache (Alfa Romeo 155 Ts) 1'56"913	Stefano Modena (Bmw 318i) 1'57"182
Tony Longhurst (Bmw 318i) 1'56"970	Marc Duez (Bmw 318i) 1'57"380
Cristian Danner (Alfa Romeo 155 Ts) 1'56"991	Deon Joubert (Bmw 318i) 1'57"516
Jean-Pierre Malcher (Bmw 318i) 1'57"009	Slim Borgudd (Mazda Xedos 6) 1'57"665
Frank Biela (Audi 80 Quattro) 1'57"111	Ni Amorin (Opel Astra Gsi) 1'50"019
Hans-Joachim Stuck (Audi 80 Quattro) 1'57"692	Franz Engstler (Alfa Romeo 155 Ts) 1'58"141
Thierry Tassin (Bmw 318i) 1'57"929	Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155 Ts) 1'58"436
Eric Bachelart (Peugeot 405 Mi16) 1'58"275	Bernard Thuner (Peugeot 405 Mi16) 1'58"377
Peggen Andersson (Bmw 318i) 1'58"815	

1. GARA

1. **Radisich** (Ford Mondeo Si) 15 giri in 32'17"790 alla media di 161,627 kmh
 2. **Cudini** (Opel Vectra Gt) a 1"517
 3. **Larini** (Alfa 155 Ts) a 3"607
 4. **Cleland** (Vauxhall Cavalier Gsi) a 3"716
 5. **Nannini** (Alfa 155 Ts) a 5"679
 6. **Dalmas** (Peugeot 405 Mi 16) a 16"505
 7. **Winkelhock** (Bmw 318i) a 17"596
 8. **Gravett** (Peugeot 405 Mi 16) a 19"821
 9. **Bailey** (Toyota Carina E Gt) a 20"498
 10. **Bouchut** (Peugeot 405 Mi 16) a 21"165
 11. **Burgstaller** (Bmw 318i) a 28"688
 12. **Gache** (Alfa 155 Ts) a 31"202
 13. **Cecotto** (Bmw 318i) a 31"899
 14. **Ernestler** (Alfa 155 Ts) a 35"990
 15. **Giovanardi** (Peugeot 405 Mi 16) a 40"553
 16. **Malcher** (Bmw 318i) a 41"277
 17. **Hoy** (Toyota Carina E Gt) a 46"546
 18. **Van de Poele** (Nissan Primera Gte) a 47"552
 19. **Biela** (Audi 80 Quattro) a 48"682
 20. **Sourd** (Audi 80 Quattro) a 57"615
 21. **Stuck** (Audi 80 Quattro) a 59"214
 22. **Tarquini** (Alfa 155 Ts) a 1'03"812
 23. **Borgudd** (Mazda Xedos 6) a 1'04"944
 24. **Duez** (Bmw 318i) a 1'06"444
 25. **Capelli** (Nissan Primera Gte) a 1'08"643
 26. **Modena** (Bmw 318i) a 1'11"943
 27. **Thuner** (Peugeot 405 Mi 16) a 1'12"275
 28. **Amorin** (Opel Astra Gsi) a 1'18"508
 29. **Longhurst** (Bmw 318i) a 1'24"203
 30. **Belmondo** (Opel Vectra Gt) a 1'25"040
 31. **O'Dor** (Nissan Primera Gte) a 1'28"556
 32. **Andersson** (Bmw 318i) a 1'29"545
 33. **Skaife** (Nissan Primera Gte) a 1'55"984
 34. **Tassin** (Bmw 318i) a 1 giro
 35. **Pirro** (Bmw 318i) a 1 giro
 36. **Leslie** (Vauxhall Cavalier Gsi) a 4 giri
 37. **Danner** (Alfa 155 Ts) a 5 giri
 38. **Ravaglia** (Bmw 318i) a 6 giri
 39. **Joubert** (Bmw 318i) a 6 giri
- Giro più veloce: **Cleland** in 2'03"887 alla media di 168,540 kmh

2. GARA

1. **Radisich** (Ford Mondeo Si) 15 giri in 34'52"203 alla media di 149,698 kmh
2. **Larini** (Alfa 155 Ts) a 0"662
3. **Gache** (Alfa 155 Ts) a 2"142
4. **Burgstaller** (Bmw 318i) a 4"891
5. **Van de Poele** (Nissan Primera Gte) a 5"619
6. **Pirro** (Bmw 318i) a 6"241
7. **Modena** (Bmw 318i) a 6"774
8. **Malcher** (Bmw 318i) a 6"932
9. **Bouchut** (Peugeot 405 Mi 16) a 7"074
10. **Tarquini** (Alfa 155 Ts) a 7"486
11. **Danner** (Alfa 155 Ts) a 7"520
12. **Duez** (Bmw 318i) a 9"241
13. **Capelli** (Nissan Primera Gte) a 9"621
14. **Longhurst** (Bmw 318i) a 10"656
15. **Ravaglia** (Bmw 318i) a 10"717
16. **Dalmas** (Peugeot 415 Mi 16) a 10"660
17. **Cleland** (Vauxhall Cavalier Gsi) a 12"574
18. **Biela** (Audi 80 Quattro) a 13"621
19. **Rouse** (Ford Mondeo Si) a 15"923
20. **Stuck** (Audi 80 Quattro) a 16"234
21. **Cudini** (Opel Vectra Gt) a 16"359
22. **Sourd** (Audi 80 Quattro) a 16"412
23. **Bachelart** (Peugeot 405 Mi 16) a 16"129
24. **Andersson** (Bmw 318i) a 18"437
25. **Thuner** (Peugeot 405 Mi 16) a 19"666
26. **Cecotto** (Bmw 318i) a 1 giro
27. **Giovanardi** (Peugeot 405 Mi 16) a 1 giro
28. **Skaife** (Nissan Primera Gte) a 1 giro
29. **O'Dor** (Nissan Primera Gte) a 1 giro
30. **Hoy** (Toyota Carina E Gt) a 2 giri
31. **Aiello** (Bmw 318i) a 6 giri
32. **Tassin** (Bmw 318i) a 6 giri

□ Giro più veloce: **Van de Poele** in 1'58"080 alla media di 176,829 kmh

Classifica finale a punti: 1. Radisich 80; 2. Larini 54; 3. Gache 33; 4. Cudini 30; 5. Burgstaller 30; 6. Cleland 24; 7. Bouchut 23; 8. Dalmas 20; 9. Van de Poele 19; 10. Malcher 18.

Thuner al via grazie alla Peugeot Italia

Se Bernard Thuner ha potuto prender parte al Challenge lo deve alla sportività della Peugeot Italia. Sulla 405 Mi16 dello svizzero, infatti, si è rotto il motore durante le prove libere del venerdì. Di fronte alle difficoltà nell'approvvigionarsi di pezzi di ricambio, Ruedi Eggenberger, che prepara la Peugeot appoggiata dai concessionari elvetici, aveva deciso di gettare la spugna. Poi in suo soccorso è venuta la Peugeot Italia, che gli ha prestato la vettura di scorta di Giovanardi. Alla fine chi ci ha rimesso è stata la Pirelli, che aveva portato 300 coperture per quell'unica macchina che avrebbe dovuto equipaggiare; le 405 «made in Italtecnica», infatti, sono asettate per le gomme Michelin.

■ **FORFAIT RENAULT.** Pochi giorni prima della gara di Monza il numero dei costruttori presenti si è ridotto da 10 a 9. A dare forfait è stata, suo malgrado, la Renault. Una delle 19 16V che hanno partecipato al campionato britannico, ottenendo due vittorie, era stata iscritta per Alain Menu. Purtroppo il pilota svizzero, che è anche collaudatore della Williams, ha avuto un brutto incidente a Nogaro, in occasione dell'ultima prova del Supertourisme francese, riportando l'infrazione dei legamenti del ginocchio sinistro.

RACING DYNAMICS. Si intensificherà il rapporto di collaborazione tra la Bmw e la Racing Dynamics, che ha partecipato con onore al tricolore Supertourismo con i privati Massimo Pigoli e Gianluca Roda. Sono attualmente in corso trattative per portare il team italiano nell'orbita della Casa bavarese come squadra satellite. La collaborazione si concretizzerà nella gestione di due 318i versione '94, con il supporto tecnologico della Motorsport, che si preoccuperà anche di concludere un contratto per le gomme. Uno dei piloti dovrebbe essere Luca Maggiorelli.

SUDAFRICA. Il Sudafrica sta vivendo un periodo di grandi mutamenti a livello politico e sociale, tanto che la stessa bandiera nazionale è oggetto di contestazioni in quanto rappresentativa del vecchio regime dell'apartheid. Per questo è da apprezzare il gesto di Deon Joubert e del team Bmw Motorsport Sudafrica, che invece del vessillo bianco-blu-arancio hanno inalberato una bandiera con due colombe e la scritta «Peace in South Africa» (nella foto).



PEUGEOT. Ha colpito la 405 Mi16 a guida... centrale di Dalmas

PADDOCK. Era più ricco di quello della F.1: c'erano solo team ufficiali

PICCININI. Il presidente Csaì ha messo le basi al Superturismo '94

TELEMETRIA. Alla Bmw hanno vietato i potenziometri per gli ammortizzatori posteriori

COOPERAZIONE CON LA SALERNO CORSE

Gli sponsor dai tedeschi!

Il week end è stato molto importante anche per porre le basi al SuperTurismo '94. Il presidente Csaì, Marco Piccinini, ha chiamato a raccolta i costruttori interessati al tricolore (Alfa, Bmw, Peugeot, Audi, Opel e Nissan) per discutere i regolamenti del prossimo anno. All'incontro erano presenti anche i rappresentanti della Salerno Corse e i tedeschi della Fkg, l'agenzia che cerca gli sponsor del Dtm, rappresentati da Hulda e Neerpasch. L'idea è che si possa arrivare a una cooperazione: i tedeschi hanno preso dieci giorni di tempo per presentare un pacchetto promozionale da offrire in Italia. Alla Salerno Corse rimarrebbe l'insostituibile ruolo di anello di congiunzione fra le varie attività, dando continuità a una serie che è stata inventata e sviluppata proprio dai salernitani. È auspicabile, quindi, che ciò possa portare a un salto di qualità anche se ci sono diverse difficoltà da superare. La prima è quella televisiva: la Rai ha già fatto sapere che

le prime tre gare del '94 non andranno in diretta ma in serata, mentre è stata assicurata la copertura di tutte le altre. In materia di regolamento sportivo si sono trovati dei punti di convergenza sulla monobenzina (si deciderà poi quale sarà), sulle sei gomme

per prove e prima gara, sull'abolizione dell'handicap peso (Audi contraria). Le prove saranno di 45 minuti anziché mezz'ora, mentre il warm up sarà di 20 minuti. I premi saranno destinati ai privati e le Case si impegneranno a supportare i loro clienti sportivi.

Reggiani si capota durante l'Alfa game

Alessandro Nannini ha vinto l'Alfa Game, corsa-esibizione delle vetture col Biscione che hanno dominato il Dtm (155 V6) e il SuperTurismo '93 (155 Gta). Lo spettacolo nello spettacolo l'hanno dato i tre campioni del motomondiale: Luca Cadalora, Wayne Gardner (ormai convertitosi alle quattro ruote) e Loris Reggiani. Quest'ultimo ha fornito un brivido fuori programma, capotandosi alla Ascari (nella foto sotto). Dopo quattro giravolte, uscito incolume dal rottame della Gta, ha esclamato: «Ho cercato di metter giù il ginocchio in piega...».

GUIDETTI



MENO 30 KG SULLA BMW '94

Dieta bavarese

La Bmw che ha vinto il campionato italiano e inglese di SuperTurismo è impegnatissima nella realizzazione della vettura del prossimo anno. Della 318i attuale rimarrà solo la forma esterna mentre la scocca è stata totalmente rifatta. Oltre ad avere una struttura più rigida, avrà un diverso roll-bar che permetterà di spostare il sedile del pilota in posizione più centrale. Completamente rifatte le sospensioni, mentre il motore, che viene realizzato da Paul Rosche sarà quello della 320 con senso di rotazione invertito rispetto a quello della 318. Nella meccanica (motore, cambio, differenziale) è prevista una riduzione di peso di oltre 30 kg. Il cambio sarà di tipo sequenziale Holinger a 6 marce. La CiBiEmme e Schnitzer avranno i primi due esemplari alla fine di novembre.

fotografieACTION



L'ALFA IN GB CON PRODRIVE MA...

Tarquini resta italiano

Dopo aver conquistato la Germania, l'Alfa Romeo vuole invadere la Gran Bretagna. Si sta concretizzando la collaborazione tra la Casa italiana e il team Prodrive di Dave Richards per una presenza Alfa nel Btcc (il campionato Turismo britannico) nel '94. Già lo scorso anno Richards era stato in trattativa con l'Alfa per avere le 155 Ts, poi, sfumata quella possibilità, si era accordato con la Mercedes. Svanita anche l'eventualità dell'ingresso nella D2 della Casa con la stella, Richards è tornato alla carica con Pianta e stavolta l'ha spuntata. Il programma britannico diventa prioritario nell'impegno Alfa in D2 e tramonta l'ipotesi di vedere il team ufficiale del Biscione nella serie francese, dove sarà confermata la presenza tramite il Graff Racing. Pianta avrebbe voluto far correre Tarquini oltremarina, ma l'abruzzese preferisce restare nel tricolore SuperTurismo, per evitare le troppe concomitanze del campionato britannico con il mondiale di F.1. Egli ha concrete possibilità di tornare nel circus iridato con la joint-venture Tyrrell-Fondmetal. Così Tarquini potrebbe correre per l'Euroteam insieme a Modena, mentre l'altra squadra a gestire le Alfa 155 Ts in Italia sarà la Nordauto, che avrà Tamara Vidali e, forse, Buttiero. Resta Tamburini, che conosce bene i circuiti britannici.

NISSAN PASSA A DUNLOP

Yokohama a corto di gomme da qualifica

Venerdì la Nissan ha cambiato gomme sulle Primera di O'Dor e Skaife, passando da Yokohama a Dunlop. Per una incomprensione, la Yokohama non ha portato un numero sufficiente di 640 da qualifica, adottate anche da Bmw, e non ha potuto soddisfare la Nissan. La Yokohama ha sviluppato una nuova rain, ma ha portato poche gomme da qualifica e Ravaglia ha avuto un diverbio con Bert Baldwin, responsabile delle competizioni in Europa. La presenza a Monza del general

manager Europa Hiroshi Hoshino e del manager del settore tecnico Akinori Tokieda, fa supporre che la Yokohama Italia voglia saltare il passaggio Baldwin, per aprire un filo diretto con la Casa madre nel settore competizioni.

PHOTO4



PHOTO4



PSICOSI «ATTIVE»

Smontato lo «yo-yo» sulle Bmw

La psicosi delle sospensioni attive da bandire non si limita solo al Circus della Formula 1: durante le verifiche tecniche, infatti, il responsabile Fia, Servé, ha fatto smontare dalle Bmw 318i della CiBiEmme i potenziometri che erano stati montati nel retrotreno delle vetture di Ravaglia e Pirro. Il responsabile tecnico Bruno Chiazzaro, infatti, aveva messo dei rilevatori che erano in grado di dare ai box informazioni telemetriche sugli scuotimenti degli ammortizzatori posteriori. Il verificatore Fia, invece, ha avuto il sospetto che lo «yo-yo» (il filo di acciaio montato accanto all'ammortizzatore) potesse avere a che fare con una sospensione attiva che è vietata dal regolamento.



Giovanardi pilota Emozione di Omega

Domenica mattina si è svolta la cerimonia di premiazione del Challenge Emozione sponsorizzato dalla Omega in collaborazione con Autosprint. Il riconoscimento è andato a Fabrizio Giovanardi, giudicato il pilota più emozionante del tricolore SuperTurismo.

■ **TROFEO DELLE NAZIONI.** Venerdì sera, dopo le prove libere, la Csaì ha consultato i rappresentanti dei costruttori che schieravano i piloti italiani, per nominare i cinque uomini che avrebbero concorso al Trofeo delle Nazioni. Prescelti per il pokerissimo: Tarquini, Larini, Pirro, Ravaglia e Giovanardi. Ecco le altre formazioni: Biela, Burgstaller, Danner e Winkelhock per la Germania, Rouse, O'Dor, Leslie, Gravett e Soper per la Gran Bretagna, Bouchut, Aiello, Cudini, Sourd e Gache per la Francia.

■ **JABOUILLE.** L'ingresso della Peugeot in F1, implica la cancellazione del programma Turismo? A questa domanda diretta Jean-Pierre Jabouille, nuovo capo delle attività sportive della Casa del Leone, risponde senza esitazioni: «Certamente no, nel '94 il Turismo rappresenterà il 20 per cento delle nostre attività sportive. Un apposito reparto della Peugeot Talbot Sport continuerà a sviluppare la 405. Gli attuali programmi in Italia, Francia, Gran Bretagna, Belgio e Svizzera saranno confermati, in più saremo presenti anche nel campionato spagnolo. Ogni Paese si farà la propria vettura, ma alcune componenti e i motori saranno sviluppati direttamente da noi». Il programma spagnolo sarà seguito dalla Italtecnica che già prepara le 405 della Peugeot Italia.

■ **MOTORI NISSAN.** Alla Nissan hanno sempre seguito due strade parallele per lo sviluppo dei motori, una britannica (Janspeed) e una giapponese. Ora il 4 cilindri sviluppato nel Paese del Sol Levante ha raggiunto un stadio molto più avanzato, grazie all'adozione del carter secco e a un nuovo software per la gestione elettronica. Le differenze si misurano in una coppia più bassa, in 5-6 km/h di velocità massima in più e in 1 secondo e mezzo sul giro a Monza. Per il Challenge i due motori nipponici disponibili sono stati affidati a O'Dor e Van De Poele, i due piloti del team che hanno più esperienza con le vetture Turismo: il che ha ovviamente suscitato il disappunto di Capelli.



COLOMBO

BMW MOTORSPORT CAMBIA NOME E...

Sono cinque dipartimenti

È nata la Bmw M GmbH. Da tempo la Casa bavarese voleva cambiare la denominazione della Motorsport, coinvolta non solo nei programmi sportivi, ma anche in quelli di personalizzazione per auto stradali. La nuova ragione sociale comprende cinque dipartimenti: Motorsport, Individual (personalizzazioni), M Cars (produzione dei modelli sportivi), Drivers Training (selezione di giovani piloti) e System Technic (alta tecnologia a beneficio proprio e dei clienti, come la McLaren per la sua gran turismo). Responsabile generale della M GmbH resta

Karl-Heinz Kalbfell, mentre Paul Roche è capo della Motorsport e Karsten Engel coordinatore dell'attività sportiva internazionale. Per il '94 la Bmw conferma la sua presenza nella classe D2: Gran Bretagna con Schnitzer, Italia con CiBiEmme, Francia con Oreca, Belgio con Vallier e Sudafrica con Bmw S.A. Motorsport; cesserà, invece, l'impegno nella Coppa Adac Gt. Resta da definire la posizione del team di Aldo Bigazzi che si sta guardando in giro: le proposte non mancano, da quella di far correre le Nissan in Italia a quella di diventare il terzo team Alfa nel Dtm, con Riccardo Patrese.

COLOMBO



DTM '94 INCERTO

Problemi di budget in Opel

Ancora incertezze nel futuro impegno Opel nel Dtm. Nonostante il debutto ad Hockenheim sia stato superiore alle attese, non è detto che nel '94 la Calibra saranno ai nastri di partenza. «Il problema principale è quello del budget» ha ammesso a Monza, Walter Treser, responsabile dei programmi sportivi della General Motors Europa. La decisione finale dovrebbe essere presa in dicembre, dopo il Motor Show di Essen, ma a Russelsheim c'è una lotta di potere che potrebbe portare ad importanti avvicendamenti nelle alte sfere della Opel Motorsport e la stessa posizione di Treser non appare più saldissima.



IMPOSTE LE PRESE D'ARIA PIÙ PICCOLE

Che... papera per la Fia!

Si è conclusa dopo un lungo tira e molla la vicenda dei becchi di papera adottati da Alfa Romeo, Audi e Peugeot. Le prese d'aria dei freni, sono state giudicate appendici aerodinamiche in sede di verifica, ma solo dopo lunghe discussioni, tanto che l'ordine di procedere alla loro rimozione è stato comunicato ai team interessati solo nella serata di venerdì. Dopo vari palleggiamenti, la decisione finale l'anno presa i due delegati sportivi della Fia: Hoosein e Iwasaki. Rigettata anche la soluzione proposta dall'Alfa con il radiatore dell'olio al centro del becco, né è stata accettata una dell'Audi, con la presa d'aria ridotta alla larghezza di una trentina di centimetri. Soluzione subito ripresa dall'Alfa, tanto che i tecnici della Belco Avia hanno lavorato tutta la notte tra venerdì e sabato per realizzare una decina di esemplari da montare nelle prove di qualificazione. Gli interessati hanno commentato negativamente l'operato della Fia. «Basta saperlo che i regolamenti sono ballerini — ha esclamato l'ingegner Limone — e che, come negli Usa, possono essere cambiati senza preavviso. Ci regoleremo di conseguenza». Ancora più esplicito è stato Dieter Basche, boss dell'Audi Sport: «Noi volevamo correre con la

vettura nella configurazione che ci è stata autorizzata per tutta la stagione. Invece qualcuno che si crede Dio ha voluto che le auto fossero ancora più uguali tra loro. Lassù non si rendono conto che simili mosse sono controproducenti per lo sport e possono raffreddare gli entusiasmi dei costruttori». Lo stesso presidente della Csa, Marco Piccinini, ha espresso il suo disappunto, dopo aver cercato invano di spalleggiare l'Alfa nella sua difesa. «La Fia — ha spiegato Piccinini — aveva avallato l'uso di quei manufatti con nero su bianco. Ora la Fia ha sconfessato quella decisione».

GRUPPO. Foto di gruppo dei piloti del challenge Fisa Turismo **NANNINI.** Alessandro ha trovato il tempo di farsi i capelli **OPEL.** Forse la Opel Italia potrebbe far correre una Vectra ufficiale nel SuperTurismo '94 **ALFA.** I meccanici hanno ricostruito la 155 di Tarquini



BRAVI I MECCANICI ALFA

Una 155 rifatta

Non è stato un week end positivo per Gabriele Tarquini uscito di pista al primo giro sia venerdì nelle prove libere che sabato, in maniera molto più rovinosa, nel warm-up prima delle qualifiche del mattino. L'abruzzese, causa un problema al ripartitore di frenata, ha capotato rovinosamente alla Parabolica, facendo tre capriole complete con la sua 155 Ts che ha riportato seri danni all'avantreno. Altri team avrebbero messo da una parte il rottame, ma non gli uomini dell'Alfa Corse. Non bisogna dimenticare, infatti, che la maggior parte di loro arriva dall'Abarth, e memori delle gesta nel mondiale rally sono riusciti a ricostruire la vettura in meno di tre ore. Solo il tetto pieno di bugne rivelava che la 155 Ts era stata incidentata: davvero un ottimo lavoro! Ma le cose non sono andate meglio per Gabriele che nel secondo turno ha penato con noie elettriche: non riusciva a fare un giro completo senza che entrasse all'improvviso il limitatore.



fotografie ACTION

Una Toyota Grifone-Esso in Italia?

Forse già alla fine di questa settimana se ne saprà di più ma sin da ora si può anticipare che la Esso starebbe trattando con la Toyota per un programma nel Campionato Assoluto del prossimo anno con la Grifone. Per la scuderia ligure si fa sempre più probabile il clamoroso cambio di casacca e le alternative, se non dovesse andare in porto l'accordo fra Esso e Toyota Italia via Toyota Team Europe, si chiamano Subaru e Ford. E le Lancia? Alla Hf Engineering ve ne sono 6 perfettamente funzionanti, che sarebbero utilizzate nel «Promozione», nel «Terra», nei Coppa Italia. Intanto, al Lanterna, debutterà sulle Delta della Grifone la nuova livrea Esso per il '94: colore verde scuro, marchio da pubblicizzare l'olio sintetico Ultron. E per i piloti sembra sempre più scontata la riconferma della coppia Longhi-Pianezzola.

■ **TROFEO PIRELLI-CLIO.** Il trofeo promosso dalla scuderia Japigia in collaborazione con la Pirelli e legato alle gare di finale del Trofeo Renault Clio Gr.N '93, consentirà ai finalisti dello stesso Trofeo di concorrere all'assegnazione di 26 coperture racing pari ad un valore di circa 10 milioni. L'iniziativa non costituisce obbligo per i finalisti di equipaggiare le loro vetture con pneumatici Pirelli: solo chi intende partecipare all'assegnazione di questi premi dovrà correre almeno le due gare di finale conclusive (14-11 Valdinievole, 4-12 Trulli & Grotte), con le gomme della Casa Italiana mentre tale vincolo non sussiste per la prima prova (24-10 Alpi Orientali).

■ **BOURNE.** Possum Bourne non demorde. Nonostante il terribile incidente che è costato la vita al suo navigatore Rodger Freeth durante il rally di Australia, Bourne è intenzionato a tornare presto al volante. Sarà Tony Sircombe, già navigatore di Rod Millen sulla Mazda, il suo nuovo coequipier, a cominciare dal rally Hong Kong-Pechino in programma dal 23 al 29 ottobre. Ari Vatanen e Colin Mc Rae sono gli altri due piloti del team 555 iscritti con le Legacy ufficiali. (m.h.)

Antonio Viale impegnato al volante della Lancia Delta del Jolly Club con i colori Martini che ha avuto a disposizione al Sanremo mondiale



PHOTO4

10 PROVE ANZICHE' 9, L'ELBA RETROCESSA...

Rivoluzione tricolore

Ricca di novità e con qualche sorpresa la riunione del Comitato Esecutivo che si è tenuta a Sanremo nei giorni del rally mondiale. Torna il Costa Smeralda nel Campionato Assoluto del '94, ma non verrà rispettato in «Promozione» il Salento, che lo aveva rimpiazzato in questa stagione. Non solo: la gara pugliese scappa anche l'altalena fra le due serie, così sarà l'Elba a retrocedere nel «Promozione» e il Lanterna a salire nella serie maggiore per diventare la gara conclusiva. Al fine di mantenere ugualmente consistenti i due principali campionati, passano da 9 a 10 anche le gare del «Promozione», con Alpi Orientali e San Marino quali nuovi ingressi. Almeno originale la soluzione di dare validità a quest'ultima gara sia per il «Promozione» che per il Tradizione Terra, ma rispettivamente alla prima ed alla seconda tappa! Da notare anche il nuovo ribaltamento del Tradizione Terra: oltre al «dimezzamento» del San Marino, ci sono Impruneta e Conca d'Oro che rilevano Ciocco Terra e la tappa sterrata (che evidentemente sparirà) dell'Abruzzo. Dunque ancora una volta perde la specialità, che non aveva certo bisogno di allargare i campionati maggiori a 10 rally (semmai di ridurre le gare da 9 a 8) e con la prospettiva di trovare in calendario nell'arco di 30 giorni Costa Smeralda, Piancavallo e Targa Florio... Per quanto riguarda il «Promozione», prevedibilmente, dall'anno prossimo l'unica limitazione che resterà in vigore sarà la limitazione dei pneumatici slick a 12 per gara.

Gianni Cogni

IL CALENDARIO '94

Campionato Assoluto

25-27 febbraio	17. Ciocco e Valle Serchio
18-20 marzo	18. Mille Miglia
6-9 aprile	16. Costa Smeralda
20-23 aprile	15. Piancavallo
13-15 maggio	78. Targa Florio
16-19 giugno	14. Abruzzo
22-24 luglio	22. Lana
18-19 settembre	28. Salento
9-13 ottobre	36. Sanremo
4-6 novembre	15. Lanterna

Campionato Promozione

25-27 marzo	9. Città di Torino
29 aprile-1 maggio	24. Valle d'Aosta
27-29 maggio	25. Isola d'Elba
10-12 giugno	11. Marca Trevigiana
1-3 luglio	11. Limone Piemonte
16-17 luglio	18. Appennino Reggiano
26-27 agosto	30. Alpi Orientali
9-11 settembre	16. Città di Messina
1-2 ottobre	11. Città di Bassano
27-30 ottobre	22. San Marino (1. tappa)

Trofeo Tradizione Terra

15-17 aprile	28. Coppa Liburna
21-22 maggio	16. Golfo dell'Asinara
25-26 giugno	14. Impruneta
30-31 luglio	18. Conca d'Oro
27-30 ottobre	22. San Marino (2. tappa)
19-20 novembre	2. Aviano - Piancavallo Terra

CONFERMATA LA ROTAZIONE IRIDATA

Con dieci gare Marche e Piloti

Con la riunione del Consiglio Mondiale della Fia tenutasi la scorsa settimana a Parigi ha ufficialmente preso il via il nuovo corso del mondiale rally, che prevede il criterio della rotazione fra le gare valide per l'iride Piloti e Marche. Soprattutto ha preso definitivamente piede il concetto di riduzione delle gare valide, che non saranno 15 come a un certo punto era stato ipotizzato, ma non saranno neppure tredici, come quest'anno, anche se ciò non muta la sostanza. Ci spieghiamo meglio: se nel '93 erano 13 le gare da scegliere per effettuare un massimo di dieci partecipazioni, dal '94 le gare valide per i titoli Marche e Piloti saranno dieci in tutto, con tre prove valide solamente per la Coppa del Mondo 2 litri (a destra l'Opel Astra di Thiry) della Fia: Svezia, Australia e Spagna. Sempre nella riunione parigina è stato tolto ogni veto alle assistenze nei rally con fondo asfaltato e questo per motivi di sicurezza. I divieti restano invece nelle gare su terra.



PHOTO 4

COSI' IL MONDIALE '94

Campionato Marche e Piloti

22-29 gennaio	Rally di Montecarlo
28 febbraio-5 marzo	Rally del Portogallo
31 marzo-4 aprile	Safari Rally
4-8 maggio	Tour de Corse
28 maggio-1 giugno	Acropoli
29 giugno-3 luglio	Rally di Argentina
30 luglio-2 agosto	Rally di Nuova Zelanda
25-28 agosto	1000 Laghi
9-13 ottobre	Rally di Sanremo
19-23 novembre	Rac Rally

Coppa Fia 2 Litri

3-6 febbraio	Rally di Svezia
31 marzo-4 aprile	Safari Rally
28 maggio-1 giugno	Acropoli
25-28 agosto	1000 Laghi
17-20 settembre	Rally di Australia
9-13 ottobre	Rally di Sanremo
1-4 novembre	Rally di Spagna
19-23 novembre	Rac Rally

FORSE TRE FORD CON I COLORI REPSOL...

Entro il mese Sainz decide

Prima del rally di Spagna, gara che rappresenterà la sua ultima uscita con la Delta del Jolly Club, Carlos Sainz scoprirà le carte annunciando con quale team affronterà il prossimo campionato del mondo. La scelta è tra Ford e Subaru-Prodrive. Tuttavia, nelle ultime settimane ha preso più quota l'opzione Ford, quindi la terza Escort ufficiale per lo spagnolo. Un'indicazione arriva dalla Gran Bretagna, con l'indiscrezione secondo cui la Repsol, tradizionale sponsor di Sainz, sarebbe disposta a subentrare alla Mobil appoggiando anche le altre due Escort del team ufficiale, evitando quindi le complicazioni della coabitazione tra due aziende che operano nello stesso settore merceologico. Il passaggio di Sainz alla Ford spalanca le porte della Subaru ad Aghini, per il quale non è certa la partecipazione al rally di Spagna col Jolly. La decisione è presa mentre questo numero di Autosprint arriva in edicola. La Subaru, intanto, sta perfezionando l'accordo con la Pirelli: lo scorso fine settimana il team anglo-nipponico ha svolto una serie di test di pneumatici nel sud della Francia. Sul fronte Toyota, infine, è in fase di avanzata messa a punto un cambio semiautomatico.

PROGRAMMA PER IL CATALUÑA-COSTA BRAVA

In Spagna con la Espero

È ormai alle porte il Rally di Spagna, penultima prova del mondiale piloti, e la Espero Travel, ha organizzato per gli appassionati una trasferta di 4 giorni comprensiva di passaggio aereo, vettura per seguire la gara, pernottamento e prima colazione in albergo. Questo il programma nei dettagli: partenza da Roma sabato

30 ottobre (con volo Iberia), arrivo a Barcellona e proseguimento per Lloret de Mar o Tossa de Mar. Il 31 ottobre è a disposizione dei partecipanti al viaggio, per escursioni nelle zone della Catalogna e Costa Brava. Dal 1 al 4 novembre sarà possibile seguire il rally, mentre il 5, nella mattinata, è previsto

il rientro in Italia. La quota individuale è di 1.275.000 lire per un minimo di 2 persone per auto, di 1.205.000 per 3 partecipanti e infine 1.166.000 per 4 persone. Chi è interessato può rivolgersi alla Espero Travel, Via La Spezia 4, Roma. Telefono 06-7015500, telefax 06-7011402.

LA SORPRESA

La sottocommissione rally della Csaì ha un nuovo presidente **Dario Calzavara**. Ecco che programmi ha...

■ SERGIO REMONDINO

Tra le tante novità portate dal Comitato Esecutivo della Csaì, tenutosi nei giorni del Sanremo mondiale, c'è anche la nomina della nuova sottocommissione rally. Fa rumore, in particolare, il nome del nuovo presidente perché è ben noto nell'ambiente delle corse: Dario Calzavara. Dall'81 all'84 in Ferrari. Calzavara è oggi un manager della Pirelli. Come è nata la sua candidatura e, quindi, la nomina a presidente della sottocommissione?.

«È nata da una proposta del nuovo presidente della Csaì, Marco Piccinini, che conosco benissimo per avere lavorato con lui alla Ferrari e al quale sono legato da un rapporto di stima reciproca. Piccinini sta costruendo la sua Csaì e mi ha contattato perché voleva avermi al suo fianco, anche se non mi ha proposto i rally: mi voleva e basta. Sono stato io a far presente che, con ogni probabilità, sarebbe stato meglio per me avere un incarico attinente al rally perché per il mio lavoro alla Pirelli avrò modo nei prossimi mesi di seguire molto più da vicino le corse su strada che quelle su pista».

— **Una domanda d'obbligo per un presidente neo eletto: qual è il suo programma?**

«È una domanda che mi aspettavo e, in un certo senso, temevo. Non ho ancora avuto modo di interessarmi della situazione, capire quali sono le problematiche da affrontare, dove occorrerà intervenire per migliorare le situazioni perché io ho esperienza soprattutto di mondiale. E l'ho detto anche a Piccinini, gli ho chiesto un po' di tempo. Volete sapere una cosa? Salvay, uno dei componenti della sottocommissione (gli altri sono Angiolini, Clemente, Sainati e Rava), lo conosco solo di nome. Adesso farò un giro di consultazioni sia con lui che con Rava, il vice presidente della sottocommissione, e anche con tutti i membri. Poi potrò cominciare a parlare di programmi con cognizione di causa».

— **Le male lingue sicuramente diranno: come è possibile che un uomo che rappresenta un'azienda (la Pirelli) che ha interessi diretti nei rally possa occupare un posto di potere nella federazione?**

«È quello che ho fatto subito notare a Piccinini e lui mi ha ri-



«Piccinini mi ha voluto assolutamente al suo fianco Nella Csaì desidera dei manager»

sposto che è meglio un uomo chiaramente identificabile piuttosto che uno sul quale si susurra. E mi ha anche detto che a lui interessa avere al suo fianco dei manager, gente che affronti il proprio settore come se si trattasse di una azienda da far funzionare. A proposito della mia provenienza Pirelli mi ha infine rassicurato: secondo lui una persona coinvolta sta ancora più attenta ad essere sopra alle parti, a essere irreprensibile».

— **Un periodo di apprendistato le sarà concesso. Ma poi?**

«Non ho nessuna intenzione di stare alla finestra. In Italia l'attività rallistica ferve e i piloti top sono migliori dei corrispettivi della pista, a mio avviso. E Cunico lo ha appena dimostrato al Sanremo. Bisogna fare qualcosa per valorizzare questo nostro patrimonio. Anche se non c'è più la Lancia...».



MONDIALE RALLY
35. SANREMO

FRANCO

Con la Escort «privata» Cunico colpisce duro e conquista la vittoria che vale una carriera. La Delta, che chiude un'epoca, è seconda con Sainz

MAURIZIO RAVAGLIA



PHOTO4

Il successo della Ford Escort - Pro Motor Sport di Franco Cunico e di Steve Evangelisti ha interrotto 6 anni di supremazia Lancia sulle strade del Sanremo; la gara italiana è quindi tornata nelle mani di una Casa straniera. Il pilota vicentino, che ha compiuto 36 anni lunedì 11 ottobre, e il suo coéquier sono alla prima vittoria in un rally del mondiale

FORD

SANREMO — Adesso che è riuscito nell'impresa della sua vita, che si è preso la rivincita su se stesso prima ancora che sugli altri scrollandosi di dosso un decennio di grandi occasioni sprecate, si scopre che l'avevano detto tutti, che lo sapevano tutti che per Franco Cunico sarebbe arrivato il giorno della resa dei conti, il successo che vale una carriera intera. Eppure sulla sua vittoria al Sanremo mondiale nessuno aveva scommesso, nemmeno il più audace dei giocatori aveva osato puntare sulla Escort «privata» del 36enne vicentino, personaggio dall'atteggia- ▶

mento spesso polemico, pilota veloce e generoso ma a tratti anche inconcludente, contro le Ford ufficiali di Biasion e di Delecour e la Lancia di Sainz, di Aghini e di Cerrato. Questa volta Cunico ha evitato di strafare, gli ingranaggi di una corsa imprevedibile hanno fatto il resto girando a suo favore e trasformando il Sanremo nella definitiva resa della gloriosa Delta e nella debacle della squadra ufficiale Ford. Tuttavia sarebbe ingiusto, e falso, indicare nella violenta decimazione che ha eliminato Delecour, Aghini e Biasion la chiave del successo del veneto. «The winner takes all», il vincitore prende tutto; Franco Cunico si è preso tutto. Si è preso i fischi uscendo di strada nella prima speciale, e perdendo quasi un minuto. Si è preso gli applausi quando, alla fine della penultima tappa, aveva messo fra sé e Carlos Sainz due minuti, dunque una pesante ipoteca sul clamoroso primato finale. «Nei tre giorni del Sanremo — ha raccontato Cunico — ho cercato di capitalizzare quindici anni di errori, tutto ciò che di sbagliato ho fatto in passato mi è servito in questa gara. Sì, questa vittoria vale davvero una carriera, ora sono arrivato in cima. Ho sempre sofferto e probabilmente per questo mi sono reso antipatico. Se avessi avuto una persona che mi prendeva a schiaffi ogni volta che sgaravo, forse non avrei sofferto tanto. Oggi mi sono tolto un peso dallo stomaco». Non rinuncia a essere il Cunico senza peli sulla lingua neppure nel giorno della grande emozione; per la sua squadra, la Pro.Motor.Sport che la coppia Penariol-Spollon ha portato tanto in alto, ha parole dure. «Non voglio assolutamente essere ingrato verso chi ha contribuito in maniera determinante a questo successo. Ma credo che la mia collaborazione con il team di Penariol finisca qui. È una squadra piccola e se l'anno venturo ritenterò la sorte nel campionato tricolore, e ancora con la Ford, voglio che alle spalle ci sia un'organizzazione più consistente». Intanto, dietro le sue spalle Cunico ha lasciato Carlos Sainz e la Lancia del Jolly Club, interrompendo quindi 6 anni di assoluta supremazia della Delta sulle strade del rally d'Italia. L'ansia dello spagnolo di rovesciare il risultato si è trasformata in dramma nelle prove speciali con condizioni miste di fondo: laddove l'asfalto alternava tratti asciutti ad altri umidi, la resa dei pneumatici Michelin della Delta di Sainz è stata inferiore alla concorrenza. A Cunico, a Piero Liatti, ma anche al belga Snijers, che al Sanremo si è ritagliato il suo spazio di gloria, la Pirelli aveva messo a disposizione la nuova gomma siglata «R76», sviluppata dalla vecchia «D5» a miscela dura utilizzando la stessa tecnologia della «Cold»; l'efficacia di questo prodotto in condizioni di asfalto umido e secco è stata totale. Tuttavia nella sconfitta del Jolly Club, nel secondo posto di Sainz dietro la privata Escort di Cunico, ci sono tutti i limiti di una vettura che ormai appartiene al passato: la Delta dei primati, dei titoli a catena, ha inevitabilmente segnato il passo. Le modifiche non bastano più, e neppure la generosità, l'audacia e l'esperienza di Carlos Sainz. Nel cedimento lancista, che ha dunque segnato la triste fine di un'epoca, rimane il dubbio di fino a dove poteva spingersi Aghini con la Delta-Pirelli della scuderia milanese, se il toscano non fosse scivolato su una micidiale pozza d'acqua, la stessa che ha compromesso la corsa di Piero Liatti, protagonista nelle battute iniziali e poi ancora con

una interessante sequenza di prestazioni. Ma è realistico credere che neppure Aghini avrebbe capovolto le sorti della Delta. In mezzo alle emozioni e al fragore per il successo di Cunico, sta la sfida per il titolo tricolore. La partita decisiva che si è giocata al Sanremo è stata favorevole a Piero Longhi, che si è assicurato il titolo nella sofferta volata con Gilberto Pianezzola e Dario Cerrato. Pianezzola ha sperato fino all'ultimo nel colpo grosso, che stava anche per riuscirci; è arrivato quarto, gli sarebbe servito il terzo posto e il campionato finiva nelle sue mani. Da come sono andate le cose nel match finale, con Longhi subito fuori per un imperdonabile errore e con Cerrato kappò per una clamorosa svista commessa nella sua squadra nel montaggio della batteria, Pianezzola meritava migliore fortuna. ■

PER IL TITOLO PILOTI

Delecour ...precipita



BELLE-EPOQUE

La matematica ancora non lo condanna, la situazione oggettiva sì. Con la rocambolesca uscita di strada al Sanremo, Francois Delecour ha pesantemente, se non già definitivamente compromesso le sue chances nel mondiale trasformando l'inseguimento al titolo in un'impresa disperata. Per strappare il primato dalle mani di Kankkunen, il francese della Ford ha davanti a sé una sola possibilità: vincere le due gare che ancora restano sperando che il finlandese della Toyota non vada oltre il quarto posto in una delle due; classificandosi terzo in Spagna o al Rac, «Kkk» conquisterebbe il campionato per un solo punto di vantaggio. Né il

transalpino né la Ford rinunciano al tentativo di capovolgere il fronte in extremis. Al momento del ritiro Delecour stava dominando le fasi iniziali del rally d'Italia. Nella prova in cui è finito kappò le condizioni ambientali erano proibitive. Probabilmente ha rischiato troppo. La Escort ha rotolato lungo la scarpata fermandosi, semidistrutta, una cinquantina di metri più sotto, vicino a un viottolo di montagna percorrendo il quale il francese è rientrato in prova speciale, un paio di chilometri prima del punto da cui era uscito. Mentre i soccorsi lo stavano cercando, Delecour arancava attraverso la boscaglia col relitto della Escort. ■

La Delta-Jolly Club di Sainz in azione nell'ultima tappa



SI RITIRANO QUATTRO TOP

Ecatombe nella prima giornata

SANREMO — È sufficiente il crono di Torriglia, indicato sulla mappa come prova speciale 7 ma di fatto la sesta della prima tappa, per decapitare la testa del 35esimo rally di Sanremo, lunedì 11 ottobre. Lungo tutto l'arco della riviera ligure e nell'entroterra infuria il maltempo. Fin dal via la corsa è tormentata dalla pioggia e dalla nebbia; la scelta dei pneumatici si trasforma in una lotteria. La Delta di Aghini reca il numero 1, in queste condizioni il numero «maledetto»; il primo a transitare sulla strada diventa l'«apripista». Le informazioni dei ricognitori dicono che la prova alterna tratti asciutti ad altri umidi. Ma la situazione cambia rapidamente e quando Aghini affronta i 28 chilometri di Torriglia tutto è già mutato. È quarto in classifica a 1'21" dal leader Delecour, che ha ottenuto lo scratch in tutti i crono. Ha scelto gomme intermedie, imitato dagli altri. L'azione del toscano è precisa. Poi, improvvisamente, il lancista scorge davanti a sé un rivolo d'acqua. Non c'è spazio per manovrare e la Delta, priva di aderenza, schizza violentemente contro un muretto di pietre. Aghini e il suo coéquipier Farnocchia cercano di ripartire, ma non è possibile, i danni sono pesanti. È il ritiro. Mentre l'equipaggio del Jolly Club traffica attorno alla vettura, sorraggiunge la Subaru di Piero Liatti. Si ripete la stessa scena: la pozza d'acqua

ha fatto un'altra vittima. Ma il biellese è più fortunato e riesce a proseguire; da secondo scivola in settima posizione. Tra Aghini e Liatti avrebbe dovuto transitare la Escort di Delecour, secondo sulla strada. Invece il francese ha già concluso la sua corsa finendo nella scarpata, qualche chilometro prima. Ma ecco che sta per arrivare la Delta di Sainz. Farnocchia riesce a evitare che anche lo spagnolo finisca nella trappola d'acqua agitando le braccia: Sainz comprende in extremis il disperato segnale e supera indenne la micidiale pozza d'acqua. La classifica è dunque rivoluzionata: Biasion è il nuovo leader, Sainz insegue a 11" e Cunico a 16" mentre Cerrato è quarto, più staccato. Ma anche l'italiano della Ford ha i minuti contati: il motore della Escort ha subito una tremenda surriscaldata per la rottura di un manicotto dell'impianto di raffreddamento. Il team ufficiale Ford rientra a Sanremo. Davanti c'è ora Sainz con il sorprendente Cunico a 13"; Cerrato è terzo ma è alle prese con problemi all'alternatore. Ancora una prova speciale, la numero 9, e per il piemontese è il ritiro: completa il crono a motore spento, la batteria è scarica, la rincorsa al titolo tricolore è finita. A meno due prove dalla conclusione della prima tappa, la classifica subisce un altro scossone: Sainz sbaglia scelta di pneumatici, scende al secondo



PHOTO4



fotografiePHOTO4

posto a 16" da Cunico, nuovo leader, mentre in terza posizione è ora salito Alex Fiorio. Ancora un assalto, l'ultimo, e cresce il distacco tra Cunico e lo spagnolo, che ha ripetuto l'errore di poco prima. La prima tappa si conclude al Ciocco, in Garfagnana, con: 1. Cunico; 2. Sainz a 42"; 3. Fiorio a 3'19"; 4. Snijers, con la Escort del team Ras, a 5'27"; 5. Thiry, con la prima delle due vetture 2 Litri, a 9'10". Pianezzola è sesto mentre Liatti è settimo, a 12'19": sul biellese è caduta la mannaia dei 7'30" di penalizzazione per il ritardo accumulato

nella riparazione dei danni della prova di Torriglia.

SAINZ PERDE. La prevedibile rimonta di Sainz nella seconda giornata non c'è, lo spagnolo continua a inseguire. Nonostante i tentativi e gli audaci assalti, il lancista non riesce ad avvicinarsi a Cunico il quale, anzi, aumenta il proprio vantaggio: a metà tappa il «privato» della Ford ha un margine di un minuto e mezzo. Intanto si è ritirato Alex Fiorio: rottura del motore. Era terzo. Meritava migliore fortuna. Alla fine della seconda e penultima tappa il

road book

- 11. gara del mondiale Piloti
- 11. gara del mondiale Marche
- **Organizzazione:** Sanremo Rally, P.O. Box 311, 18038 Sanremo (Imperia)
- **Direttore di gara:** Francesco Alberti
- **Percorso:** km 1753 con 27 prove speciali effettuate (una annullata) pari a km 520; 3 tappe
- **Partiti:** 120 - **Arrivati:** 57

I leader

Da prova speciale 1 a prova speciale 5 **Delecour**; ps 7 **Biasion**; da ps 8 a ps 9 **Sainz**; da ps 10 a ps 28 **Cunico**.

I vincitori delle speciali

Cunico 9; **Liatti** 8 (una pari merito); **Delecour** 5; **Sainz** 4 (una pari merito); **Snijers** 2 (una pari merito)

I principali ritiri

Longhi (Lancia Delta Hf Gr.A) uscita di strada; **Andreucci** (Peugeot 106 Xsi Gr.A) uscita di strada; **Delecour** (Ford Escort Cosworth Gr.A) uscita di strada; **Aghini** (Lancia Delta Hf Gr.A) uscita di strada; **Biasion** (Ford Escort Cosworth Gr.A) motore; **Cerrato** (Lancia Delta Hf Gr.A) impianto elettrico; **Fiorio** (Lancia Delta Hf Gr.A) motore; **Manfrinato** (Ford Escort Cosworth Gr.N) uscita di strada; **Viale** (Lancia Delta Hf Gr.A) ritiro volontario.

Coppa Fia Gruppo N

1. **Fassina** punti 43; 2. **Coutinho** 28; 3. **Kytölehto** 23; 4. **Bin Sulayem, Hellman** 15; 6. **Ordynski, Fujimoto, Shamj, Blacklund, Spiliotis, Travaglia, Manfrinato** 13.

Coppa Fia 2 Litri

1. **Opel-Gm** punti 56; 2. **Skoda** 43; 3. **Peugeot** 32; 4. **Citroën, Lada** 24.

Coppa Fia Dame

1. **Christine Driano** punti 15 (vincitrice del titolo); 2. **Isolde Holderied** 9.

COSI' AL TRAGUARDO

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	Cunico-Evangelisti	Ford Escort Cosworth	I-I	A	in 6.19'40"
2.	Sainz-Moya	Lancia Delta Hf	E-E	A	a 1'38"
3.	Snijers-Colebunders	Ford Escort Cosworth	B-B	A	a 10'26"
4.	Pianezzola-Roggia	Lancia Delta Hf	I-I	A	a 18'23"
5.	Liatti-Alessandrini	Subaru Legacy Rs	I-I	A	a 25'07"
6.	Thiry-Prevot	Opel Astra 16V	B-B	A	a 26'47"
7.	Travaglia-Mari	Ford Escort Cosworth	I-I	N	a 38'41"
8.	Dallavilla-Fappani	Ford Escort Cosworth	I-I	N	a 38'51"
9.	Medeghini-Cecchini	Peugeot 106 Xsi	I-I	A	a 38'58"
10.	Loix-Vranken	Opel Astra 16V	B-B	A	a 45'15"

COSI' IL MONDIALE PILOTI

	21/12-17/1 MONTECARLO	11-14/2 SVEZIA	2-7/3 PORTOGALLO	8-12/4 SAFARI	1-5/5 TOUR DE CORSE	29/5-3/6 ACROPOLI	14-18/7 ARGENTINA	4-8/8 NUOVA ZELANDA	25-29/8 1000 LAGHI	18-20/9 AUSTRALIA	10-14/10 SANREMO	1-4/11 CATALUNYA	21-25/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI	GARE DISPUTATE
1. Kankkunen	8	15	—	20	—	—	20	8	20	20	—	—	111	111	8	
2. Delecour	15	—	20	—	20	—	—	15	—	12	—	—	82	82	7	
3. Auriol	20	—	—	—	15	—	12	12	12	—	—	—	71	71	8	
4. Biasion	12	—	15	—	4	20	15	—	—	—	—	—	66	66	8	
5. McRae	—	12	4	—	8	—	—	20	—	6	—	—	50	50	7	
6. Sainz	—	—	—	—	10	15	—	10	—	—	15	—	50	50	8	
7. Vatanen	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15	—	—	30	30	4	
8. Eriksson	10	—	8	—	—	—	—	—	8	—	—	—	26	26	4	
9. Makinen	—	10	—	—	—	6	—	—	10	—	—	—	26	26	3	
10. Alen	—	—	10	15	—	—	—	—	—	—	—	—	25	25	3	

COSI' IL MONDIALE MARCHE

1. Toyota	20	20	—	20	17	—	20	14	20	20	—	—	151	151	9
2. Ford	17	—	20	—	20	20	17	17	—	14	—	—	125	125	9
3. Subaru	—	14	12	—	10	—	—	20	17	17	10	—	100	100	9
4. Lancia	—	—	14	—	12	17	12	12	—	—	17	—	84	84	8
5. Mitsubishi	12	11	10	—	—	14	—	—	10	8	12	—	69	69	8

Sanremo è praticamente deciso: Cunico ha un vantaggio di 2'09" su Sainz. Terzo è Snijers a 10 minuti. Con questa classifica scatta l'ultima frazione di gara. Solamente nell'ultima prova si riduce il vantaggio di Cunico su Sainz: i 2'30" con cui il vicentino si era presentato allo start si riduce al 1'38" finale. Non è accaduto nulla di sconvolgente. Semplicemente Franco Cunico ha affrontato in tutta scioltezza i 40 chilometri che lo separavano dalla clamorosa vittoria, la prima sua e del suo coéquipier Steve Evangelisti in un rally mondiale. ■



Nell'altra pagina, la Ford Escort del team Ras che il belga Snijers ha portato al terzo posto. Sopra, la Legacy di Liatti con i segni dell'uscita di strada nella ps 7

tutto il rally speciale per speciale

PS 1 Coldirodi (km 12,350)

1. Delecour in 8'25"; 2. Liatti a 10"; 3. Sainz a 14"; 4. Biasion a 16"; 5. Aghini a 23". 1. Gr.N: Fassina a 57".

PS 2 Apricale (km 36,350)

1. Delecour in 25'36"; 2. Biasion a 11"; 3. Aghini a 12"; 4. Liatti a 22"; 5. Cerrato a 39". 1. Gr.N: Dallavilla a 2'14".

PS 3 Colle d'Oggia (km 15,660)

1. Delecour in 11'10"; 2. Liatti a 5"; 3. Snijers a 9"; 4. Biasion a 12"; 5. Cunico a 14". 1. Gr.N: Dallavilla a 1'05".

PS 4 Colle Scraivaon (km 10,130)

1. Delecour in 6'22"; 2. Cunico a 6"; 3. Liatti a 8"; 4. Biasion, Snijers a 10". 1. Gr.N: Dallavilla a 32".

PS 5 Colle Melogno (km 12,980)

1. Delecour in 8'25"; 2. Cunico a 11"; 3. Liatti a 14"; 4. Aghini a 16"; 5. Biasion a 18". 1. Gr.N: Travaglia a 1'19".

PS 6 ANNULLATA

PS 7 Cassingheno (km 28,200)

1. Cunico in 20'39"; 2. Sainz a 2"; 3. Cerrato a 20"; 4. Biasion a 42"; 5. Fiorio a 47".

PS 8 Cabanne (km 15,810)

1. Sainz in 12'03"; 2. Cunico a 8"; 3. Liatti a 11"; 4. Cerrato a 15"; 5. Fiorio a 20". 1. Gr.N: Travaglia a 1'22".

PS 9 Monte Penna (km 18,00)

1. Sainz in 14'39"; 2. Cunico a 3"; 3. Fiorio a 23"; 4. Thiry a 1'14"; 5. Liatti a 1'23". 1. Gr.N: Travaglia a 2'46".

PS 10 Castelnuovo Magra (km 21,790)

1. Cunico in 16'30"; 2. Liatti a 19"; 3. Sainz a 28"; 4. Fiorio a 45"; 5. Snijers a 55". 1. Gr.N: Travaglia a 1'57".

PS 11 Careggine (km 19,170)

1. Cunico in 13'41"; 2. Liatti a 7"; 3. Fiorio a 28"; 4. Sainz a 30"; 5. Snijers a 47". 1. Gr.N: Travaglia a 1'30".

PS 12 Renzio (km 22,420)

1. Cunico in 17'54"; 2. Liatti a 14"; 3. Sainz a 27"; 4. Snijers a 36"; 5. Fiorio a 42". 1. Gr.N: Dallavilla a 1'38".

PS 13 Tereglio (km 16,870)

1. Cunico in 12'34"; 2. Snijers a 4"; 3. Sainz a 26"; 4. Vita a 27"; 5. Pianezzola a 28". 1. Gr.N: Dallavilla a 1'00".

PS 14 Corfino (km 15,300)

1. Sainz in 11'14"; 2. Cunico a 7"; 3. Snijers a 9"; 4. Liatti a 10"; 5. Pianezzola a 23". 1. Gr.N: Dallavilla a 1'04".

PS 15 Grondola (km 16,970)

1. Snijers in 19'48"; 2. Cunico a 9"; 3. Liatti a 11"; 4. Sainz a 17"; 5. Fiorio a 20". 1. Gr.N: Dallavilla a 46".

PS 16 Monte Tomarolo (km 14,00)

1. Liatti, Snijers in 10'36"; 3. Sainz a 6"; 4. Cunico a 16"; 5. Fiorio a 17". 1. Gr.N: Dallavilla a 42".

PS 17 Cassingheno (km 28,200)

1. Cunico in 20'37"; 2. Sainz a 16"; 3. Snijers a 17"; 4. Liatti a 47"; 5. Pianezzola a 1'08". 1. Gr.N: Travaglia a 1'47".

PS 18 Cabanne (km 15,810)

1. Cunico in 11'55"; 2. Sainz a 6"; 3. Liatti a 18"; 4. Snijers a 21"; 5. Pianezzola a 41". 1. Gr.N: Dallavilla a 45".

PS 19 Rezzo (km 14,66)

1. Sainz in 11'06"; 2. Liatti a 3"; 3. Cunico a 6"; 4. Snijers a 26"; 5. Pianezzola a 39". 1. Gr.N: Dallavilla a 51".

PS 20 Vignai (km 40,490)

1. Cunico in 30'48"; 2. Sainz a 27"; 3. Liatti a 1'28"; 4. Thiry a 2'22"; 5. Pianezzola a 2'31". 1. Gr.N: Dallavilla a 3'13".

PS 21 Coldirodi (km 12,350)

1. Liatti in 8'40"; 2. Sainz, Cunico a 4"; 4. Snijers a 24"; 5. Pianezzola a 28". 1. Gr.N: Dallavilla a 40".

PS 22 Baiardo (km 29,250)

1. Cunico in 20'49"; 2. Liatti a 2"; 3. Sainz a 20"; 4. Snijers a 39"; 5. Pianezzola a 53". 1. Gr.N: Dallavilla a 1'28".

PS 23 Colle d'Oggia (km 15,660)

1. Liatti in 11'03"; 2. Cunico a 5"; 3. Snijers a 11"; 4. Sainz a 14"; 5. Pianezzola a 30". 1. Gr.N: Dallavilla a 36".

PS 24 Colle Scraivaon (km 10,130)

1. Liatti in 6'18"; 2. Snijers a 3"; 3. Cunico a 4"; 4. Sainz a 6"; 5. Dallavilla a 9" (1. Gr.N).

PS 25 Colle Melogno (km 8,700)

1. Liatti in 7'55"; 2. Snijers a 2"; 3. Sainz a 7"; 4. Pianezzola a 11"; 5. Cunico a 14". 1. Gr.N: Dallavilla a 22".

PS 26 Colle dei Giovetti (km 8,700)

1. Liatti in 5'16"; 2. Sainz, Snijers a 2"; 4. Cunico a 7"; 5. Pianezzola a 14"; 1. Gr.N: Dallavilla a 16".

PS 27 Rezzo (km 14,66)

1. Liatti in 10'28"; 2. Snijers a 14"; 3. Cunico a 17"; 4. Sainz a 19"; 5. Pianezzola a 22". 1. Gr.N: Dallavilla a 44".

PS 28 Vignai (km 40,490)

1. Liatti in 29'23"; 2. Sainz a 9"; 3. Snijers a 38"; 4. Pianezzola a 48"; 5. Cunico a 1'01". 1. Gr.N: Dallavilla a 1'17".

La bella corsa di Alex Fiorio è stata fermata dalla rottura del motore: occupava il terzo posto



35. RALLY SANREMO

Sanremo (Im), 9-14 ottobre 1993

Gara valida per il Campionato Italiano assoluto

(coeff. 1,5)

Classifica assoluta: 1. Cunico-Evangelisti (Ford Escort Cosworth) in 6.19.40"; 2. Sainz-Moya (Lancia Delta Hf) a 1'38"; 3. Snijers-Colebimders (Ford Escort Cosworth) a 10'28"; 4. Pianezzola-Roggia (Lancia Delta Hf) a 18'23"; 5. Liatti-Alessandrini (Subaru Legacy) a 25'07"; 6. Thiry-Prevot (Opel Astra Gsi 16V) a 26'47"; 7. Travaglia-Mari (Ford Escort Cosworth) a 38'41"; 8. Dallavilla-Fapani (Ford Escort Cosworth) a 38'51"; 9. Medeghini-Cecchini (Peugeot 106 Xsi) a 38'58"; 10. Loix-Vranken (Opel Astra Gsi 16V) a 45'15"; 11. Fassina-Pirollo (Mazda 323 Gt-R) a 48'22"; 12. Triner-Klima (Skoda Favorit 136L) a 56'58"; 13. Sibera-Gross (Skoda Favorit 136L) a 57'25"; 14. «Grizzli»-«Bull» (Ford Escort Cosworth) a 1.02'52"; 15. Meglio-Marinotto (Peugeot 205 Gti) 1.03'36"; 16. Coutinho-Lisboa (Ford Escort Cosworth) a 1.08'13"; 17. Rossi-A. Bianchi (Ford Escort Cosworth) a 1.12'07"; 18. Bin Sulayem-Morgan (Ford Escort Cosworth) a 1.13'52"; 19. Castore-Grua (Opel Astra Gsi 16V) a 1.14'08"; 20. Onosucru-Cavenaghi (Ford Escort Cosworth) a 1.15'09"; 21. Gaetti-Zecchini (Opel Astra Gsi 16V) a 1.17'58"; 22. Munaretto-Tarrantino (Ford Escort Cosworth) a 1.22'10"; 23. M. Bianchi-Santini (Peugeot 205 Gti) a 1.25'18"; 24. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi 16V) a 1.27'53"; 25. Ontano-Motroni (Mazda 323 Gt-R) a 1.29'09"; 26. Meli-Parodi (Ford Escort Cosworth) a 1.32'12"; 27. Driano-Lallement (Citroën Ax Gti) a 1.32'19"; 28. Gamba-Voersio (Peugeot 309 Gti 16V) a 1.32'29"; 29. Cavatorta-Manganone (Peugeot 309 Gti 16V) a 1.34'35"; 30. Giordano-Traverso (Opel Kadett Gsi 16V) a 1.35'19"; 31. Duterte-Vielle (Peugeot 205 Rallye) a 1.35'54"; 32. Panozzo-Panozzo (Peugeot 309 Gti 16V) a 1.37'15"; 33. Reininger-Cosoz (Subaru Legacy) a 1.46'41"; 34. Tessarolo-Celi (Ford Escort Cosworth) a 1.48'45"; 35. Giordano-Spolettoni (Peugeot 309 Gti 16V) a 1.53'45"; 36. Sagnard-Muller (Peugeot 205 Rallye) a 1.55'36"; 37. Robino-Marchiori (Peugeot 205 Gti) a 1.59'11"; 38. Molinaris-Molinaris (Opel Corsa Gsi) a 2.02'22"; 39. Conte-Rossetton (Ford Escort Cosworth) a 2.02'35"; 40. Polliotto-Acajou (Fiat Uno Turbo) a 2.05'12"; 41. Botti-Nataloni (Peugeot 205 Rallye) a 2.05'18"; 42. Fragale-Fornengo (Peugeot Rallye) a 2.07'15"; 43. Boniscontro-Guglielmi (Opel Corsa Gsi) a 2.07'29"; 44. Alberti-Tessitore (Peugeot 205 Rallye) a 2.10'12"; 45. Heinen-Heinen (Opel Kadett Gsi 16V) a 2.11'23"; 46. Zunino-Coscia (Peugeot 205 Gti) a 2.19'11"; 47. Rio-Perlo (Peugeot 205 Rallye) a 2.19'31"; 48. Muzzarelli-Nalin (Peugeot 209 Gti 16V) a 2.20'37"; 49. Fameli-Revello (Opel Kadett Gsi 16V) a 2.20'53"; 50. Bona-Ferin (Peugeot 205 Rallye) a 2.22'29"; 51. Sottile-Trimarchi (Opel Astra Gsi 16V) a 2.24'03"; 52. Gai-Bianchino (Peugeot 205 Rallye) a 2.26'42"; 53. Ricci-D'Amore (Peugeot 106 Xn) a 2.30'16"; 54. Orengo-Riva (Opel Corsa Gti) a 2.33'44"; 55. Fiorenza-Giusti (Suzuki Swift) a 2.55'24"; 56. Cuenin-Rossi (Renault 5 Gt Turbo) a 3.25'34"; 57. Peirano-Peirano (Opel Corsa Gsi) a 3.21'26".

DELUSO. La rottura del motore ha impedito a Biasion di tentare il poker di vittorie al Sanremo
ACQUA. Una pozza d'acqua ha tradito Aghini; la Delta esce di strada costringendolo al ritiro
DOPPIO. Finale di stagione entusiasmante per Travaglia: 1. in Gr.N e campionato tricolore
IMPRESA. Sanremo '93 indimenticabile per Medeghini: 9. assoluto con la Peugeot 106
SOUVENIR. La Legacy di Liatti ha seminato un po' di pezzi. E gli spettatori ne hanno approfittato...



PHOTO4



SUTTON

ANGIOLINI AMMETTE LA SCONFITTA

L'illusione del Jolly Club

Un'epoca di primati irripetibili finisce in soffitta. Nessuna Lancia, neppure semiufficiale, affronterà il mondiale '94, il Jolly Club metterà in vendita a prezzi di saldo le Delta che la Fiat gli aveva ceduto a inizio stagione. Si chiude un ciclo ma non se ne apre un altro. Nemmeno al Sanremo alla gloriosa Delta è riuscito il blitz, l'«annus horribilis» della scuderia milanese, e di Carlos Sainz, è apparso in tutta la sua evidenza. Per il rally d'Italia le chances del Jolly erano affidate al motore «evoluzione» messo a punto dalla Lamborghini Engineering. Invece, a stravolgere il campo da gara sono arrivate le condizioni meteo; l'incremento di potenza, circa 25 cavalli, non è servito. Alla Delta di Sainz è mancato il «grip» sui percorsi in cui a tratti asciutti se ne alternavano di umidi. Tuttavia, da qualunque lato la si guardi la realtà è la stessa: la Delta non sente più le modifiche. Lo ha ammesso anche Roberto Angiolini, patron del Jolly Club, «*Ci eravamo illusi, noi tutti, che la vettura potesse essere ancora competitiva. In gara abbiamo tentato ogni soluzione possibile, ma il risultato non è cambiato. La concorrenza dispone di progetti più moderni. La differenza è tutta qui. Nessuno è sotto accusa, né i nostri partner né i piloti.*» Di parere diverso è

l'ingegnere Franco Antoniazzi. Il tecnico della Lamborghini Engineering si è gettato sulla Delta con entusiasmo e passione e non accetta la sconfitta. «*I conti non tornano. Sainz è stato straordinario ma in particolari condizioni di fondo non ha potuto nulla contro la Escort di Cunico. Non sono assolutamente convinto che il ciclo Delta si sia concluso. La vettura potrebbe tornare competitiva se ci fosse la volontà di renderla tale.*»



PHOTO4

PER I ROAD BOOK SBAGLIATI

Piovono le accuse

BENEDETTI



Il coro di proteste è stato generale ma il più infuriato di tutti è apparso Luis Moya. Il coequipier di Sainz ha rivolto pesanti accuse all'organizzazione del rally d'Italia: «*Il road-book della prima tappa conteneva parecchi errori, abbiamo rischiato di perderci. Vorrei sapere chi lo ha stilato, o è incompetente o era ubriaco. Questi pasticci sono assolutamente inconcepibili per una prova del mondiale.*» Alle lamentele degli equipaggi si sono aggiunte le critiche dei responsabili dei team sulla scelta del percorso: il Sanremo prende in considerazione la riduzione dei costi obbligando invece a un dispendioso spiegamento di mezzi di assistenza. Al Jolly Club hanno fatto notare che gare quali l'Argentina e l'Australia sono state affrontate con 5-6 furgoni mentre il Sanremo ne sono stati necessari undici. Una scuderia di media levatura quale l'Astra ha dovuto portare 8 van, il doppio di quanti ne sono bastati al 1000 Laghi.

TERZO RITIRO CONSECUTIVO

Momento no per Biasion

«Nuova Zelanda, Australia e adesso anche Sanremo. Tre ritiri consecutivi. È davvero un momento deprimente». Miki Biasion ha lasciato la corsa per la rottura del motore, determinata dal cedimento di un manicotto del circuito di raffreddamento della Escort, quando era leader. All'italiano della Ford e al suo coéquipier Siviero è dunque sfuggita l'occasione per tentare il poker di vittorie sulle strade del rally d'Italia, che i due affrontavano per la 14esima volta. L'impresa era alla portata di Biasion. Poco prima di arrendersi con l'abitacolo invaso dal fumo proveniente dal vano motore, il fordista aveva rivoluzionato l'assetto della Escort, passando alla configurazione «Corsica» e trovando finalmente le regolazioni giuste: «Adesso la vettura è perfetta» aveva confidato al suo socio. Qualche chilometro più avanti arrivava la resa per un guasto meccanico, come già in Australia.

FASSINA IPOTECA LA COPPA GR.N

E Travaglia è tricolore

Né il portoghese Antonio Coutinho né l'arabo Mohammed Bin Sulayem sono riusciti a impedire che Alessandro Fassina aumentasse il suo vantaggio in cima alla classifica della Coppa Fia Gruppo N. Col terzo posto del Sanremo, che poteva essere migliore senza una foratura nella prima tappa, il 28enne italiano della Mazda è ora a un

passo dal titolo: gli è sufficiente rastrellare 15 punti nelle ultime due gare pur concedendo la vittoria a Coutinho sia in Spagna sia al Rac, sempre che il portoghese non decida di rinunciare alla sfida. Al rally d'Italia, intanto, il primato del Gruppo N è stato di Renato Travaglia, leader fin dalla prima giornata, che si è quindi assicurato il campionato tricolore: il taciturno trentino, che quest'anno ha ritrovato la strada delle prestazioni, è anche il decimo diverso vincitore di una manche della Coppa Fia. Il campionato riservato alle vetture derivate dalla serie sta dunque per concludersi e si comincia a parlare del suo futuro. Avrà ancora un significato adesso che la Fia ha deciso di promuovere la categoria delle 2 litri? «Per un giovane che vuole acquisire esperienza nelle gare del mondiale — racconta Fassina — il Gruppo N rappresenterà ancora una soluzione interessante. Le vetture sono a trazione integrale e oggi hanno anche raggiunto un eccellente standard di affidabilità. Con le Gruppo N occorre anche usare la testa».

C.O.

Sottile a marcia indietro

La determinazione di arrivare a ogni costo. Ritrovatosi col cambio della sua Opel Astra Gr. N in panne nella prova speciale finale, il ligure Sandro Sottile ha atteso che sfilasse l'ultimo concorrente, quindi ha girato la vettura nel senso contrario a quello di gara, ha innestato la retromarcia e in questa condizione ha percorso un lungo tratto in salita prima di scollinare. Infine ha completato il crono sfruttando la discesa. Era 16. assoluto, si è classificato 51esimo. Tuttavia il risultato di Sottile ha permesso alla bassanese Hawk Racing Club di conquistare la vittoria nella speciale graduatoria riservata alle scuderie.

■ **VIALE.** Già febbricitante prima del via, Antonio Viale non se l'è sentita di affrontare il Sanremo e ha preferito interrompere la sua partecipazione dopo la seconda speciale. Il vincitore del Trofeo Uno '92 ha dato una dimostrazione di professionalità.

■ **COMPLIMENTI.** «Adesso sei davvero Jimmy il fenomeno», così Claudio Bortoletto, diesse del Jolly Club, si è complimentato con Cunico per la vittoria. «Jimmy il fenomeno» è il soprannome con cui è anche conosciuto il vicentino nel giro dei rally italiani.

■ **FIORIO SR.** Per tutta la prima tappa Cesare Fiorio ha seguito la corsa del figlio Alex. L'ex diesse Lancia e Ferrari è tra quelli che difendono la Delta. «Di nessuna vettura si può dire che è finita se c'è la volontà della Casa di mantenerla competitiva. Sono convinto che, adeguatamente sostenuta, la Delta può ancora essere vincente. È solo una questione di scelte».

■ **SCORE.** Il 35esimo rally di Sanremo è stato la 250esima gara del mondiale, dal 1973. Il successo di Franco Cunico ha portato a quota 29 le vittorie dei piloti italiani mentre la Ford ha ottenuto la 26esima affermazione.

■ **EVANGELISTI.** Steve Evangelisti, navigatore di Cunico, è il quinto coéquipier che quest'anno conquista la sua prima affermazione in una prova del mondiale. Evangelisti è nato a Forlì nel 1955.

■ **FORD.** Dopo il ritiro di Delecour e di Biasion, il diesse della Ford Motorsport, Melvyn Hodgson, ha seguito la corsa di Cunico.

■ **PEUGEOT.** La versione con motore 2 litri - 16 valvole della Peugeot 306, siglata S16, sarà omologata in Gruppo A nella tarda primavera dell'anno prossimo.

■ **RISULTATO.** Una delle prestazioni certamente più interessanti del Sanremo è stato il nono posto assoluto conquistato dal bravo Angelo Medeghini con la piccola 106 Xsi Gruppo A della Peugeot Italia.





Una panne elettrica e qualche pasticcio del team hanno tolto ogni speranza a Cerrato e alla Delta-Martini, a sinistra. Neanche guidando la sua Lancia come se fosse una trazione posteriore, a destra, Pianezzola ha agguantato il terzo posto: ha concluso quarto... Longhi, in basso a destra, spiega a Gibo come ha riportato il tricolore alla Grifone



PIANEZZOLA QUARTO, CERRATO RITIRATO

E Longhi ringrazia

I suoi rivali dovevano arrivare almeno terzi per sperare nel titolo ma non ce l'hanno fatta. E Pierino, uscito alla seconda prova speciale, è il nuovo campione italiano

GIANNI COGNI

SANREMO — Destino bizzarro. Nel gruppo più nero, «Pierino» Longhi e la Grifone conquistano un meritato tricolore con la collaborazione del duo Cerrato-Pianezzola mentre Cunico, nell'unico attimo in cui non è stato sopraffatto da una ovviamente incontenibile felicità, si è reso conto che gli sarebbe bastato un terzo posto al Salento, o a quel rally d'Abruzzo che non ha potuto disputare, per centrare il tricolore. Ma per Cunico non ci sono rimpianti: il cambio fra Sanremo e tricolore è pagante. Destino malandrino. Nel momento in cui la Pro-Motor.Sport si è vista preferire il Jolly Club nella gestione '94 del programma della Ford Italia, la squadra veneta ha centrato una doppietta storica: vittoria assoluta al Sanremo accompagnata dal successo di gara e di campionato an-

che nel Gruppo N con Travaglia! Viceversa il team milanese viveva uno dei suoi momenti meno felici: dall'uscita di Aghini, alla rincorsa di Sainz sino al ritiro di Cerrato che, con il titolo ormai in pugno, è stato travolto dai guai elettrici della sua Lancia conditi dalla giornata no della assistenza, che prima ha montato una batteria scarica sulla sua Delta e poi è riuscita a mandare irrimediabilmente in corto circuito l'impianto elettrico della vettura. E in casa Ford Italia non può non essere venuta l'idea che più che scegliere fra le due strutture sarebbe più intelligente avere il meglio di entrambe: in fondo il Jolly è grande nell'organizzazione e la Pro.Motor.Sport ha quella potenzialità tecnica e quell'esperienza sulla Escort che ne sarebbero l'ideale integrazione. Con Longhi fuori gara per un dritto già alla seconda prova,

Le classifiche del tricolore

ASSOLUTA

1. Longhi	102
2. Pianezzola	100,75 (122,75)
3. Cunico	98
4. Cerrato	97,5 (109,5)
5. Liatti	35
6. Fiora	34,5
7. Andreucci	32
8. Travaglia	29,5
9. Sainz	22,5
10. Medeghini	20,5

GRUPPO N

1. Travaglia	108,75
2. Manfrinato	64
3. Dallavilla	42,5
4. Sartori	40
5. Bentivogli	35

COSTRUTTORI

1. Lancia	127,5 (184,5)
2. Ford	114,5 (144,5)
3. Peugeot	54
4. Renault	49
5. Subaru	45

«FORMULA 2»

1. Fiora	120
2. Andreucci	94
3. Medeghini	79,5
4. Sartori	45,5
5. Gaetti	25

JUNIORES

1. Dallavilla	50
2. Sartori	48
3. Oldrati	40
4. «Grizzly»	38
5. Bulatti	31

FEMMINILE

1. Munaretto	100
2. Zumelli	74,375

T. PEUGEOT

1. Sartori	198
2. Gomba	117
3. Gugel	106
4. Pesavento	70
5. Bianchi	60

Sono indicati i punti utili; fra parentesi i punti totali conquistati

Cerrato non avrebbe avuto grandi difficoltà ad ottenere quel terzo posto finale che gli avrebbe garantito il tricolore. Difficoltà che, invece, sono risultate insormontabili per un Pianezzola irricognoscibile (anche a lui sarebbe bastato il gradino più basso del podio) eppure alla fine quarto: ci avesse minimeamente creduto il campione ora sarebbe lui. Comunque gioisce a pieno titolo la Grifone, che suggera una stagione superlativa piazzando i suoi piloti ai primi due posti del campionato più combattuto degli ultimi anni. In Gruppo N, subito attardato Manfrinato da problemi di pescaggio benzina (il veneto poi si ritirerà per una uscita di strada), per Travaglia si è spianata la strada verso un tricolore che solo ad agosto lui stesso aveva dichiarato fuori dalla sua portata. Così il trentino ha vinto meritatamente il campionato e anche la



gara, nonostante la toccata proprio sulla speciale conclusiva che ha rischiato di far finire la vittoria fra le Produzione a chi ne aveva per l'occasione i maggiori meriti: Andrea Dallavilla. Come spesso accaduto in tutta la stagione il bresciano è stato velocissimo (suo il maggior numero di scratch) ma anche sfortunato: ha perso il primato che deteneva sin dal via a causa di un tempo imposto. Il giovanissimo ex trofeista della Mirabella Millemiglia si deve consolare con il titolo juniores. Con il leader Sartori subito fuori gara, secondo logica era Oldrati ad avere in pugno questa graduatoria: il pilota della Leader Cars ha fatto tutto alla perfezione sino all'inizio della tappa finale, quando ha trovato uno dei mille, imprevedibili, rivoli d'acqua che hanno reso insidiosissime le speciali e ha messo una ruota in fallo, allungando la ricca lista dei ritiri e dei

rimpianti. Ultimo titolo da assegnare al Sanremo quello femminile. Il duello Munaretto-Zumelli, per la seconda volta (dopo il Salento) giocato con la stessa vettura per entrambe le contendenti, si è risolto a favore della veneta dopo il ritiro della Zumelli nella prima speciale della seconda tappa. Nelle battute d'apertura sembrava proprio la milanese la più probabile vincitrice. Da sottolineare anche l'ennesima, eccellente, prestazione delle piccole Peugeot 106 Xsi che proprio al Sanremo dovrebbero aver concluso la loro breve ma eloquente carriera agonistica ufficiale. In «F.2» è stato Thiry con la Opel a dominare, ma nelle prime speciali Andreucci ha saputo restare in scia all'avversario: poi anche lui è stato tradito da acqua e... impeto ed è toccato a Medeghini dimostrare quel che si può fare con una vettura di soli 1400 cc. ■

NELLE DUE GARE DEL TROFEO FIAT...

Pianezzola Jr e Calabrini!

SANREMO — La prova ligure ha celebrato in pompa magna l'ultimo atto della non esaltante fase eliminatoria del Trofeo Cinquecento: lotta e partecipa-

zione più nutrita del solito, con iscritti al girone Centro-Sud (21, accodati alla prima tappa del rally mondiale) e del Centro-Nord (33, che hanno disputato la seconda tap-

pa). All'appuntamento di chiusura un robusto manipolo di piloti che cercavano di staccare all'ultimo momento il biglietto per la finale di Varano, sfruttando la formula che non obbliga un numero minimo di partecipazioni. Così, dopo lo show di Andrea Dallavilla a Limone, a Sanremo si è visto quello di un altro ex-trofeista (Fiat Uno Turbo) già «promosso» nei fatti: Sergio Pianezzola, vincitore della gara valida per il girone Centro-Sud. Proprio Dallavilla e Pianezzola junior si annunciano come i favoriti della finale novembrina, insieme ai vincitori assoluti dei due gironi, Marco

fotografiePHOTO4



Caviglioli e Marco Ascheri e a quell'Aldo Calabrini che, con la vettura avuta in premio quale vincitore del Rallygame di Autosprint dello scorso anno, ha sfoggiato un finale di stagione eccellente e coronato da un trionfale Sanremo. In testa dall'inizio alla fine nella gara Centro-Nord, il varesino ha vinto alla grande. Decisi i 15 finalisti del girone Cen-

tro-Sud restano ancora da assegnare 11 posti dell'altro raggruppamento, che ha solo 24 piloti a punti in luogo dei 35 previsti come aventi diritto alla qualificazione: ci penserà direttamente la Fiat a deciderne i nomi, «pescandoli», molto probabilmente, fra gli under 25 che si sono messi particolarmente in mostra.



Successi di Sergio Pianezzola, sopra, e di Calabrini, sotto. Il varesino correva con la Fiat Cinquecento di Autosprint e ha disputato una gara davvero perfetta

fotografiePHOTO4



1° Trofeo Fiat Cinquecento



Le classifiche

Absoluta gara Centro-Nord: 1. Calabrini-Cocchio in 2.14'08"; 2. Cadani-Bonucci a 52"; 3. Ballestrero-Concaro a 1'17"; 4. Guidi-Matezzetti a 2'22"; 5. Villa-Tumaini a 3'13"; 6. Manfrinetti-Eriglio a 4'27"; 7. Bucci-Vicerdini a 6'41"; 8. Peirone-Marcolin a 7'19"; 9. Fontana-Giacchino a 7'31"; 10. Assirati-Palombi a 7'40"; 11. Perugia-Parodi a 7'40"; 12. Acerbis-Di Marco a 8'20"; 13. Zanini-Revelant a 8'33"; 14. Biasiolo-Cecchinato a 8'43"; 15. Corrado-Revolon a 11'41"; 16. Vanzelli-Cavagna a 13'45"; 17. Pacinotti-Bartoletti a 16'04"; 18. Cannizzaro-Bonini a 16'11"; 19. Benadini-Ciriani a 19'59"; 20. Mandelli-Formentini a 20'01"; 21. Vallini-Cadenasso a 26'53".

GIRONE CENTRO-NORD

Absoluta: 1. Ascheri 50 punti; 2. Pozzi, Calabrini 32; 4. Olocco 27; 5. Villa 21; 6. Ussai, Caldani 16; 8. Sottile 15; 9. Biasiolo 14; 10. Gatti, Guidi, Ballestrero 13; 13. DallaVilla 12; 14. De Giacomi, Saracco 9; 16. Fissore, Veroni 6; 18. Bucci, Manfrinetti 5; 20. Assirati 4; 21. Perugia, Fontana, Peirone 3; 24. Acerbis, Bolacchi 2.

Under 21: 1. Ascheri 57 punti; 2. Fontana 47; 3. Ussai, Acerbis 39; 5. Veroni 24; 6. Zinna 18; 7. Santoro 5; 8. Gastaldi 4.

Debuttanti: 1. Fontana 57 punti; 2. Acerbis 44; 3. Fusaro 30; 4. Pacinotti 29; 5. Artusi 26; 6. Marchiol, Cannizzaro, Vanzelli 24; 9. Vallini 9; 10. Perini 6; 11. Santoro 4; 12. Cavali 3; 13. Gastaldi, Zanon 2.

Femminile: 1. Vallini 37 punti; 2. Dutto 24; 3. Bandini 12; 4. Gastaldi 8.

Absoluta gara Centro-Sud: 1. Pianezzola-Mantovani in 1.40'24"; 2. Caviglioli-Bordogna a 1'44"; 3. Lavagna-Salvatore a 2'09"; 4. Lovisetto-Rebecca a 2'46"; 5. De Barba-Cason a 3'26"; 6. D'Amico-Valentini a 5'23"; 7. Perini-Capolongo a 6'29"; 8. Dal Bodanzo a 6'42"; 9. Bacci-Barellini a 6'45"; 10. Melluzzo-Pastorelli a 9'04"; 11. Bianchi-Barsanti a 9'43"; 12. Cangani-Angellilli a 10'07"; 13. Fanuele-Silvestri a 23'00".

GIRONE CENTRO-SUD

Absoluta: 1. Caviglioli 51 punti; 2. Luise 57; 3. De Barba 29; 4. Cisca 25; 5. D'Amico 22; 6. Pascale, Dal Bo 15; 8. Bianezzola 12; 9. Cangani 10; 10. Gioli, Bacci 9; 12. Lavagna, Galliano 8; 14. Melluzzo, Lovisetto 7.

Under 21: 1. Fanuele, Melluzzo 42 punti; 3. Filosa 14; 4. Romagna 12.

Debuttanti: 1. Dal Bo 37 punti; 2. Melluzzo 36; 3. Fanuele 31; 4. Bianchi 20; 5. Franchina, Romagna 12; 7. Alberti, Filosa 8; 9. Schinina 7.

Femminile: 1. Rossi 30 punti; 2. Serra 24; 3. Marcolin 8.



LA BENZINA DEI FUTURI CAMPIONI

GIRONE CENTRO-NORD

SANREMO — Con una partenza sprint (ha vinto le prime quattro speciali) Aldo Calabrini, in coppia con Fabio Cocchio, ha portato al successo la vettura avuta quale premio dopo la finale di Rallygame dello scorso gennaio. Una volta fatta la dote (1'06" di vantaggio su Guidi) il varesino si è concesso una pausa, limitandosi a gestire il vantaggio. Anche perché Ascheri e Pozzi, unici ad aver mostrato di sapere tenere il suo passo nella prova di apertura, non entravano nella speciale seguente. Nel finale, dopo tre prove vinte rispettivamente da Caldani, Ballestrero e dall'altro Rallygamista di Autosprint Cristiano Corrado, Calabrini piazzava un altro uno-due che cancellava ogni residua velleità di rimonta per Caldani. Il toscano, dopo un avvio in sordina (50" persi subito sulla prima speciale) riusciva a riportarsi al secondo posto conservandolo sino alla fine con Ballestrero, Guidi e Villa nella sua scia. Titolo di girone che resta ad Ascheri, vincitore anche nell'under 21, mentre a Corrado Fontana e Marinella Vallini sono andati rispettivamente i titoli debuttanti e femminile.

GIRONE CENTRO-SUD

SANREMO — Acqua a catinelle e due prove annullate rispetto al previsto per incoronare Sergio Pianezzola vincitore di gara e Marco Caviglioli di girone. Per tutta la gara si è assistito al duello fra Matteo Luise e Pianezzola, alternatisi al comando sino alla zampata del più esperto bassanese, che sul finire ha prima rifilato 40" a tutti gli avversari, poi ha visto sparire lo scomodo rivale per una toccata. Alle spalle di Pianezzola il vincitore del girone Centro-Sud, Marco Caviglioli, che anche stavolta ha optato per un ritmo di gara in crescendo: molto cauto nei primi tratti, poi rapida rimonta sino alla piazza d'onore. Più distanti tutti gli altri, con citazione per il diciannovenne siciliano Cristian Melluzzo che è riuscito ad acciuffare il punticino che gli garantisce la finale ma, soprattutto, quelli che lo portano a raggiungere Fanuele in testa alla graduatoria under 21. Melluzzo non è invece riuscito a scavalcare Dal Bo, vincitore per un punto, nella classifica riservata ai debuttanti. Ritirate sia la Rossi che la Serra, alla prima rimane il primato di campionato fra le dame.

LA PROVA BMW 325 TDS

Diesel da pole

Il Turbodiesel di 2500 cc litri bavarese era già al vertice delle prestazioni con la 525 Tds. Ora montato sulla serie 3 ha guadagnato altri 7 kmh di velocità. Anche accelerazione e guidabilità sono sensibilmente migliorate

Prezzo: lire 48.180.000 chiavi in mano; **Cilindrata:** 2498 cc

Potenza massima: 143 cv; **Velocità massima:** 214 kmh

PRO prestazioni, confort, maneggevolezza

CONTRO prezzo elevato e assenza del ricircolo dell'aria

CARLO MASSAGRANDE

SIRMIONE — Non è retorica, ma provare la nuova 325 Tds costituisce fonte di grande piacere di guida. Avevamo già avuto parole quasi entusiastiche per la serie 5 equipaggiata con questo motore di 2498 cc di 143 cavalli: quindi è facile immaginare lo stesso propulsore applicato alla più compatta, più maneggevole serie 3, inoltre più leggera di 130 chilogrammi. Le prestazioni sono assolutamente eccezionali, raffrontata alla stessa 525 Tds, la 325 Tds è più veloce in termini di velocità massima di 7 kmh (214 contro 207 kmh) e nell'accelerazione da 0 a 100 kmh guadagna sei decimi di secondo (10"4 contro 11" netti). Siamo insomma di fronte a una sportiva di razza con il motore diesel 2500 cc più potente al mondo, applicato a una vettura di serie. La 325 Tds unisce prestazioni a confort, il suo equipaggiamento è ricco già all'origine. L'assetto si mostra rigido al punto giusto, tanto da consentire di sfruttare bene le prestazioni offerte e godere del confort necessario per le lunghe percorrenze cui è destinata la vettura. La 325 Tds è poi anche silenziosa e ha un consumo di 15 km/litro a 120 kmh. Il cambio è di una precisione di innesti quasi unica, in linea con la tradizione Bmw. La frenata è sicura, con l'impiego dell'Abs, e diremmo anche potente. È l'affidabilità intesa come durata del motore? È un punto di domanda a cui è difficile rispondere: come chiave di lettura diciamo però che una Bmw di serie 3 della precedente generazio-

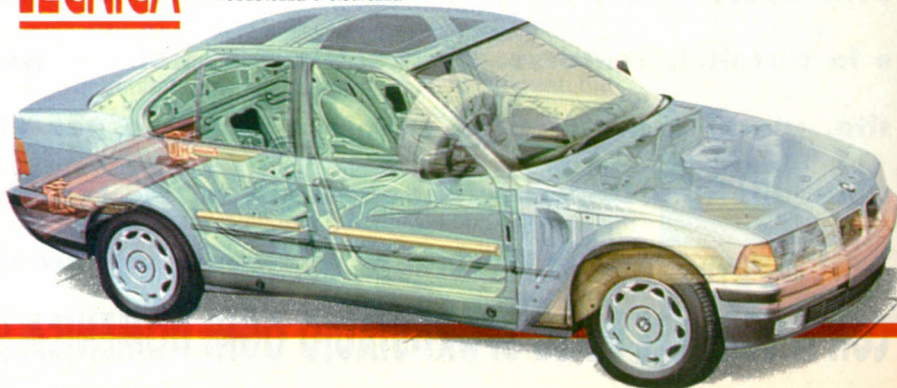
ne col motore di 2,5 litri turbodiesel da 115 cavalli resiste — se trattato in maniera perfetta con cambi olio e filtri alle scadenze prefissate e con costante messa a punto eseguita da mani esperte — anche 130.000 km prima di ricorrere a interventi rilevanti. Il vero difetto, se così si può chiamare, della 325 Tds sta, a nostro avviso, nel prezzo fissato in 48.180.000 lire chiavi in mano, giustificato peraltro dalla elevata tecnologia della vettura. L'Abs è di serie come pure l'airbag lato guidatore, i vetri elettrici sulle quattro porte, i pretensionatori delle cinture di sicurezza, il servosterzo, la chiu-

sura centralizzata con blocco antifurto, pneumatici maggiorati, rispetto alla Td, retrovisori esterni elettrici. Si potrebbe risparmiare qualcosa acquistando la 325 Tds serie «Europa», da quest'anno importata come gli altri modelli della gamma 3 anche in Italia, si tratta del modello base, più spartano, in questo caso il prezzo scende a 46.380.000 lire. Questo allestimento più economico mantiene tutte le caratteristiche meccaniche, di sicurezza, di maneggevolezza della sorella più ricca ma non ha, per esempio, i vetri ad azionamento elettrico. Poi la 325 Tds si può personalizzare

T la scheda
TECNICA

Favorita dal peso

La 325 Tds rispetto alla 525 Tds è più leggera di 130 kg, questo vantaggio si traduce in un guadagno di 7 kmh in velocità massima (214 contro 207) e in accelerazione (da 0 a 100 kmh in 10"4 invece che 11") senza penalizzare robustezza e sicurezza





con tutto ciò che su un'automobile si può desiderare: sono oltre 50 voci di accessori disponibili, a prezzi adeguati alla vettura. Su un'auto del genere manca però, il sistema di ricircolo dell'aria previsto solamente nell'impianto di condizionamento (che ha un costo di 3.867.500 lire) e senza questo dispositivo scaldare in inverno la vettura in città è praticamente impossibile, se non si vogliono respirare le esalazioni di tutti i gas di scarico presenti nell'atmosfera. Eppure l'aria di ricircolo è di serie su modelli di altre marche di levatura meno prestigiosa. ■

ESTERNO. Da fuori la 325 Tds è perfettamente uguale alle sorelle alimentate a benzina: l'unico elemento distintivo è la scritta identificativa collocata nella parte posteriore destra

Motore

anteriore sei cilindri in linea, turbodiesel con intercooler, cilindrata 2498 cc; alesaggio-corsa 80 x 82mm; rapporto di compressione 22:1; alimentazione elettronica digitale; distribuzione monoalbero a camme in testa; potenza massima 143 cv a 4800 giri; coppia massima 26,5 kgm a 2200 giri.

Trasmissione

trazione posteriore; cambio manuale a cinque rapporti; frizione monodisco a secco.

Autotelaio

scocca autoportante; sospensioni anteriori Mc Pherson a snodo unico con variazione dell'incidenza, posteriori di tipo multilink a doppi bracci longitudinali e trasversali; freni a disco sulle quattro ruote anteriormente autoventilanti con servofreno e Abs; sterzo a cremagliera con servocomando; ruote in acciaio 6,5J x 15 pollici; pneumatici 205/60 x 15.

Dimensioni e peso

lunghezza 4433 mm; larghezza 1698 mm; altezza 1393 mm; passo 2700 mm; carreggiata anteriore 1418 mm, carreggiata posteriore 1431 mm; volume bagagliaio 435 litri; serbatoio carburante 62 litri; peso a vuoto 1350 kg.

Prestazioni e consumo

Velocità massima 214 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 10"4; consumo a 120 kmh 15,38 km/litro.

Piccolo cuore per la coupé

SIRMIONE — Sempre sulle rive del lago di Garda, la Bmw ha presentato oltre alla 325 Tds, altri due modelli: 316 i coupé e la berlina 318 is. Il coupé serie 3 con il motore 1600, favorisce l'accesso a questo tipo di vettura di un pubblico più giovane. Con i 102 cavalli disponibili la 316 i raggiunge 195 kmh e accelera da 0 a 100 kmh in 12"7. Non offre le prestazioni cui ci ha abituati la Bmw, ma sono pur sempre performance che possiamo definire di tipo standard, insomma un giusto compromesso, anche con il prezzo per avvicinarsi alla marca bavarese. La 316i infatti costa 38.180.000 lire, somma che scende a 37.640.000 per la versione Europa. La 318 is berlina si rivolge invece alle esigenze di chi cerca un'auto a quattro porte ma non disdegna le prestazioni di una sportiva: il motore 1800 cc 16 valvole con 140 cavalli permette infatti le stesse prestazioni della versione coupé: 213 kmh di velocità massima e l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 10"2. Il prezzo su strada della 318 is è di 42.180.000 lire, mentre per la 318 is «Europa», più economica, bastano 40.370.000 lire.



**Panda 4 x 4
ancora
regina
integrale**

Ancora una volta la Fiat Panda 4 x 4 è risultata la vettura a trazione integrale (non fuoristrada) preferita dagli automobilisti italiani, che nel 54% dei casi ha scelto la piccola di Casa Fiat, incrementandone così ulteriormente la quota di mercato sul nostro territorio. Secondo i dati forniti dall'Unrae, infatti, nei primi otto mesi del '92 le Panda avevano conquistato il 47,17% del mercato riferita alle 4 x 4, mentre nello stesso periodo di quest'anno la percentuale è salita al 54,02% con la vendita di 11.110 esemplari. C'è da aggiungere che complessivamente il settore delle vetture integrali (non fuoristrada) nei primi otto mesi di quest'anno ha subito un calo complessivo del 26,2%. Grazie soprattutto alla Fiat Panda 4 x 4 però, le vetture italiane controllano il 69,13% del nostro mercato (il 59,46% «targato» Fiat che oltre alla Panda segnala una forte crescita della Tempra; il 5,88% con le Lancia Dedra, Delta e Y10; il 4,88% con le Alfa Romeo 155 e 33).

Nuovo stabilimento Jaguar

La Jaguar ha completato recentemente la costruzione del suo più grande stabilimento di assemblaggio. In particolare questo nuovo impianto è caratterizzato da una catena a binario unico la cui realizzazione ha comportato da parte della Casa britannica un investimento di 8 milioni di sterline (circa 19 miliardi di lire italiane), catena che ha sostituito le due vecchie linee di montaggio di Brown Lane. Con questa nuova linea di montaggio, alla Jaguar saranno in grado di produrre 25 veicoli all'ora, cinque in più rispetto a quanti ne venivano prodotti in precedenza. Notevole è stato il miglioramento dell'ambiente di lavoro a tutto vantaggio della qualità produttiva, grazie a un nuovo sistema che trasporta le scocche dei veicoli su culle appositamente progettate. Diminuiti anche i rischi di incidenti per i lavoratori: infatti le portiere delle vetture vengono assemblate su una linea di montaggio ausiliaria che si trova a fianco di quella principale.

ECCO L'AMMIRAGLIA MAZDA

**Un... nove
per la Xedos**



Dopo la Xedos 6 presentata nel 1992, la Mazda in occasione del Salone di Francoforte ha fatto debuttare la Xedos 9. Sarà l'ammiraglia della gamma Xedos e al tempo stesso la vettura di maggior prestigio offerta dalla Casa giapponese sul mercato europeo. Dalla linea filante e aerodinamica, la Xedos 9 è lunga 4825 mm (26 in più rispetto alla Xedos 6), larga 1770 mm e alta 1395 mm, all'interno garantisce un'ottima abitabilità e altrettanto confort per i passeggeri; di ampie dimensioni anche il vano portabagagli. Sempre per quanto riguarda l'interno molta attenzione è stata prestata dalla Mazda agli aspetti funzionali dello stesso, e questo in particolare è reso evidente dalla conformazione dei sedili che data la particolare tecnologia costruttiva garantiscono minor fatica nelle lunghe percorrenze, oppure dalla disposizione ergonomica dei controlli e dei comandi. La Xedos 9 è disponibile in due motorizzazioni da 2.0 e 2.5 litri entrambi 6 cilindri realizzate nel pieno rispetto delle norme Cee sia per quanto riguarda le emissioni, sia per la rumorosità esterna. Il propulsore da 2.0 litri (1995 cc) sviluppa una potenza di 143 cv a 6000 giri e può raggiungere una velocità di 202 km/h con un'accelerazione da 0 a 100 di 10,7 secondi. Quello da 2.5 litri (2497 cc) di cavalli ne ha 167 che consentono alla Xedos 9 di raggiungere i 220 km/h con un'accelerazione di 8,6 secondi da 0 a 100 km/h. Da segnalare l'eccezionale stabilità grazie all'adozione di una nuova sospensione anteriore e posteriore a sistema multi-link. Il sistema a quattro ruote sterzanti integrato con l'impianto frenante antibloccaggio e il controllo della trazione garantiscono poi alla Xedos 9 un'ottima tenuta di strada in ogni condizione meteo. In Italia arriverà nella prossima primavera.

La Nissan in Italia fa sul serio: mentre siamo in clima di recessione e il mercato automobilistico anche in Italia continua a perdere quota, anche se ora in misura leggermente minore rispetto all'inizio dell'anno, la Casa nipponica continua a guadagnare posizioni: anzi rispetto al '92 quest'anno sta raddoppiando le proprie vendite. Oggi la Nissan occupa già il 2,28% del mercato italiano: in meno di tre anni ha già piazzato 47.000 Prime-rea e ha saputo brillante

TRASFORMAZIONE TECHART DA 60 MILIONI

**Una Speedster
con 300 cavalli**

Vi ricordate la Porsche 911 Speedster prodotta dalla Casa di Stoccarda nel 1989 in poche centinaia di esemplari? Bene in Germania, culla di tante elaborazioni estreme, la Techart ha messo a punto una trasformazione per la spider tedesca. La factory di Leonberg modifica la carrozzeria con l'applicazione di lamiere galvanizzate e perfettamente saldate, senza alcuna sbavatura e non con l'applicazione di parti in fi-

bra di vetro aggiunte e imbullonate su supporti o rivettate. Su questa 911 Speedster, la versione Wide di Techart, è stato impiegato un nuovo muso con prese d'aria particolari per migliorare il raffreddamento dei freni, nella parte laterale sono stati montati profili tipo minigonne. Le ruote sono da 18 pollici di diametro, prodotte dall'italiana Oz, capaci di ospitare gomme 225/40 davanti e 265/35 dietro. Poi si inter-

viene sull'assetto: vengono montati nuovi ammortizzatori e barre di torsione, la vettura viene abbassata di 4 centimetri. Il motore viene portato a 3800 cc, dai 3200 originari, e la potenza sale così a 300 cavalli (contro 231). Il costo della trasformazione della vettura nella foto è attorno ai 60 milioni di lire; mentre a titolo indicativo aggiungiamo che la 911 Speedster veniva venduta a 113 milioni nel 1989.



ZENDER PER LA SPORTIVA OPEL

Un'Astra lucente

Una sportiva come l'Astra Gsi non poteva certo sfuggire alle «cure» di Zender, così puntuale è arrivata una ricca serie di trasformazioni per la due volumi della Opel. Tutti gli interventi sono volti a dare un aspetto più aggressivo all'Astra Gsi. Si parte con gli scudi, sia anteriore che posteriore, che hanno un costo glo-

bale di circa ottocentomila lire, per proseguire poi con l'ala posteriore, collocata sopra al portellone, dove è pure possibile installare la luce supplementare degli stop, lo spoiler posteriore ha un costo di 364.000 lire. Successivamente si può intervenire sulle ruote: sono disponibili cerchi con un diametro di 17 pollici, che consentono il

montaggio di pneumatici particolarmente ribassati e larghi, grazie anche al canale di 7,5 pollici, con lo stesso disegno sono disponibili anche le ruote di 15 pollici di diametro. I cerchi speciali costano circa seicentomila lire ciascuna. Passando all'interno, si possono installare le solette forate in alluminio per la pedaliera, al prezzo di 213.000 lire, mentre per il pomello del cambio vi è un'ampia possibilità di scelta. I prodotti Zender sono distribuiti in Italia da Fark Export, via Galilei 5/A, 33010 Feletto Umberto (Ud); tel. 0432/ 570308.



mente superare quella innata diffidenza iniziale del cliente italiano verso un prodotto ritenuto difficile per quel che riguarda pezzi di ricambio e assistenza. Nel lanciare la nuova gamma Primera, la Nissan Italia rafforza anche il sistema di assistenza che garantirà, solamente ai neo possessori della Primera, per tre anni o 100.000 km, tutti i tagliandi di manutenzione previsti, a costo zero sia per la mano d'opera e che per i materiali di consumo, come lubrificanti e filtri, tutto ciò può

essere quantificato in un risparmio per il cliente di circa un milione di lire. La gamma Primera si arricchisce quindi di nuovi modelli (attualmente sono 19) non innovativi nella parte esteriore, ma nei motori e nella dotazione tecnologica. Sono infatti arrivati tre nuovi propulsori, il primo è un 1600 cc bialbero 16 valvole, iniezione multipoint capace di 102 cv, dodici in più rispetto alla precedente unità di questa cilindrata (90 sono i cavalli del precedente 1600

cc), il modello spinto dal motore 1,6 verrà posto in vendita a 24.970.000 lire chiavi in mano. Troviamo poi anche un due litri iniezione multipoint, che guadagna rispetto all'attuale 2000 cc 9 cv, passando a 126 cv e, infine, un ecodiesel aspirato da 75 cv. Inoltre l'impianto frenante con Abs sarà disponibile sul 1600 bialbero da 102 cavalli con quattro freni a disco. Quanto alla sicurezza, su tutta la gamma sarà possibile ri-

chiedere l'air-bag lato guidatore a partire da dicembre e lato passeggero dall'anno prossimo. Le barre di rinforzo alle portiere sono presenti su tutte le Primera. L'aria condizionata sarà disponibile anche per il modello base 1600. I cerchi passano ora alla misura di 14 pollici. Nuovi sono anche i colori e i rivestimenti interni. Sul piano tecnico va detto che la Primera vanta sospensioni multilink sul-

l'assale anteriore (abbinato alla trazione anteriore), una soluzione che offre notevoli doti di tenuta di strada sia in inserimento di curva che durante tutta la percorrenza della traiettoria. Nissan Italia, conta di chiudere questo 1993 con 42.500 unità (contro le 26.242 del 1992) e raggiungere una quota di mercato del 2,35% (rispetto all'1,11% dell'anno precedente).

LE NUOVE PRIMERA FESTEGGIANO IL BOOM

La Nissan raddoppia



Nino Campani e le uova rotte nel panierone

«Non è giusto — esordisce Nino Campani — non è giusto che la Renault accetti le iscrizioni nelle ultime tre gare dei piloti che non c'entrano proprio nulla con la Coppa Italia. Basta vedere che cosa è successo a Maurizio a Magione e a me a Imola, nell'ultima gara. Mentre per mio figlio tutto è andato bene; voglio dire che il campionato lo ha comunque conquistato, io che ero saldamente al secondo posto dopo il tamponamento di Imola, che mi ha costretto all'ottava posizione tutto si deciderà nell'ultima gara. Ripeto: non è giusto che gente che non ha nulla da perdere arrivi a romperci le uova nel panierone...».

■ **RACING TEAM C&C.** Pare già definito il programma '94 del Team Racing C&C, per intenderci la squadra dei Campani, padre e figlio. Maurizio e Nino saranno impegnati a tempo pieno nell'Europeo, mentre altre tre vetture, una condotta saltuariamente da Nino, saranno impegnate in Coppa Italia.

Record di spettatori al Mugello

Erano più di diecimila gli appassionati corsi al Mugello in occasione della festa Ferrari. L'affluenza registrata il 10 ottobre rappresenta il record assoluto del circuito, motoriale a parte. I punti più spettacolari del Mugello sono stati occupati dai tifosi fin dal mattino, nonostante la pioggia.

■ **GIORNALISTI.** Dalla macchina da scrivere al cronometro, il passo non è breve, ma per molti giornalisti è stato possibile in occasione della gara organizzata al Mugello dalla scuola di Andrea De Adamich con vetture Ferrari. La prova, effettuata su due giri «corti», ha visto il predominio di Luca De Carri, mentre Marc Canonne è stato staccato di 20 millesimi.

■ **FERRARI CLUB.** Si è costituito il Ferrari Club Brescia con sede sociale presso l'Hotel Master a Brescia. Il consiglio direttivo è così composto: Gastone Crepaldi presidente onorario; Luciano Dal Ben presidente; Pietro Lussignoli vicepresidente; Angelo Bianchetto segretario; Lucio Blumetti cassiere; Paolo Whurer, Beppe Rocca e Bruno Millini consiglieri.

Il romano Luca Pirri, a fianco, con il musetto semi distrutto dopo il contatto con Rebai. Ciononostante è riuscito a concludere la gara della F. Europa Boxer al comando. Sotto, il podio con il campione Danilo Tomassini e De Lorenzi che si sono classificati rispettivamente secondo e terzo. Nell'altra pagina al centro, partenza delle Renault Clio: Maurizio Campani sulla sinistra scatta più lesto di tutti, bruciando il pole-man Luca Leoni. Nell'altra pagina in basso, la Clio di Camaleo ha appena concluso la sua paurosa carambola innescata da un contatto all'ingresso della curva della Tosa. Il pilota è uscito illeso



ACTION

F. EUROPA BOXER □ IL ROMANO CHIUDE LA SERIE

Pirri trionfa a muso... rotto

IMOLA — Luca Pirri apre e chiude. Vincitore nella prima gara della Formula Europa Boxer a Misano, il pilota romano si è imposto in maniera rocambolesca anche in quella conclusiva di Imola. È stata, quella di Imola, una gara ad eliminazione, condizionata dalla pioggia, che ha visto il pilota di Verduci autore di una prestazione maiuscola. Nonostante la sua Ermolli fosse priva del musetto e con l'allettone posteriore piegato, Pirri ha mantenuto per tutta la gara un passo inavvicinabile per chiunque. Una superiorità netta, come solo quella che nelle prove aveva mostrato il suo compagno di squadra Paolo Ruberti, che ha siglato la pole-position staccando pesantemente i rivali. Ma al semaforo verde, con tutti i piloti che hanno scelto di montare gomme slick sulla pista umida, è successo di tutto... e di più: Ruberti è partito male, al comando si è portato Baldrighi che però alla «Tosa» è andato in testa-coda mentre Biagi

e Trezzi si toccavano finendo nella sabbia. In testa è andato quindi Rebai tallonato da Danilo Tomassini e Pirri, ma al 2. giro ancora numeri alla «Tosa»: si gira Rebai, Tomassini lo evita ma Pirri lo centra in pieno distruggendo il musetto; il romano ripartiva 5., meno fortunati

di lui sono stati Baldrighi e Gollin che invece terminavano lì la loro gara. Con Tomassini in testa e Rebai ai box a cambiare le gomme, si sono messi in evidenza Anapoli e De Lorenzi che occupavano le posizioni da podio. Ma Pirri è risalito di gran carriera, e dopo aver

passato De Lorenzi si è sbarazzato in un solo giro di Anapoli e Tomassini, portandosi al comando. Dal 5. giro in avanti il romano ha inanellato giri veloci, distaccando nettamente gli avversari. Intanto era uscito di scena anche il pole-man Ruberti e, con le prime posizio-

PHOTO 4



COPPA CLIO □ A IMOLA «CAMPANI JR»

Un bel sette al campione

IMOLA — Dopo l'impatto delle ultime due gare, Maurizio Campani è tornato a vincere; per ribadire, caso mai ce ne fosse ancora bisogno, che il dominatore di questa Coppa Italia Renault Clio '93 è proprio lui. La sua settima vittoria stagionale il campione reggiano l'ha conquistata su una pista estremamente insidiosa, bagnata alla partenza e poi via via sempre più asciutta, un terreno che ha indotto all'errore molti piloti. Al via è scattato molto bene Campani junior, che ha superato il poleman Luca Leoni; bella partenza anche per Piero Vivarelli, che dalla 6. fila si è portato addirittura al 4. posto al termine della prima tornata; ma subito dopo il bolognese

si è girato alla «Tosa» venendo centrato da Leoni, e lì è finita la gara di entrambi. In testa è rimasto Maurizio Campani mentre suo padre Nino, 2., prima ancora di concludere il 1. giro era uscito di pista alla «Variante Bassa» perché tamponato, scivolando nelle retrovie; al 2. posto si è portato quindi Gabriele Matteuzzi, al rientro nella Coppa Italia, davanti a De Lorenzi. Proprio la battaglia tra questi ultimi è stata al centro dell'attenzione, con il ravennate della «Drumel Motorsport» che all'8. giro è riuscito a scavalcare il rivale, giratosi alla curva delle Acque Minerali. In 4. piazza si è portato Luca Scieghi, all'esordio con la vettura dell'Autoracing, che

negli ultimi giri ha tentato di avvicinare Matteuzzi senza però riuscire a raggiungerlo. La gara intanto aveva già perso altri protagonisti: «Camaleone», protagonista di un pauroso capotanto alla «Tosa»; Carta, uscito di pista alla «Rivazza» in crisi di gomme; e Giacomini, autore di una splendida rimonta (dal 27. al 5. posto) prima di uscire di pista nello stesso punto di «Camaleone». Nelle ultime tornate le posizioni di testa non sono cambiate; Campani junior, De Lorenzi, Matteuzzi e Scieghi davanti a Guerrini e Nardelli. Ma Guerrini viene tradito dalla pista bagnata e si gira alla «Tosa» a quattro tornate dal termine, finendo fuori gara; la sua posizione è stata ereditata da Nardelli, che ha concluso dietro al quartetto di testa e davanti a Larini e Liera. Solo ottavo invece Nino Campani, che per un solo punto ha mantenuto così il 2. posto in campionato.

(i. b.)

PHOTO4

ni ormai stabili, si assisteva al tentativo di recupero di Rebai con le gomme da bagnato. Il distacco accumulato era tale da non impensierire gli avversari. Negli ultimi giri Pirri si è limitato a controllare a distanza Tomassini e Pulcini, mentre più indietro si trovava l'accoppiata Adm con De Lorenzi davanti a Malandrucchio, con Anapoli sesto e Mucignato settimo; ma a due giri dal traguardo Pulcini ha pensato bene di insabbiarsi alla «Tosa», lasciando il terzo gradino del podio a De Lorenzi, proprio mentre Rebai concludeva la sua rimonta conquistando il sesto posto ai danni di Mucignato.

Innocenzo Bonelli



ACTION



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 10 ottobre 1993
Campionato Italiano F. Europa Boxer

Decima e ultima gara della serie

La classifica 1. Pirri (Ermolli) 13 giri in 29'54"211 alla media di 131,462 kmh; 2. Tomassini D. (Ermolli) a 10"519; 3. De Lorenzi (Adm) a 25"089; 4. Malandrucchio (Adm) a 44"657; 5. Anapoli (Ermolli) a 1'06"683; 6. Rebai (Tatuus) a 1 giro; 7. Mucignato (Tatuus) a 1 giro; 8. Pulcini (Ermolli) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** D. Tomassini in 2'11"118 alla media di 138,379 kmh

Classifica finale del campionato: 1. Danilo Tomassini 55 punti; 2. Baldrighi 38; 3. Gollin 36; 4. Pirri 30; 5. Ruberti 22; 6. Biagi 19; 7. Rebai 16; 8. Tomassini C; 7; 9. Pampado, Anapoli, Malandrucchio 6; 12. De Lorenzi 4; 13. Piccolo 3; 14. Crociani, Mucignato 1.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 10 ottobre 1993

Coppa Italia Renault Clio
 Nona gara della serie

Le classifiche

Coppa Italia: 1. M. Campani 14 giri in 36'18"793 alla media di 116,585 kmh; 2. De Lorenzi a 0"493; 3. Matteuzzi a 2"505; 4. Scieghi a 3"747; 5. Nardelli a 33"596; 6. Larini a 36"809; 7. Liera a 42"786; 8. Campani N. a 48"803; 9. Mascia a 49"273; 10. Ferrazzano a 59"989; 11. Sansoni a 1'03"048; 12. Rosi a 1'05"313; 13. Brescia a 1'33"648; 14. Meloni a 1'37"834; 15. Marani a 1'38"153; 16. Silva a 2'02"889; 17. Gaina a 2'39"319; 18. Rossi a 2'46"408; 19. Ravaoli a 1 giro; 20. Cardullo a 1 giro; 21. Anselmetti a 1 giro; 22. Piano a 1 giro; 23. Giorgi a 1 giro; 24. Guerrini a 4 giri; 25. Gherardi a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Scieghi in 2'32"327 alla media di 118,115 kmh.

Coppa Michelin: 1. Rosi 8 giri in 18'36"188 alla media di 130,042 kmh; 2. Mascia a 0"157; 3. Gherardi a 3"728; 4. Sansoni a 5"250; 5. Leoni a 9"167; 6. Giacomini a 11"907; 7. Imperiali a 13"258; 8. Caruso a 20"582; 9. Silva a 38"476; 10. «Drive» a 40"769; 11. Marani a 44"684; 12. Piano a 1'03"601; 13. Anselmetti a 1'04"154; 14. Ravaoli a 2'09"839; 15. Cesarini a 3 giri; 16. Cardullo a 4 giri; 17. Rossi a 4 giri; 18. Giorgi a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Gherardi in 2'15"739 alla media di 133,668 kmh.

-Classifica di Coppa Italia (dopo nove gare): 1. Maurizio Campani 105 punti; 2. N. Campani 67; 3. Scieghi 66; 4. De Lorenzi 63; 5. Vivarelli 35; 6. Carta 32; 7. Brescia 22; 8. Guerrini 21; 9. Ferrazzano 19; 10. Muccio 17.

IL CASO

Sette gare e sette vincitori diversi. In **4. zona** nessun pilota ha seguito la serie con assiduità. Vediamo perché

PIETRO GASPARRI

Sette gare disputate fino ad ora, l'ottava (e ultima) in programma a fine mese. Una stagione iniziata prestissimo, il 28 febbraio con il rally d'Autunno che terminerà il prossimo 27 ottobre. Stiamo parlando della quarta zona della Coppa Italia rally 1. serie, sicuramente la meno omogenea, insieme alla sesta. Infatti nella quarta zona sono comprese gare che si sono corse in quattro regioni: Trentino, Friuli, Veneto ed Emilia-Romagna. Sette gare disputate, dicevamo, e altrettanti diversi vincitori con un solo pilota fermamente convinto di portare a casa il titolo: Claudio De Cecco, a cui va il merito di aver partecipato a quasi tutte le gare, di averne vinta una (il rally del Bellunese) e alla fine di essersi aggiudicato, come era nelle sue previsioni, il titolo di campione di quarta zona. «Non è stato facile — afferma De Cecco — ogni volta ho avuto davanti un pilota locale favorito per il successo».

— **Secondo te come mai non ci sono stati piloti che hanno seguito l'intero campionato di zona?**

«Di fattori possono essercene molti. Personalmente penso che determinante possa essere stata la situazione economica generale che ha tagliato molte sponsorizzazioni». Un altro protagonista di questa zona è Riccardo Errani, benché al via solo in tre gare e comunque vincitore nel rally di casa quello di Forlì, attualmente è terzo in classifica: «Sicuramente il motivo principale del perché molti piloti non abbiano seguito assiduamente la zona è, secondo me,

da ricercare nella dispersività e quindi nella poca economicità di questo campionato. Andare a correre dalla Romagna al Friuli o viceversa non è cosa da poco».

— **Facciamo un esempio diretto: come mai Errani ha corso solo tre gare?**

«L'unica cosa che mi interessava era quella di arrivare al termine della stagione per poter avere la priorità nazionale e quindi ho fatto i rally necessari per raggiungere questo obiettivo. Sinceramente, oltre alla soddisfazione personale, non so che cosa possa portare la vittoria di una zona, così

«Vincere in Coppa Italia - afferma De Cecco - soddisfa solo gli sponsor»

come questi campionati sono strutturati».

— **E per De Cecco cosa significa aver vinto la quarta zona?**

«Non certo aprirsi la strada per un futuro. Solo la soddisfazione per gli sponsor che bene o male vincendo io queste gare vedono premiato il loro impegno con foto sui giornali».

De Cecco vincitore della 4. Zona

TOMAZZONI



RALLY 1. SERIE □ DOPO 18 PRESENZE

Per Marasti un premio alla fedeltà

MODENA — Marasti e Ragazzi, al volante di una Ford Escort Cosworth, hanno vinto la 22. edizione del Rally Città di Modena, regolando nell'ordine De Cecco-Malisan su Lancia Delta Hf e Cappi-Scorcioni su Renault Clio. Marasti è finalmente arrivato alla vittoria dopo una lunga militanza in questa gara nella quale ha iniziato a partecipare come copilota nel lontano 1975. Molte volte era stato in testa o in predicatorio per vincere, ma poi aveva avuto problemi legati all'irruenza che gli avevano impedito di concretizzare il risultato. Questa volta ha guidato con la testa, lo ha detto lui, e ha saputo prendere lo scettro lasciato libero da Maida, con cui era in lotta. Fuori gara sin dalle prime battute Leoni-Rivoira, debuttanti al volante della Ford Escort Cosworth che, dopo aver dovuto effettuare la prima p.s. con le gomme slick per una mancata assistenza, hanno avuto problemi con il semiasse anteriore destro. Dapprima Leoni ha pagato 5' di ritardo ad un riordino per effettuare la sostituzione del semiasse, poi è stato costretto al ritiro per una curva presa troppo stretta che lo ha portato ad andare su due ruote al limite del capotamento. Maida-De Luca, che erano andati in testa, sono usciti di strada per avere preso in pieno un paio di dossi. Quando la macchina è ricaduta è sfuggita al controllo del pilota e ha finito la corsa contro un albero. L'incidente ha reso necessario l'intervento di una ambulanza e quindi il relativo annullamento della prova con l'assegnazione del tempo imposto. De Cecco-Malisan sono stati validi antagonisti del vincitore, alla fine erano separati solo da 10". Le verifiche post gara, mentre non hanno riscontrato problemi alla vettura di Marasti, hanno tolto di classifica l'equipaggio Vivi-Sghedoni perché la vettura non era con-

forme al regolamento. La scelta dei pneumatici è stato il segreto della gara in quanto le condizioni meteorologiche sono state estremamente variabili con una pioggia che, ad intervalli ha reso estremamente viscido l'asfalto. Il lavoro delle assistenze è stato veramente frenetico e decisivo. Lo stesso vincitore ha rischiato grosso in un'occasione. Per Immovilli-Zobbi vincitori del rally nel '92, la 3. speciale è stata «galeotta» e li ha costretti al ritiro; come pure la settimana per Bandierini-Quadernari, che erano tra i primi cinque.

Alessandro Stefanini

RALLY 1. SERIE

Modena, 10 ottobre 1993

22. Rally di Modena

Gara valida per la Coppa Italia 4. zona, coefficiente 3

Le classifiche

Assoluta: 1. Marasti-Ragazzi (Ford Escort Cosworth) in 1'08"28; 2. De Cecco-Malisan (Lancia Delta Hf) a 10"; 3. Cappi-Scorcioni (Renault Clio 16V) a 1'54"; 4. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 2'54"; 5. Polselli-Bianchi (Ford Escort Rs Cosworth) a 3'15"; 6. «Nick»-Valmassoi (Ford Escort Rs Cosworth) a 3'21"; 7. Pasini-Bacci (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 3'48"; 8. Longagnani-Zini (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'02"; 9. Bello-Ciambellini (Peugeot 309 Gti) a 4'26"; 10. Gonzo-Poini (Opel Corsa Gsi) a 4'47".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Verbilli-Verbilli in 1'14"54"; 2. Cannino-Cassoni a 2'35"; 3. Denaro-Mazzaglia a 2'41"; 4. Stradi-Albertini a 2'53"; 5. Beggi-Di Marco (Peugeot 106) a 3'06"; 6. D'Abramo-Berno a 3'19"; 7. Guglielmini-Masoni (Citroen Ax Sport) a 3'37"; 8. Farina-Farina a 3'48"; 9. Biggi-Piazza a 4'27"; 10. Corti-Orsi a 5'49"; 11. Zironi-Ingrami a 6'18"; 12. Bedetti-Baracchi a 6'18"; 13. Dallari-Corbelli a 6'24"; 14. Frati-Mucci (Peugeot 106) a 7'07"; 15. Incerti-Bagnacani a 7'51"; 16. Sangalli-Invernizzi a 9'09"; 17. Miradola-Ercolino a 10'03"; 18. Medici-Davolio (Peugeot 106) a 11'28" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Porro-D'Amico in 1'16"49"; 2. Menichi-Garavaldi a 6"; 3. Pagano-Arena a 33"; 4. Guidetti-Gabardini (Peugeot 205 Gti) a 1'43"; 5. Bedoni-Mazzini a 3'44"; 6. Fiori-Micheli a 4'28" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi)

Classe 2000: 1. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi) in 1.13"25"; 2. Fornasiero-Graziato (Opel Astra Gsi) a 32"; 3. De Barba-De Barba (Peugeot 309 Gti) a 1'11"; 4. Vincenzi-Rossi (Peugeot 205 Gti) a 2'23"; 5. Stanco-Lorenzi (Renault Clio Williams) a 2'24"; 6. Rodolfi-Sighinolfi (Peugeot 309 Gti) a 5'46"; 7. Mo-



FOTOSPORT

retto-Florea (Renault Clio Williams) a 8'02"; 8. Mazzini-Altariva (Opel Astra Gsi) a 10'13".

Classe 2500: 1. Settembrini-Boselli in 1.14"18; 2. Aiolfi-Amisani a 1'32"; 3. Vettori-Musiari a 2'22"; 4. Righetti-Zanchi a 4'26"; 5. Rigolli-Settembrini a 9'43" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Marasti-Ragazzi (Ford Escort Cosworth) in 1.08"28"; 2. Polselli-Bianchi a 3'15"; 3. «Nick»-Valmassoi a 3'21"; 4. Manzoli-Carubelli a 5'15"; 5. Settimo-Balduzzi a 9'06" (tutti su Lancia Delta Hf).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Zanotti-Ferri (Peugeot 205 Rallye) in 1.16"10"; 2. Cocco-Bonvicini (Citroen Ax Sport) a 1'03"; 3. Corrado-Paladino (Peugeot 205 Rallye) a 1'40"; 4. Dalla Porta-Pellati (Peugeot 205 Rallye) a 1'53"; 5. Lugli-Caliceti (Opel Corsa Si) 3'05"; 6. Pieropan-De Bernardini (Peugeot 205 Rallye) a 3'39"; 7. Rinaldi-Tagliani (Peugeot 205 Rallye) a 4'00"; 8. Cuoghi-Cuoghi (Citroen Ax Sport) a 5'56"; 9. Fusaro-Vaccari (Fiat 500) a 7'40"; 10. Bergamini-Morani (Opel Corsa Sr) a 14'29".

Classe 1600: 1. Gonzo-Poini in 1.13"15"; 2. Boria-Martinelli a 2'34"; 3. Canevari-Murdolo 4'32"; 4. Pensa-Bertetto a 5'35" (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Cappi-Scorcioni (Re-



PHOTO4



TOMAZZONI



nault Clio 16V) in 1'10"22; 2. Pasini-Bacci (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 1'54"; 3. Longagnani-Zini (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'08"; 4. Bello-Ciambellini (Peugeot 309 Gti) a 2'32"; 5. Medici-Bronzoni (Opel Opel Kadett Gsi 16V) a 5'44"; 6. Benedetti-Reggiani (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 7'54"; 7. Zenari-Campi (idem) a 9'39".

Classe 2500: 1. Vecchi-Mazzini in 1.14'26"; 2. Menani-Tosi a 52"; 3. Gozzo-Rubbiani a 5'13". (Tutti su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. De Cecco-Malaisan in 1.08'38"; 2. Errani-Casadio a 2'44"; 3. Scorcioni-Richetti a 5'43"; 4. Marazzi-Roveda (Ford Sierra Cosworth) a 5'47" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

PHOTO4



RALLY NAZIONALE □ PER IL 2. ANNO

Nel Mugello Berti saluta e raddoppia

BORGO SAN LORENZO — Lo scorso anno avevano vinto il Rally Firenze Mugello sul filo dei secondi dopo un testa a testa da brividi con il faentino Errani. Quest'anno su un asfalto viscido e bagnato dalla pioggia hanno chiuso la partita al termine della prima speciale: una «paga» di 33" al veronese Ruffo, secondo miglior tempo. Poi è stato un crescendo rossiniano fino al termine, quando sulla pedana di arrivo una folla di appassionati ha salutato con lunghi applausi la vittoria di Gerardo Berti e del suo navigatore

In alto, Berti dominatore per il secondo anno consecutivo del rally Firenze-Mugello. A lato, Marasti, dopo 18 presenze, è riuscito a vincere il rally di Modena, dove terzo e primo in classe A4, è giunto Cappi, sotto. In basso, Errani, buon quarto assoluto

Alessandro Benelli. Se i due su queste strade si sono dimostrati ancora una volta imbattibili, grande merito va dato anche alla vettura, una Lancia Delta 16V ex Casa aggiornata e corretta ma sempre impeccabilmente precisa e affidabile. Alle spalle di Berti e Benelli si è scatenata una vera e propria bagarre per la piazza d'onore. Protagonisti due gemelli livornesi: Franco e Stefano Donati, identici come due gocce d'acqua sia per la fisionomia che per il temperamento. L'ha spuntata Franco (che ha vinto anche una prova) al volante di una Peugeot 205 Gti. A Stefano, per un solo secondo, è andato il terzo posto. Una prova maiuscola per i gemelli labronici che abitualmente corrono in coppia. Il rally ha perso quasi subito un sicuro protagonista, il milanese Mattia. Il portacolori dell'Etruria Corse si è fermato al termine della Ps 2 con l'idroguida della sua Ford Escort fuori uso. Sfortunata anche la prova del neo campione di Gr. N della 5. Zona Brunero Garducci, attardato sensibilmente per una foratura a pochi metri dallo start del primo tratto cronometrato. Per il riminese Zangheri la causa invece di una gara senza acuti è da ricercarsi nelle gomme, mai in temperatura, che lo hanno costretto a un lavoro supplementare per tenere in strada la potente Delta Hf. La classifica di Gruppo N è andata così al veronese Ruffo (Ford Sierra Cosworth). Il pilota veneto, che per la prima volta correva in Toscana, non ha in pratica avuto avversari dopo la foratura di Guarducci. E il duello tra i due è rimasto solo sulla carta. Una cosa però va segnalata: nelle 7 prove successive Guarducci è sempre stato davanti a Ruffo dando spettacolo, come sempre, con la sua Ford Sierra Cosworth due ruote motrici.

RALLY NAZIONALE

Borgo San Lorenzo (Fi), 10 ottobre 1993

2. rally Firenze-Mugello

Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Berti-Benelli (Lancia Delta 16V) in 59'57"; 2. F. Donati-Caroti (Peugeot 205 Gti) a 3'21"; 3. S. Donati-Bisso (Peugeot 309 Gti 16V) a 3'22"; 4. Ruffo-Lovato (Ford Sierra Cosworth) a 4'12"; 5. Zangheri-Rossini (Lancia Delta Hf) a 4'37"; 6. Boselli-Salgaro (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'41"; 7. Braccini-Milano (Ford Sierra Cosworth) a 5'41"; 8. Maccioni-Borellini (Renault 5 Gt Turbo) a 5'43"; 9. Pegni-Bazzani (Lancia Delta 16V) a 6'27"; 10. Bertelli-Mellini (Renault 5 Gt Turbo) a 6'39".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Stoppioni-Mei in 1.10'27"; 2. Vallecchi-Giovanconi a 9"; 3. Consigli-Baldacci a 1'11"; 4. Cappelletti-Giusti a 2'32" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Tringali-Consorti (Renault Clio 16V) in 1.06'38"; 2. Cavallieri-Petrucci a 1'0"; 3. Pineschi-Ribechini a 38"; 4. Nuti-Nocentini a 44"; 5. Rightetti-Rinaldi a 1'; 6. Ristori-Castiglioni a 1'10"; 7. Bongiovanni-Lusini (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'51"; 8. Zambonelli-Biozzi (Opel Kadett Gsi 16V) in 3'13"; 9. Siena-Poli (Opel Kadett Gsi 16V) in 3'29"; 10. Tesi-Maccioni in 3'44"; 11. Marcellini-Cerretti (Peugeot 205 Gti) a 8'27"; 12. Fiocco-Fiocco (Opel Astra 16V) a 15'40" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Classe 2500: 1. Maccioni-Borellini in 1.05'40"; 2. Bertelli-Mellini a 56"; 3. Brancadori-Vanni a 1'08"; 4. Cacciari-Gianotti a 1'14"; 5. Della Bartola-Gabrielli a 2'35"; 6. Bernardi-Sgarra a 2'53"; 7. Matucci-Bolli a 4'02" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Ruffo-Lovato (Ford Sierra Cosworth) in 1.04'09"; 2. Braccini-Milano (Ford Sierra Cosworth) a 1'29"; 3. Pegni-Bazzani (Lancia Delta 16V) a 2'15"; 4. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 2'41"; 5. Randi-Mazzari (Lancia Delta Hf) in 3'59".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Francica-Villani in 1.08'39"; 2. Nocentini-Porciani a 1'21"; 3. Sodini-Vannucci a 1'41"; 4. Tiezzi-Lombardi a 3'53"; 5. Rotondi-Piazza (Fiat Uno 70) 7'15" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. F. Donati-Caroti (Peugeot 205 Gti) 1.03'18"; 2. S. Donati-Bisso (Peugeot 309 Gti 16V) a 1"; 3. Boselli-Salgaro a 1'20"; 4. Ciresola-Zantedeschi a 3'32"; 5. Liverani-Fandi (Opel Corsa Gsi) a 6'31"; 6. Matti-Fedi (Peugeot 205 Gti) a 7'57"; 7. Martini-Arnone (Opel Manta Gte) a 9'46"; 8. Langianni-Logli (Ford Escort Xr3) a 10'51"; 9. Pazzagli-Squarcialupi a 10'55"; 10. Coppini-Bonacchi (Alfa Romeo 33) a 11'34" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

Classe oltre 2500: 1. Berti-Benelli (Lancia Delta 16V) 59'57"; 2. Zangheri-Rossini (Lancia Delta Hf) a 4'37"; 3. Chirli-Romanelli (Renault 5 Gt Turbo) a 7'42"; 4. Settembri-Marabini (Renault 5 Gt Turbo) a 15'04".

Luciano Olivari

Alla faccia del buongusto

Nell'Italia del «nuovo che avanza», la maleducazione ha ormai preso il sopravvento: «Speriamo che qualcuno le venga addosso, lei che non è onesto come quelli che sono rimasti qui». Così, un commissario addetto, al controllo stop della seconda speciale del rally di Modena, ha apostrofato uno spettatore. Evidentemente l'ufficiale di gara non si era accorto che c'erano dei punti, a soli 200 metri di distanza, a cui gli spettatori avrebbero potuto accedere in assoluta sicurezza. Forse con un po' più di educazione, si sarebbe ottenuto di più, fosse altro che in termini di... buon gusto.

■ **AL CONTADINO...** I proprietari delle cascine e delle aie vicine alle strade che portavano alle prove speciali della gara di Modena hanno fatto buoni affari. Infatti offrono gli spiazzi davanti casa come parcheggio alla modica cifra di 5000 lire.

Maremma: tutto regolare

Contrariamente alla voce che si è sparsa nelle ultime settimane si correrà regolarmente il 17. Trofeo Maremma, valido come penultima prova della Coppa Italia 5. Zona, per il Rallygame e per il Trofeo Peugeot. La gara, tutta su asfalto, si disputerà domenica 31 ottobre con partenza ed arrivo a Follonica. Gli organizzatori fanno inoltre sapere che le iscrizioni sono prorogate.

■ **RALLYTEAM.** Ha raggiunto il massimo delle iscrizioni, 170 equipaggi, il rally Team in programma per il prossimo 23 ottobre. La gara, che partirà da Chivasso alle ore 15 ed arriverà nella stessa località alle 23, impegnerà i piloti per 4 ps da ripetere 2 volte.

Gran volo per «Ricky»

Brutta avventura finita tutto sommato bene per «Ricky» Braconi a Gubbio. L'aretino, nel corso delle prove ufficiali, è uscito in un tratto veloce. La sua Osella prima ha puntato contro una parete rocciosa, poi è letteralmente decollata compiendo un «looping» ricadendo in un primo momento con le ruote all'aria. La vettura di Braconi ha terminato la sua corsa riassumendo la normale posizione. Per «Ricky», prontamente soccorso soltanto una spalla lussata.



RALLYSPRINT □ RINCORSA INUTILE PER PICOTTO

Quel Machetto fa un... Bagnolo

BAGNOLO — Per Stefano Machetto, torinese 23enne, la vittoria in questa 5. edizione del Rallisprint della Pietra di Bagnolo, giunta dopo una stagione alquanto «avara» di soddisfazioni, ha regalato una di quelle giornate memorabili nella carriera di un pilota. La gioia e l'entusiasmo esternati a fine gara valgono forse da sole le fatiche di tutta l'annata. Una vittoria, la prima per l'alfiere del New Driver's Team, strameritata, ottenuta con una Peugeot 205 Gti ottima ma che concedeva ai migliori avversari almeno una quarantina di cavalli. Le condizioni climatiche, con una pioggia insistente ed un fondo stradale estremamente viscido, hanno certamente livellato le prestazioni delle vetture ma le 5 affermazioni su 6 speciali, di cui una alla pari con Saggio ed una con Garosci, sono sintomatiche di un dominio che si è delineato netto sin dal secondo tratto cronometrato. Per il pur veloce Picotto, fratello del Piergiorgio vincitore qui la scorsa stagione, le corse si sono così «complicate» sin dall'inizio. Il bagnolese si è attestato con sicurezza in seconda posizione ma non ha mai dato l'impressione di poter attaccare con decisione la

leadership di Machetto. Più staccati, quasi a coprire le spalle alla coppia di testa, hanno concluso Saggio Trombone e Garosci, appaiati in 3. posizione e staccati però già di 25". Buona la gara del toscano Lanci, 5. assoluto, a «caccia» di punti del Trofeo Peugeot e rimontato bene dopo un avvio un po' incerto. 124 sono stati gli equipaggi partiti da Bagnolo e nella 1. Ps il fondo estremamente viscido metteva le prime vittime. Garosci, faceva un «dritto» e perdeva 10", stessa sorte per D'Ambra, che limitava i danni a 7", Machetto e Saggio si portavano appaiati in testa alla classifica. Machetto allungava nel 2. tratto cronometrato e si portava da solo al comando, uscivano di scena Viotti, con la Opel Calibra 16V e Ponzin

con la Opel Kadett, attesi protagonisti. A metà gara Machetto precede Picotti di 2", l'unico che può ancora insidiargli il primato visto il distacco di Saggio, 3. a 12". La 4. speciale, avvolta a tratti nella nebbia, favorisce i concorrenti partiti con numeri alti, Machetto si impone nuovamente e guadagna altri 4", si ritira Pederzani, primo in Gr. N con la Renault 5 Gt Turbo. Picotto e Garosci «pareggiano» nella 5. speciale, in cui Machetto accusa un guasto ad un fusibile che gli «oscura» la strumentazione. Non cambia niente nell'ultima prova, vinta da Machetto. Il Gr N va al varesino Mazzetti, con la Renault 5 «made» in Osvaldo mentre ottima è l'8. piazza assoluta di Rivoira con la Uno 70 Gr. A.

Massimo Dellepiane

PHOTO 4



RALLYSPRINT

Bagnolo (Cn), 10 ottobre 1993

5. rally della Pietra di Bagnolo

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Machetto-Coppa (Peugeot 205 Gti) in 1'75"8"; 2. Picotto-Depetris (Opel Astra GSi 16V) a 7"; 3. Saggio Trombone-Gria (Opel Astra Vauxhall) a 25"; 4. Garosci-Pizzato (Peugeot 405 Mi 16) a 25"; 5. Lenci-Bigongiani (Peugeot 309 Gti 16V) a 31"; 6. De Tommaso-De Witt (Fiat Ritmo 130) a 35"; 7. Bella-Ferrero (Peugeot 309 Gti 16V) a 47"; 8. Rivoira-Fraschia (Uno 70) a 48"; 9. D'Ambra-Boglietti (Opel Kadett Gsi 16V) a 50"; 10. Sobrero-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 50".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Poggio-Chiantaretto in 1'9"29"; 2. Bogliolo-Startara 26"; 3. Beltramo-Ricotto (Peugeot 106 XSi) a 31"; 4. Guani-Favretto a 31"; 5. Felice-Ceregati a 32"; 6. Sabena-Cornaglia (Peugeot 106 XSi) a 1"; 7. Prioli-Ruo Roch a 1'05"; 8. Filippa-Pantaro a 1'14"; 9. Serra-Brunello a 1'15"; 10. Martiri-Salvatico a 1'18"; 11. Bechis-Mottino a 1'24"; 12. Villanis-Carrucci a 1'49"; 13. Sabatavatico a 1'52"; 14. Veronese-Bazzaroni a 2'10"; 15. Bellino-Di Santo a 2'12"; 16. Vacchetti-Giulianelli a 2'13"; 17. Vizzini-Osella 2'31"; 18. Balsamo-Falcone a 2'34"; 19. Romano-Peraro a 3'09" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Sordi-Sartoris in 1'01"9"; 2. Mastrazzo-Mastrazzo a 7"; 3. Castagnotto-Pelassa (Ford Fiesta Xr2i) a 17"; 4. Fioravanti-Zegna a 33"; 5. Tessa-Tessa a 37"; 6. Canavosio-Perosino a 47"; 7. Clerico-Bertona a 59"; 8. Sito-Lamani a 1'08"; 9. Bovolenta-Renner (Peugeot 205 Gti) a 1'16"; 10. Campini-Ramella a 4'13" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Gaviglio-Depetris (Opel Kadett Gsi) in 1'01"1"; 2. Crestani-Crestani a 2"; 3. Boccalatte-Robasio (Opel Astra Gsi) a 7"; 4. Roda-Bruno a 16"; 5. Federighi-Del Fiandra a 25"; 6. Bernar-

SALITA □ A GUBBIO GARA E RECORD PER IARIA

La Cima parla ancora calabrese

GUBBIO — Dopo Ritacca nel '92, un altro calabrese si è imposto nella salita di Gubbio. Vincitore, un po' a sorpresa, del 28. Trofeo Luigi Fagioli è stato Antonino Iaria, alla sua prima esperienza sul tracciato di 4.150 metri, da percorrersi in due manche. Il reggino, con la sua Osella Pa10 spinta da un 2 litri Bmw, ha battuto il record che apparteneva a Ritacca. 3'41"79 a quasi 135

kmh di media: questo è il risultato finale per somma di tempi di Iaria, cui è andata la Coppa offerta dalle Cemerterie Barbeti. Il più diretto avversario del calabrese è stato Caliceti (Osella Pa9), che gli è finito a ridosso in entrambe le manche. Il dentista bolognese, staccato al termine di solo 1"13, ha recriminato garbatamente con i commissari dopo la seconda salita. Caliceti è stato

in effetti rallentato dalle bandiere gialle agitate — a suo avviso con eccessivo zelo — per segnalare la Lucchini di Napione, ferma fuori traiettoria dietro una curva. Effettivamente se il pilota emiliano nel frangente avesse tolto il gas e scalato una marcia, come riferito, avrebbe compromesso la vittoria finale. Alle spalle di Luca Pacini, ottimo 3., la classifica indica Mauro Nesti. Il pistoiese, che gareggiava nella categoria C/N con circa 80 cavalli in meno dei migliori, ha indicato nella scarsa adattabilità della propria Lucchini al tipo di percorso (più che alla carenza di potenza) la causa della sua prestazione. Migliore tempo nelle prove, dove «Ricky» Braconi rimaneva coinvolto in un brutto incidente, era di Luca Pacini, reduce da un brillante campionato europeo con la sua Osella Pa12. In gara Ritacca usciva di scena dopo la prima manche (vittima del cambio) e la stessa sorte subiva Regosa. Al primo tentativo Iaria infrangeva il record della manche, facendo segnare un bel 1'50"4. Lo seguivano nell'ordine Caliceti, Pacini e Nesti. Nella salita decisiva Iaria era ancora il più veloce in 1'51"39, mentre Caliceti non andava oltre 1'51"71. 150 piloti, compresi quelli delle auto storiche (vittoria di Pinchetti), hanno animato la gara eugubina. In Gr. N l'assoluto è andato alla Escort Cosworth di Santus, 13. in classifica generale. In Gr. A successo a sorpresa della piccola Peugeot di Laudato, mentre nei Prototipi nazionali, quelli spinti da motore Alfa Gr. N, si è imposto Giuliano Peri.

Enrico Rosi Cappellani

VELOCITÀ IN SALITA

Gubbio (Pg), 10 ottobre 1993

28. salita Gubbio Madonna della Cima

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Iaria (Osella Pa10-Bmw) in 3'41"79 alla media di 134,72 km/h; 2. Caliceti (Osella Pa9-Bmw) a 1"13; 3. Pacini (Osella Pa12) a 2"44; 4. Nesti (Lucchini-Bmw) a 5"65; 5. Cinelli (Osella Pa12, a 7"03; 6. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) a 9"11; 7. Paganucci (Prc-Bmw) a 13"42; 8. G. Peroni (Bogani) a

16"98; 9. Rampini (Osella Pa10) a 22"10; 10. Groff (Osella Pa7) a 27"49.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Fattorini in 4'57"90 alla media di 100,30 km/h; 2. Lacanna a 31 centesimi; 3. Tirabassi a 1"17; 4. Armuzzi a 3"05; 5. Chiocchia a 4"06; 6. Giardini a 9"06; 7. De Camillis a 16"76; 8. Delpia a 25"13; 9. Pepi a 46"45; 10. Fissoli a 47"02; 11. Lametti a 54"03 (tutti su Peugeot 205 Rally).

Classe 1400: 1. Lanci (Fiat Uno 70) in 5'26"40 alla media di 91,544 km/h.

Classe 1600: 1. Nuti (Peugeot 205 Gti) in 4'53"54 alla media di 101,79 km/h; 2. De Dominicis a 7"29; 3. Derelliti a 18"05; 4. Biancarelli a 27"20; 5. Campoli (Peugeot 205 Gti) a 28"95; 6. Marino a 39"09 (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Saldi (Opel Kadett Gsi) in 4'42"42 alla media di 105,79; 2. Pietrzela (Fiat Ritmo 130) a 18"94; 3. Contini (Peugeot 309 Gti) a 28"57; 4. Severi (Opel Astra 16V) a 32"31; 5. Moretti (Peugeot 309 Gti) a 40"90.

Classe 2500: 1. Brenti in 4'43"53 alla media di 105,38 km/h; 2. Piccioni a 91 centesimi; 3. Peroni F. a 5"26; 4. Chiaravoli a 13"10; 5. Montevicchi a 13"49; 6. Bruscoli a 1'01"72 (tutti su Renault 5 Gti Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Santus (Ford Escort Cosworth) in 4'18"06 alla media di 115,78 km/h; 2. Fagioli a 10"21; 3. Urbani (Lancia Delta 16V) a 18"03; 4. Saccomanno G. (Ford Escort Cosworth) a 22"41; 5. Lancioni (Ford Escort Cosworth) a 32"11; 6. Deramo (Ford Sierra Cosworth) a 33"60; 7. Lucaroni (Lancia Delta 16V) a 34"69; 8. Polverini (Lancia Delta 16V) a 58"44.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Laudato in 4'45"36 alla media di 104,70 km/h; 2. Fogliani a 7"58; 3. Palazzi a 20"98; 4. Terenzi (Citroën Ax Sport) a 25"07 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Ciogli (Alfa Romeo 13) in 4'58"36 alla media di 107"14 km/h.

Classe 2000: 1. O. Boldrini (Fiat Ritmo 130) in 4'47"45 alla media di 103,94 km/h; 2. Romano (Fiat Ritmo 130) a 1"98; 3. Mastronicola (Peugeot 205 Gti).

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. G. Peroni (Bogani) in 3'58"77 alla media di 125,14 km/h; 2. Maggiani (Lucchini) a 19"95; 3. Giannaria (Bogani) a 22"01; 4. Amadio (Lucchini Sn) a 24"88; 5. Bitresato (idem) a 25"18; 6. Gonfiotti (Osella Pa9) a 35"46; 7. Gerardi (Symbol) a 42"49; 8. Di Nicola (Rebo) a 49"30; 9. Colacino (Symbol) a 52"47.

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 3'47"44 alla media di 131,37 km/h; 2. Danti (Lucchini-A.R.) a 3"46; 3. Breschi (Lucchini Sp) a 22"79; 4. Giorico (Lucchini) a 24"79.

SPORT

Classe 1300: 1. Lipparoni (Gipi) in 4'55"47 alla media di 101,12 km/h.

Classe 1600: 1. Rampini (Osella Pa10) in 4'03"89 alla media di 122,51 km/h.

Classe 2000: 1. Iaria (Osella Pa10-Bmw) in 3'41"79 alla media di 134,72 km/h; 2. Caliceti (Osella Pa9-Bmw) a 1"13; 3. Groff (Osella Pa7) a 27"49.

Classe 2500: 1. Pacini (Osella Pa12) in 3'44"23 alla media di 133,25 km/h; 2. Cinelli (Osella Pa12) a 42"59; 3. Paganucci (Prc-Bmw) a 10"98.



PHOTO4

di Beltrando a 39"; 7. Depetris-Quaranta (Peugeot 205 Gti) a 40"; 8. Bocalatte-Bellati (Kadett Gsi 16V) a 45"; 9. Letey-Sacchetto (Renault Clio 16V) a 46"; 10. Billù-Magliano a 55"; 11. Riva-Allamandi a 1'02"; 12. Verzioletto-Perotto a 1'94"; 13. Angeli-Sottimano a 1'20"; 14. Volponi-Nwaniki a 1'30"; 15. Carli-Madonna (Peugeot 205 Gti) a 1'51"; 16. Corzatto-Bonjour (Opel Kadett Gsi) a 2'32"; 17. Passone-Fontana (Peugeot 205 Gti) a 2'42"; 18. Merello-Villafraate a 3'29". (Tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Classe 2500: 1. Mazzetti-Landolina in 18'48"; 2. Rossi-Pagani a 19"; 3. Maurino-Ferrero a 28"; 4. Gioana-Calciagno a 1'34"; 5. Buccarella-Alberti a 1'36"; 6. Riva-Arese a 1'53"; 7. Enrici Baion-Breoro (Uno Turbo) a 2'02". (Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Rivoira-Fraschia (Fiat Uno 70) in 18'46"; 2. Chiapper-Villois a 13"; 3. Ambricco-Chiarionia 57"; 4. Mentoni-Cheinasso a 59"; 5. Bosio-Fulco (Opel Corsa Gsi) a 1'27"; 6. Givone-Bellora a 1'33"; 7. Rigamonti-Baggini (Peugeot 106) a 1'34"; 8. Galliano-Conti a 1'36"; 9. Tarticchio-Sardo a 2'06"; 10. Aicardi-Robino a 2'56" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: 1. Bellan-Ziano (Peugeot 205 Gti) in 19'12"; 2. Orso-Rico (Peugeot 205 Gti) a 28"; 3. Rampinelli-Goi a 28"; 4. Depetris-Campisi (Peugeot 205 Gti) a 41"; 5. Grugnola-Sassi a 59"; 6. Cirio-Baiocco (Alfa Romeo 33 Qv) a 1'18"; 7. Zigliani-Zamboni a 1'58"; 8. Casa-Folletti a 2'32"; 9. Rozio-Raviola a 2'43" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

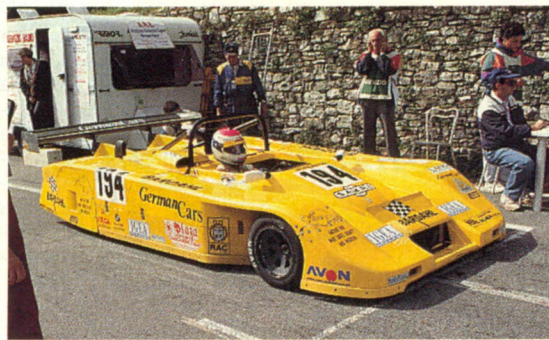
Classe 2000: 1. Machetto-Coppa (Peugeot 205 Gti) in 17'58"; 2. Picotto-Depetris (Opel Astra Gsi 16V) a 7"; 3. Baglio Trombone-Gria (Astra Vauxhall) a 25"; 4. Garosci-Pizzato (Peugeot 405 Mi 16) a 25"; 5. Lenci-Bigongiari (Peugeot 309 Gti 16V) a 31"; 6. De Tommaso-De Witt (Fiat Ritmo 130) a 35"; 7. Bella-Ferrero (Peugeot 309 Gti 16V) a 47"; 8. D'Ambrà-Boglietti (Opel Kadett Gsi 16V) a 50"; 9. Sobrero-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 50"; 10. Gaiaudo-Serro (Peugeot 205 Gti) a 56"; 11. Savio-Beccaria (Kadett Gsi 16V) a 1'12"; 12. Grassi-Piovan (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'23"; 13. Zottis-Demagistris (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'24"; 14. Baldi-Baldi (Fiat Ritmo 130) a 2'14"; 15. Cornaglia-Rossin (Fiat Ritmo 130) a 2'22"; 16. Balletti-Gibello (Fiat Ritmo 130) a 2'23"; 17. Bottero-Allione (Opel Manta Gte) a 2'34"; 18. Cavallo-D'Alberio a 2'35"; 19. Volpato-Bigazzi (Peugeot 205 Gti) a 3'19"; 20. Cestari-Cestari (Opel Manta Gte) a 5'36".



BIONDO

Machetto, in alto a sinistra, ha vinto con la Peugeot 205 Gti il ralliesprint della Pietra di Bagnolo. Secondo posto per Picotto, sotto a sinistra. Nella salita di Gubbio il bolognese Caliceti, sopra, poco ha potuto contro il calabrese Iaria. Sfortunato invece Luca Pacini, sotto. Dopo il miglior tempo in prova, in gara non è riuscito a confermarsi scivolando in terza posizione

BIONDO



Bertuzzi: dal Civt agli slalom

Al via dello slalom di Vernasca si è presentato anche uno dei protagonisti del Civt nonché vincitore under 25: Costantino Bertuzzi, su Lancia Delta Hf. La sua prova, però, è stata sfortunata, prima per guai alla pompa della benzina, poi per qualche problema con i... birilli. Solo 47. Bertuzzi al termine, ma il pilota ha dichiarato di essersi divertito e certamente si cimenterà in altre imprese. Meglio è andata al «dakariano» Ninetto Conti che, nonostante non avesse sabbia e rocce sotto le ruote della sua Opel Astra Gsi Gr. N, se l'è cavata con un ottimo 17. posto assoluto e primo posto di classe.

■ **CREMONA.** Si svolgerà il prossimo 31 ottobre la quarta edizione della Formula Rally Città di Cremona, valida per il Trofeo Csaì. La gara si svolgerà nel quartiere fieristico Ca' De Somenzi ed è organizzata dall'Autoconsult e Competition di Mantova.

■ **OGLIARI.** Non poteva esserci debutto migliore, con i colori della Varese Corse, per Giacomo Ogliari vincitore del F. Rally Racing Tre.

■ **ZANCHETTA.** Zanchetta A Cocquio sembrava non potesse partecipare alla gara a causa di guai al cambio della sua Fiat 126. Invece hanno ben lavorato i meccanici visto che sono riusciti a rimettere in sesto la vettura per la finale e Zanchetta ha addirittura mancato per un soffio il successo nel suo raggruppamento.

■ **LUTTO.** È stato ricordato nel corso della 1. Formula Rally Racing Tre. Il cavalier Carlo Alberto De Amborgi, mancato pochi giorni prima della gara e che per anni aveva ricoperto la carica di presidente dell'Automobil Club Varese.

■ **SILA.** Iscritto in calendario per il 19 settembre, spostato per motivi tecnici al 10 ottobre, il 4. Slalom della Sila non ha poi avuto luogo perché la Commissione di Vigilanza non ha espresso parere favorevole allo svolgimento. Agli organizzatori non è rimasto nient'altro da fare che avvertire i 70 piloti iscritti, molti dei quali provenienti dalla Sicilia.

SLALOM □ A VERNASCA

Massola pilota volante

VERNASCA — Con la partecipazione dei migliori specialisti italiani si è disputata a Vernasca, nel piacentino, l'ottava edizione dell'ormai classico slalom. È questa l'unica competizione che l'Automobile Club locale caparbiamente porta avanti per far rivivere, almeno in parte, i fasti di una provincia che in passato era regina nel mondo dei rally. E la presenza dei migliori specialisti italiani degli slalom gratifica e stimola gli organizzatori a continuare su questa strada. Vittoria perentoria del «mantovano volante» Leonardo Massola che, sul veloce tracciato piacentino, con due manche impeccabili ha portato la sua X 1/9 al traguardo con ben due secondi di vantaggio sul pur bravo Erberto Rossi, come sempre al volante della Er 2 Sport. Al terzo posto nell'assoluta una sorpresa, Franco Niosi del Team Supergara, che ha infilato, sugli oltre 3000 metri del tracciato, Zandonà di un solo decimo di secondo. Dopo i primi quattro classificati i distacchi si fanno abissali con il quinto, Mozzone su Gmg Sport, a oltre quattro secondi da Zandonà. Eccellente la gara di Franco Pandolfi al volante di una antesignana 500 che, con una incredibile motorizzazione motociclistica, ha spiccato il settimo tempo assoluto e primo di classe. Vincitore del Gruppo A e, ottavo assoluto, Giovanni Draghetti, con una Peugeot 205 Gti che, non avvezzo ai birilli, si è comunque subito dimostrato fortissimo. Primo nel Gruppo Speciale e di categoria uno spettacolare Renzo Dezza con una Ford Escort Rs. In Gruppo N non poteva mancare la zampata dell'idolo locale Mario Travagin al volante di una Renault Gt Turbo. Ultime e solitamente vincenti note per l'insidabile Augusto Cesari che, impegnato nel Trofeo 500, ha sbaragliato il campo relegando il pur bravo Filippi a oltre un secondo di scarto.

Tiziano Minuti

SLALOM

Vernasca (Pc), 10 ottobre 1993
Slalom Lugagnano - Vernasca
Gara valida per la Coppa Csaì 2. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) 155,37; 2. Rossi (Er2 Sport) 157,44; 3. Niosi (Gmg Sport) 159,13; 4. Zandonà (Fiat 850 Coupé) 159,28; 5. Mozzone (Gmg Sport) 163,38; 6. Patete (Fiat X 1/9) 163,41; 7. Pandolfi (Fiat 500) 166,24; 8. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 167,98; 9. Vezza (Ford Escort Rs) 169,5; 10. Loda (Fiat 127) 171,70.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ferrari 183,09; 2. Paquinelli 183,31; 3. Fardenzi 185,88; 4. Dossena 187,90; 5. Paraboschi 188,52; 6. Ruggeri 189,16; 7. Frau (Citroën Ax) 189,61; 8. Villani 195,77 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Sartori (Peugeot 205 Rallye) 185,32.

Classe 2000: 1. Conti (Opel Astra) 178,06; 2. Imbrogno (Peugeot 205 Gti) 178,75; 3. Gerevini (Opel Kadett) 179,90; 4. Casarini (Peugeot 205 Gti) 187,54; 5. Vacchelli (Alfa Romeo 75) 190,06; 6. Spelta (Opel Kadett Gsi) 198,27; 7. Capelli (Opel Kadett Gsi) 205,27.

Classe oltre 2000: 1. Travagin 173,01; 2. Bonvecchio 175,63; 3. Cavanaugh (Ford Escort Rs) 178,20; 4. Ponzetti 178,42; 5. De Amici 178,63; 6. Defendi 183,71; 7. Bertuzzi (Lancia Delta Hf) 199,83 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Sbardolini (Peugeot 205 Rallye) 180,21; 2. Baietti (Peugeot 205 Rallye) 193,31; 3. Nespoli (Alfa Romeo 33) 200,74.

Classe 2000: 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 167,98; 2. Alessandrini (Peugeot 309) 177,78; 3. Beltrami (Peugeot 205 Gti) 178,34; 4. Tumolo (Opel Kadett Gsi) 194,42.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Tirelli (Fiat 127) 177,97; 2. Chiodini 178,30; 3. Ponte 181,80; 4. Olivieri (Fiat 127) 189,53; 5. Devoti 193,33 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Loda 171,70; 2. Quintarelli 179,02; 3. Sabattini (Fiat X 1/9) 178,59 (gli altri su Fiat 127).

Classe 1600: 1. Conti (Alfasud Sprint) 185,50; 2. Giacometti (Opel Corsa) 187,04; 3. Schianchi (Sunbeam Talbot) 189,52.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 169,51; 2. Leone (Opel Kadett Gte) 180,75; 3. Morandi (Alfa Romeo Gtv) 190,51.

Classe oltre 2000: 1. Tommasini (Opel Kadett) 177,99.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pandolfi 166,24; 2. Visinoni 176,45 (entrambi su Fiat 500).

Classe 2000: 1. Massola 155,37; 2. Zandonà (Fiat 850) 159,28; 3. Patete 163,41 (gli altri su Fiat X 1/9).

SPORT

Classe 2000: 1. Rossi (Er2 Sport) 157,44; 2. Niosi (Gmg) 159,13; 3. Mozzone (Gmg) 163,38.

Trofeo Cinquecento: 1. Cesari 187,91; 2. Filippi 189,04; 3. Campus 189,79; 4. Assirati 194,49; 5. Suager 197,96; 6. Frattola 200,80; 7. De Biasi 211,69.



AUTOCROSS □ A BADIA

Stoccata in punta di Spadoni

BADIA CALAVENA — Quarto appuntamento stagionale e quarto passo in avanti degli organizzatori della pista Progno verso la promozione di questo nuovo impianto della Valle d'Illasi. Si parte sotto un cielo plumbeo, a tratti dispensatore d'acqua, su un terreno di buona resa, con i «cattivi» del Racing Car Cross autori di un avvio da... censura, con tanto di bandiera nera e squalifica dalla gara per Tiziano Bennati, protagonista di una speronata da kamikaze ai danni di Davide De Marchi. Si continua comunque ad ottimi livelli di aggressività anche nella seconda batteria della seconda manche, quando Nicola Bennati, Alessio Uber e Michelangelo Chiovetto si presentano all'uscita della curva che precede il traguardo, affiancati. Questa volta il direttore Gian Giacomo Togni si limita a richiamare all'ordine, con bandiera bianco-nera, il coriaceo Chiovetto, «ariete» della situazione. Questi i «numeri» di rilievo; le vittorie invece vedono leader il

varesino Claudio Nandini davanti al veronese Luciano Perlati, con il quartetto composto da Zanini, Chiovetto, De Marchi e Nicola Bennati fermo a quota un successo. Nell'autocross, infine, dominio del pilota di Catronno Mauro Spadoni, su Prototipo 1600, mentre nella 2. divisione ad imporsi con facilità è il vicentino Nicola Sella (Fiat Ritmo 1800).

Nicola Tesini

AUTOCROSS

Badia Calavena (Vr), 10 ottobre 1993
Autocross e Racing Car Cross a Badia Calavena

Gara nazionale

Le classifiche

2. Divisione

Classe 1800: 1. Sella (Fiat Ritmo 1800) 5'11"48; 2. Mucignat (Fiat 500 1300) 5'27"03; 3. Menegazzi (Fiat Ritmo) 5'27"52.

3. Divisione

Prototipi Junior: 1. Spadoni (Prototipo 1600) 5'06"77.

RACING CAR CROSS

Classe 1300: 1. Nandini (Prototipo 1300) punti 12; 2. Perlati (Fiat X1/9 1300) 8; 3. Zanini (Fiat 500 1300) 8; 4. Chiovetto (Fiat 126 1300) 7; 5. De Marchi (Prototipo 1300) 6; 6. Bennati N. (Fiat 500 1300) 5; 7. Uber (Fiat 500 1300) 4; 8. Dal Ben (Fiat 126 1300) 4; 9. Uber G.P. (Fiat 500 1300) 3; 10. Gello (Fiat 500 1300) 2.



BIONDO

F. RALLY □ SCONFITTO MANEO

Ogliari vince la sfida

COCQUIO — È finita con una leale stretta di mano fra i protagonisti dell'ultimo serratissimo duello l'edizione numero uno del formula rally Racing Tre. Non appena spenti i motori delle rispettive Lancia Delta il vincitore Giacomo Ogliari e il secondo classificato Massimo Maneo, dopo essersi dati battaglia per i quattro giri della finalissima, hanno messo da parte ogni rivalità rendendosi protagonisti di un gesto amichevole. Entrambi varesotti, Ogliari e Maneo tenevano molto al successo in questa gara e si è visto chiaramente da come fin dalle qualificazioni si so-

no impegnati. Hanno chiesto veramente tutto quanto si poteva alla macchina e alla fine si sono trovati testa a testa a disputare la «bella», risoltasi sul filo dei decimi di secondo. Giacomo Ogliari, al volante di una Lancia Delta del Team Husky, aveva del resto vinto tutte le sfide della giornata e non ci stava a perdere la più importante. Massimo Maneo, consapevole di avere una Lancia Delta che non poteva essere paragonata di certo a quella dell'avversario, ha guidato sfoderando grinta da vendere. Risultato: pubblico in visibilio per l'alto grado di spettacolarità. Pagliari

(Osella) e Zanchetta (Fiat 126) hanno concluso la prova con un distacco veramente minimo, mentre Ferrarese su Peugeot 205 Gti non ha avuto problemi a prendere le distanze da Lonati, al volante di una Peugeot 106 decisamente meno potente della vettura del rivale.

Gianfranco Reduzzi

FORMULA RALLY

Cocquio (Va), 10 ottobre 1993

Formula Rally Racing Tre

Gara nazionale

Le classifiche

Finale: 1. Ogliari (Lancia Delta Hf) 4 giri in 23'20"60; 2. Maneo (Lancia Delta Integrale) 2'21"24; 3. Pagliari (Osella 2000) 2'29"58; 4. Zanchetta (Fiat 126 1000) 2'29"91; 5. Ferrarese (Peugeot 205 Gti) 2'30"02; 6. Lonati (Peugeot 106 Xs) 2'32"39.

Semifinale 1. Raggruppamento: 1. Ferrarese (Peugeot 205 Gti) 156,37; 2. Lonati (Peugeot 106 Xsi) 156,62; 3. Muscolino (Peugeot 205 Rallye) 157,34; 4. Bellentani (Peugeot 205 Gti) 157,62.

Semifinale 2. Raggruppamento: 1. Pagliari (Osella 2000) 153,44; 2. Zanchetta (Fiat 126/1000) 154,46; 3. Basilico (Fiat 127) 202,18; 4. Corradin (Fiat 127) 202,61.

Semifinale 3. Raggruppamento 2: 1. Ogliari (Lancia Delta Hf) 146,83; 2. Maneo (Lancia Delta) 148,74; 3. Fontanal (Lancia Delta Hf) 151,18; 4. Spataro (Ford Escort Cosworth) 202,37.

VST □ A SADURANO

Tamburini suona a festa

SADURANO — Solo 38 i piloti verificati alla penultima prova del tricolore di velocità su terra, organizzata dalla scuderia Sadurano Motorsport. Il tempo piuttosto inclemente non ha certo invogliato i piloti non in lizza per le prime posizioni a disputare la gara. Ma anche piloti del calibro di Colombi, in lotta per il titolo della categoria Turismo 4 × 4, non si sono presentati al via. In questa categoria, quindi, il campionato è andato a Riccardo Errani. Il forte rallista faentino aveva partecipato, nella notte tra sabato e domenica, al Rally di Modena. Sotto la Ghirlandina, una volta consegnata la tabella di marcia al controllo finale, Errani era immediatamente partito con destinazione Romagna, arrivando a Sadurano pochi minuti prima delle prove ufficiali. Ceduta, senza lottare, la «pole» al suo compagno di team Gottarelli, in gara il faentino non ha avuto avversari, vincendo con amplissimo margine su Tordi e Gottarelli. Tutti e tre erano alla guida delle Delta Integrale. Esaurita la parentesi delle Turismo (in pratica le Gruppo A), sono scese in pista le vetture preparate. Da dire, subito, che l'esiguo numero di partecipanti ha reso non necessarie le batterie. Nella Sport 1800 si è imposto Contardi, con una splendida Alfa 33. Il marchigiano ha regolato Quarini (Ford Escort XR3) e Melli (Lancia Delta). Quarini ha insidiato la prima posizione a Contardi per tutta la gara, mentre nelle retrovie le spor-

tellate si sono sprecate. Nella Sport 4 × 4 Erminio Forti ha imposto il suo ritmo alla gara fino all'ultimo giro. Poi è stato superato da Claudio Rossetti e se l'è dovuta vedere con Gallotta. Alla fine Forti e Gallotta si sono affrontati a colpi di reclamo. Il primo ha contestato la cilindrata della Porsche dell'avversario, l'altro ha trovato da ridire sulla regolarità di un sorpasso, peraltro ininfluente ai fini della classifica. A tarda sera dopo le verifiche la vettura di Gallotta è risultata regolare, mentre per l'altro reclamo è stato interpellato il Tna. Lotta a tre, nelle categorie Prototipi 4 × 4 tra Luciano Tamburini, Nico Caldarola e l'idolo locale Enzo Licheni (vincitore dell'ultima gara disputata a Sadurano). Quest'ultimo, dopo un «infiammato» inizio di Tamburini, si portava al comando. Uno schizzo di fango sugli occhiali gli impediva di mantenere la posizione. Andava così a vincere — gara e titolo — Tamburini. Nella Junior primo posto di Grasselli.

Gabriele Pirini

VELOCITA' SU TERRA

Sadurano (Fo), 10 ottobre 1993

Velocità su terra a Sadurano

Gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

Categoria Monoposto 4 × 4: 1. Tamburini (Porsche) 9'17"35; 2. Licheni (Bmw) 9'17"88; 3. Caldarola (Porsche) 9'26"32; 4. Centolani (Bmw) a 7 giri; 5. Marchetti (Lancia) a 9 giri.

Categoria Junior: 1. Grasselli (Fiat) 8'57"06; 2. Ferretti (Suzuki) 9'00"14; 3. Alessandri (Fiat) 9'10"39; 4. Serrone (Lancia) 9'11"69; 5. Ravaoli (Fiat) 9'57"02; 6. Vitatei (Fiat) a 4 giri; 7. Casalbani N. (Alfa Romeo) a 6 giri; 8. Casalbani A. (Alfa Romeo) a 6 giri.

Categoria Promotion: 1. Monti (Honda) 9'41"82; 2. Sertori (Husqvarna) ad 1 giro; 3. Tavoni (Husqvarna) a 3 giri.

Categoria Sport 1800: 1. Contardi (Alfa Romeo) 8'46"48; 2. Quarini (Ford) 8'51"33; 3. Melli (Lancia) 9'03"49; 4. Biaglioni (Fiat-Lancia) 9'04"08; 5. Catorcini (Lancia) 9'14"64; 6. Righini (Fiat) 9'15"67; 7. Lucarini (Lancia) 9'42"23; 8. Sternieri (Fiat) a 4 giri; 9. Amadori (Alfa Romeo) a 6 giri; 10. Casagrande (Fiat) a 4 giri; 11. Rosetti (Alfa Romeo) a 6 giri.

Categoria Sport 4 × 4: 1. Rossetti (Lancia) 8'30"53; 2. Forti (Porsche) 8'36"55; 3. Gallotta (Lancia) 8'38"13; 4. Beani (Lancia) a 2 giri; 5. Masoli (Porsche) a 7 giri.

Categoria Turismo 4 × 4: 1. Errani (Lancia) 8'40"50; 2. Tordi (Lancia) 9'36"13; 3. Gottarelli (Lancia) 9'36"63.

BETTINI



Sopra, Forti su Porsche mentre precede nella prova di Sadurano Rossetti, il quale al termine ha conquistato, con la sua Lancia, il successo tra le Sport 4 × 4. Luciano Tamburini, a fianco, ha vinto gara e titolo nella categoria Monoposto 4 × 4

DIVENTA PILOTA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

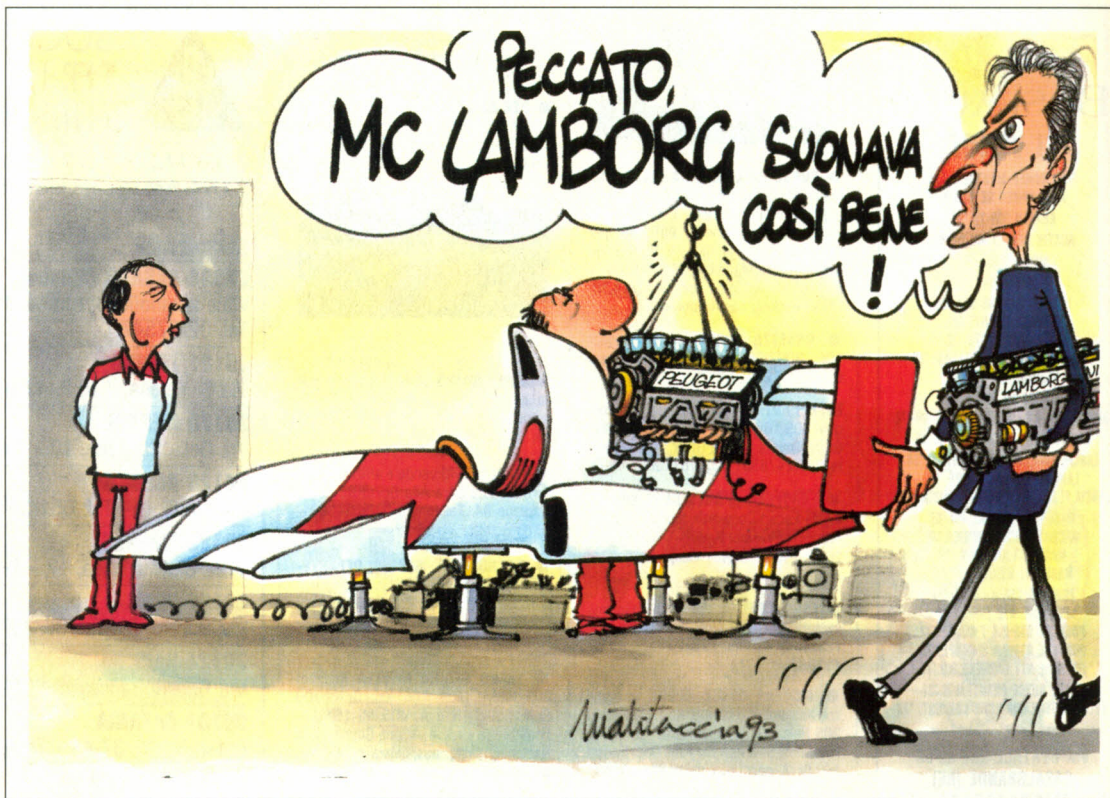
SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO UNNUS TH. HENDRICH
CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

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

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

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

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



VELOCITA'

24 OTTOBRE

GP GIAPPONE F.1 A SUZUKA

Campionato del mondo
F.3 internazionale
Suzuka Motor Sports Club
Tel. 0081/593/701465

STOCK CAR A ROCKINGHAM

Campionato Nascar
Stock-car
Tel. 001/904/2530611

MAGIONE

Targa Tricolore Porsche
Carrera Alpenpokal
Amub Magione
Tel. 075/840303

30 OTTOBRE

MONZA

Trofeo Cadetti
Formula Fire
Sias Monza
Tel. 039/24821

31 OTTOBRE

STOCK CAR A PHOENIX

Campionato Stock-car
Nascar
Tel. 001/904/2530611

RALLY

23-24 OTTOBRE

RALLY DEL TOUQUET

Campionato francese
Asa Nord de la France
Tel. 0033/20/703060

RALLY TEAM 971

Coppa Italia 1. zona
coefficiente 5

Rally Team Promotion
Tel. 011/5181131

24 OTTOBRE

RALLY ALPI ORIENTALI

Coppa Italia 1. zona
coefficiente 5
Scuderia Friuli
Tel. 0432/503555

25 OTTOBRE

RALLY MADRID VALEO

Campionato europeo
coefficiente 2
Race
Tel. 0034/65/35590

27-31 OTTOBRE

RALLY DU VALAIS

Campionato europeo
coefficiente 5
Acs Valais
Tel. 0041/27/221115

28-29 OTTOBRE

OMAN RALLY

Campionato mediorientale
Oman Automobil Club
Tel. 00968/510239

28-31 OTTOBRE

RALLY DI ALGARVE

Campionato europeo
coefficiente 2
Racal Clube
Tel. 00351/82/442587

29-31 OTTOBRE

RALLY DI SAN MARINO

Trofeo Tradizione Terra
Campionato europeo
coefficiente 10
Fams (San Marino)

30-31 OTTOBRE

RALLY TROFEO MAREMMA

Coppa Italia 5. zona
coefficiente 3
Scuderia Maremma Corse

RALLY DI TAORMINA

Coppa Italia 7. zona
coefficiente 5
Turbomark Team
Tel. 090/695295

RALLY ALTO CASERTANO

Rally sprint
Motorsport Caserta Corse
Tel. 0823/444704

ALTRE SPECIALITA'

24 OTTOBRE

SALITA DI OBERJOCH

Campionato europeo
Hindelang Oberjoch
Tel. 0049/83861398

SALITA IGLESIAS

SANT'ANGELO
Nazionale
Motosport Kalaritanum
Tel. 070/401262

FORMULA RALLY TROFEO ALBERTO ALBERTI

Nazionale
Scuderia Alberti
Tel. 0385/43814

SLALOM COPPA AUTODROMO DI PERGUSA

Nazionale
Ente Autodromo Pergusa
Tel. 0935/25660

SLALOM COMUNE DI VALLIO TERME

Nazionale
Biesse Corse
Tel. 030/2680695

SLALOM DELL'AGRO

Trofeo d'Italia
Centro Sud
Coppa Csaì 5. zona
Ac Salerno
Tel. 089/232339

SLALOM DI ONZO

Nazionale
Scuderia Tre Torri Corse
Savona

SLALOM CITTA' DI VENEZIA

Nazionale
Ac Venezia
Tel. 041/5310362

31 OTTOBRE

RALLYSTAR INTERNAZIONALE

Formula rally
Outline
Tel. Gorizia

FORMULA RALLY CITTA' DI CREMONA

Nazionale
Autoconsult
Tel. 0376/604770

SLALOM VALLE DEI TEMPLI

Nazionale
Motoclub Canguro
Tel. 0922/25585-602844

SETTIMANALI NAZIONALI

OKKEY MOTORI

NUOVA ANTENNATRE
19.50 sabato

ESPANSIONE TV
20.00 sabato

RADIO TELE GARDA
15.30 sabato

GRP TV
22.30 venerdì
13.30 sabato

RETE 9 TAI
20.55 sabato
12.20 domenica

ALTAITALIA TV
19.50 sabato
09.30 domenica

RETE AZZURRA
15.00 sabato
12.30 e 23.00 lunedì

TELE BELLUNO
23.30 giovedì
18.00 sabato

TELE COMMERCIALE ALPINA
21.00 sabato
22.00 mercoledì

PRIMO CANALE
22.00 giovedì
22.00 mercoledì

TELEARCOBALENO
23.45 venerdì
13.30 domenica

ANTENNA 1
20.30 sabato
14.00 domenica

NUOVA RETE
22.30 venerdì

TV PARMA
21.15 sabato
18.10 domenica

TELEMONTIMARE
22.30 sabato
13.00 domenica

TELE MAREMMA
15.30 sabato
15.00 domenica

NOI TV
21.30 sabato
15.45 lunedì

TELEREGIONE
21.30 venerdì
17.30 sabato

TELE 2000
22.30 venerdì
21.00 domenica

RETE CAPRI
22.00 venerdì

SUPER TV
21.40 martedì

MOTOR NEWS

TELECOPILE
23.00 lunedì

TELENOVA
23.00 mercoledì

TELE FRIULI
23.30 venerdì
16.20 lunedì

TELE ARENA
23.40 venerdì

TELE ALTO VENETO
23.15 venerdì
13.30 domenica

RETE 7
11.30 sabato

TELEREGGIO
18.40 giovedì
13.30 domenica

TELEREGIONE TOSCANA
14.30 giovedì
24.00 domenica

RETE 24 H
22.30 giovedì
16.30 sabato

TVRS
15.15 venerdì
23.00 sabato

TELE LAZIO
21.20 venerdì

CANALE 10
20.30 lunedì

TELE SPAZIO
22.30 sabato
13.30 domenica

TELESCIROCCO
23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

LUNEDÌ

TELEMONTECARLO 22.45 Crono
RETEMIA 20.40 L'uomo e i motori

MERCOLEDÌ

TELEMONTECARLO 13.15 Crono (replica)

VENERDÌ

CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tuttotoristrada

SABATO

TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista
TIVU ITALIA 24.00 Tuttotoristrada

DOMENICA

ITALIA 1 11.30 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclip
RAI 2 13.45 Tg2 Motori



Giovedì 21 alle 15.45 su Rai 3 e venerdì 22 alle 20.00 su Eurosport, andranno in onda due speciali dell'ultima gara del campionato internazionale di F.3000 disputatasi a Nogaro

LE GARE

GP GIAPPONE

ITALIA 1

Venerdì 22 e sabato 23

alle ore 04.50

diretta delle prove

domenica 24 ore 04.30

«Formula Uno Star»

ore 05.00 diretta Gp

ore 14.00 replica

ore 24.00 «Speciale

Dopocorsa»

EUROSPORT

Venerdì 22 e sabato 23

alle ore 09.00

differita delle prove

sabato 23 ore 24.30

diretta del warm up

domenica 24 ore 05.00

diretta del Gran Premio

con replica alle

10.30 e alle 22.00

RAI 2

Domenica 24 ore 24.00

sintesi di 15 minuti

TELE + 2

Sabato 23 ore 24.00

«F.1 week end» prove

domenica 24 ore 23.30

«F.1 week end» Gp

SPECIALI

FORMULA 3000

RAI 3

Giovedì 21 ore 15.45

speciale su Nogaro

EUROSPORT

Venerdì 22 ore 20.00

speciale su Nogaro

RALLY SANREMO

TELE + 2

Sabato 23 ore 10.30

speciale di mezz'ora

CHALLENGE FIA TURISMO

TELE + 2

Venerdì 22 ore 01.15

e domenica 24 ore 10.30

Una sintesi di mezz'ora dedicata al rally di Sanremo sarà trasmessa da Tele + 2 sabato 23 alle ore 10.30



GP GIAPPONE □ DIRETTA SU ITALIA 1

Giù dalle brande

Chi ha prestato servizio militare ricorda bene quando all'ora della sveglia il sottufficiale gridava «giù dalle brande». In sintesi è quello che siamo costretti a fare a fine campionato con i Gp di Giappone e Australia. La gara di Suzuka sarà per la stagione '93 l'ultima di Italia 1 che venerdì 22 e sabato 23 dalle 04.50 e domenica 24 dalle 04.30 trasmetterà in diretta prove e gara, replicando poi quest'ultima per i più pigri alle 14 sempre di domenica. La Tv via satellite Eurosport invece le prove le manderà in onda in differita alle 9 del mattino, mentre effettuerà la diretta sia del warm up che della gara.

Domenica 24 ore 05.00 diretta



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

MERCOLEDÌ 20

21.00 Rally raid dei Faraoni (replica)
22.00 Motors Magazine

GIOVEDÌ 21

11.00 Motors Magazine (replica)

VENERDÌ 22

09.00 Differita prove Gp Giappone
13.00 Replica prove Gp Giappone

18.30 Replica prove Gp Giappone
20.00 International Motorsport, all'interno: F.3000 da Nogaro

SABATO 23

09.00 Differita prove Gp Giappone
10.00 International Motorsport (replica)
13.00 Replica prove Gp Giappone
24.30 Diretta warm up

Gp Giappone

DOMENICA 24

05.00 Gp Giappone F.1 (diretta)
10.30 Gp Giappone F.1 (replica)
22.00 Gp Giappone F.1 (replica)

LUNEDÌ 25

13.00 International Motorsport (replica)
17.30 Gp Giappone F.1 (sintesi)

RUBRICHE TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia

TELEVERBANO
21.45 Tuttorallo video

Emilia Romagna

TELE RADIO CITTÀ
20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

MARTEDÌ

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews
TELESTUDIOTRE
22.00 Tuttorallo video

MERCOLEDÌ

Marche

TVRS
23.00 Ruote e motori

Lombardia

RETE 55
20.00 Tuttorallo video

GIOVEDÌ

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews

Emilia Romagna

RETE 7
18.30 World Cross Motori

Toscana

TV PRATO
21.50 Il fuoristrada

Campania

TELEVOMERO
23.30 Racing Team

Lazio

RETE ORO
22.40 Semaforo verde

Lombardia

TELEVERBANO
18.15 Tuttorallo video

VENERDÌ

Piemonte

VIDEOGRUPPO
20.30 Hot Rod

Toscana

TELEREGIONE
22.00 Gente Motori

SABATO

Piemonte

VIDEOGRUPPO
24.00 Hot Rod

Lombardia

ANTENNA 3
19.50 Monza motori

Liguria

CANALE 7
20.30 Starting (replica domenica 19.00)

EUROMIXER

20.30 Starting (replica domenica 19.00)

TELENORD

20.30 Starting (replica domenica 19.00)

Emilia Romagna

REGGIO TRE TV
23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEUNIVERSO

13.30 Starter

Toscana

CANALE 27
23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEIDEA

19.50 Starting (replica domenica 13.00)

Marche

TVRS
15.20 Ruote e motori

Lazio

RGM
15.00 Starting (replica domenica 19.00)

GOLD TV

13.50 Starting (replica lunedì 23.30)

TVA 40

22.30 Tva 40 Motor (replica domenica 14.00)

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews

DOMENICA

Lombardia

BERGAMO TV
18.00 Motorshow

Lazio

TELE UNIVERSO
13.00 Starting

TELE MONTE GIOVE

15.00 Starting

QUARTA RETE ROMA

23.45 Starting

bastian contrario

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

Per piacere: piantiamola una buona volta di parlare di Formula-1-che-torna-a-misura-d'uomo. Ci eravamo illusi (io mica tanto: ma molta gente sì) che dopo anni di viaggi e vacanze targati Balestre fosse arrivato lui: Mosley, l'uomo della svolta. Avevamo battuto le mani (idem come sopra) al Nuovo Corso dello Sport che torna principe e manda in cantina l'Ultratecnica, coi suoi bit al posto del piede e il raggio laser al posto del culo, il vecchio e caro culo santificato nientepopodimeno che da Niki Lauda come principale artefice del successo di ogni pilota. E oggi, a due sole corse da quella che doveva essere la morte della F.1 giocata al computer, becchiamoci la nostra secchiata d'acqua in testa e stiamo zitti. Avete letto gli esiti dell'Esecutivo Fia della scorsa settimana? Io sì. E forse non ci ho capito proprio niente — non ci sarebbe da stupirsi: per renderli più incomprensibili dovrebbero farli scrivere a Nostradamus — ma sotto il tanto fumo soffiato in giro per tutti questi mesi, non trovo traccia non solo dell'arrosto, ma neanche di un misero spiedino di souvlaki. Via l'elettronica, era stato il grido di battaglia degli Innovatori ormai agosciati perché a

ogni successo di vetture che davano l'impressione di poter benissimo vincere anche senza pilota, le tribune dei circuiti — e anche le poltrone davanti ai Gp a 21 pollici — davano sempre più l'impressione di stare benissimo anche allo stato naturale: vuote. E adesso volete divertirvi? Date un'occhiata ai regolamenti tecnici per il '94. Ricordate il criticatissimo cambio automatico? Eccolo lì: vivo e vegeto. Solo con il comando a bilanciere, è vero, così che i piloti dovranno pur sempre esercitare la loro suprema arte nello spingere o tirare a tempo debito le relative levette. E non parliamo della vituperata sospensione attiva. Proibita? Nooooo. Ammessa: basta che non modifichi l'aerodinamica. E qui ci rituffiamo nella squisita supertecnica, con buona pace del pilota, della sua arte e del suo culo ipersensibile.

Poche idee ma confuse, insomma, per dirla come nelle barzellette sui Carabinieri. Eh no: le idee saranno anche poche, ma sono precise come un bisturi. Della serie: cosa ce ne frega di chi vince e perché: l'importante è che torni lo spettacolo. E allora, dato che i superteam e le Case che al Circus portano l'ossigeno — ovvero il grano — di rinunciare ai loro videogames non ci pensano proprio, sfruttiamo l'uomo per ciò che ancora ci può dare in barba a qualsiasi computer: la sua capacità di sbagliare. Pensate al mondiale testé stravinto dalla Williams e da Prost: cosa avrebbe potuto impedirglielo? Facile: l'obbligo di fare a ogni gara due o tre pit-stop. Pole e giri veloci ne avrebbero ugualmente centrati a raffica, ma sempre meno dei bulloni persi ai box dai meccanici di Didcot. Ed ecco la lampadina che si è accesa in fronte agli Innovatori: ormai il casino succede soltanto durante le soste, mettiamoci di nuovo quel rifornimento immolato qualche anno fa sull'altare della Dea Sicurezza. Se il testacoda di Berger uscendo dai box in Portogallo ha fatto tanta audience, pensa che succedesse un bell'incendio multiplo, magari con anche una scottatina a quella sala stampa al piano di sopra e piena di giornalisti rompiballe che nemmeno pagano il biglietto. E la sicurezza? Pazienza: show ci vuole, show. E con questi piloti che non si fanno più neanche un graffio, ringraziamo se invece di tuta e casco non imporranno loro un costume da carnevale. Pensate che scena una bella monodivisione con Senna sul podio vestito da Zorro...

ORSI

