

AUTO SPRI N

SETTIMANALE **23**
Anno XXXIII
8-14 giugno 1993
Sped. in abb. postale
gr. II/70
L. 3.500
contiene i.p.



**DITE LA VOSTRA
C'È IN PALIO
IL CASCO DI JEAN!**

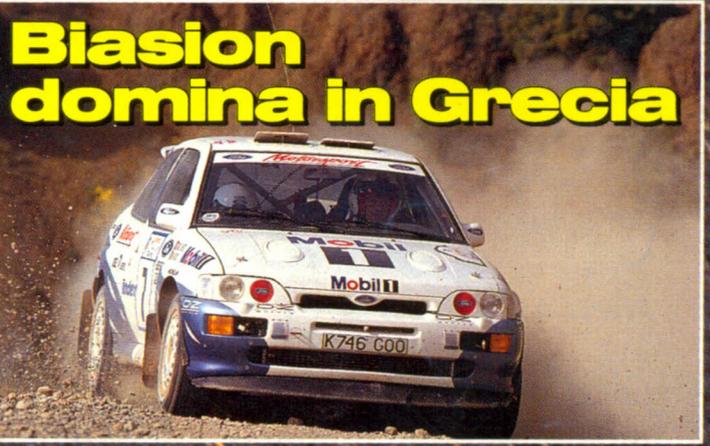


**FORMULA 1
VERSO IL CANADA**

Alesi come Gilles?

IL CIRCUS SOSTIENE CHE...

fotoORSI



**Biasion
domina in Grecia**

fotoCOCKPIT

**IN REGALO
UN DOPPIO
POSTER**



**SUPERTEST FERRARI F40 vs JAGUAR XJ220
F.3000 A PAU F.3 A VALLELUNGA CIVT A BINETTO**

REDAZIONE
40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7, telefono 051/62.27.111,
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
PABLO 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-
seth, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni
Paterini, 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/B - 20094
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Feltsina, via San Pier Tommaso
18/G - 40139 Bologna - tel. 051/49.22.50 - 54.24.10.

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 Facchiavelli** - Progettazione
grafica: **Paolo Resca** - Ufficio Pubblicità: **Loredana Malagutti** -
Ufficio concorsi: **Serenza Santoni** - Ufficio diffusione:
Ulderico Campanone - Ufficio abbonamenti: **Roberto Galvani**



VELOCITÀ

SUPERTEST
14 Mostri sacri
Sulla pista di Misano abbiamo messo a confronto le due regine del campionato Gt: ecco i segreti di Ferrari F40 e Jaguar Xj220

FORMULA UNO
28 Non solo sponsor
Il brand manager della Marlboro crede nella rapida ripresa della Ferrari e pronostica una vittoria del Cavallino entro l'anno

FORMULA UNO
32 L'isola del tesoro
Scopriamo tutte le caratteristiche del circuito di Notre Dame che sarà sede del Gp del Canada. Patrese spiega come si guida...

FORMULA INDY
52 Ancora ovale
Il Circus americano è tornato in pista dopo la 500 Miglia di Indy per la disputa della gara di Milwaukee. Ecco come è andata...

FORMULA 3
56 Gara a Vallelunga
Dopo il successo nel Gp di Montecarlo i nostri piloti sono tornati a lottare per il campionato tricolore. Ed è finita così...

TURISMO
60 Gara a Binetto
Alfa, Bmw e Peugeot si sono date battaglia sul piccolo circuito pugliese nel quinto appuntamento del campionato tricolore

RALLY

MONDIALE
74 Il ritorno di Miki
Biasion vince il rally dell'Acropoli centrando la prima affermazione al volante della Ford. Riaprendo il discorso iridato...

L'ALTRA DOMENICA

90 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, canaglia
di Giorgio Faletti
35 Domenica notte
di Carlo Cavicchi
114 Bastian contrario
punto di vista controcorrente



22 F.3000
Lamy vince a Pau



84 Nuova era
Mercedes con Serie C



COCKPIT

RUBRICHE

- 8 lettere**
- 10 news karting**
- 12 news estero**
- 48 news velocità**
- 68 notiziario csai**
- 69 domenica sprint**
- 70 news rally**
- 88 news on the road**
- 106 portobello**
- 107 crucisprint**
- 110 dove si corre**
- 113 teleschermo**

io, canaglia



Formula Unno

■ **GIORGIO FALETTI**

Proposta per aumentare lo spettacolo e contenere i costi nell'attuale Campionato del Mondo Conduuttori:

a) Le automobili potrebbero essere eliminate. I piloti correrebbero sui pattini. Sarebbero ovviamente vietate le ginocchia attive e qualsiasi forma di minigonna, anche se indossata dal pilota.

b) Divieto assoluto di usare propellenti altamente inquinanti come fagioli, ceci, cipolle, castagne che sarebbero inoltre tossici per il concorrente che segue...

c) Ai conduuttori sarebbe concesso, tramite apposite mazze ferrate, di darsi delle legnate tremende sulla capoccia, opportunamente protetta, al posto dell'obsoleto casco, da un elmo vikingo con le corna.

È allo studio una forma di handicap per piloti particolarmente dotati, come Berger e Comas...

d) Divieto assoluto di colpirsi durante i giri di qualifica, comportamento che verrebbe giudicato «inqualificabile» dalle F.I.S.A. (Federazione Internazionale Sport Atroci).

d) Partenza lanciata e utilizzo, ogni qualvolta serva, della peace-bike, la bici di servizio, condotta da Franco Chioccioli. I piloti si devono accodare ed è severamente vietato bastonarsi durante l'esposizione delle bandiere gialle, pena l'esclusione dalla corsa: ciò permetterebbe ai commissari di eliminare dalla pista dentiere, lenti a contatto, menischi e altri detriti tecnici.

e) È quasi certo che, durante il Campionato, qualche pilota possa rimetterci, è il caso di dirlo, le corna: niente paura! Essi sarebbero prontamente rimpiazzati scegliendo nell'ampio vivaio rappresentato da certi ultras, che in numerose manifestazioni teppistico-sportive, tanto lustro hanno dato al nostro Calcio.





 **CLIC**

**Chi ti ha dato
la patente?**

POFF

Quando la F1 non

Monoposto inarrivabili a livello tecnico, piloti che si trovano così a dominare Gran Premi che diventano soporiferi e che solo per qualche scherzo del destino possono avere un esito diverso da quello scontato per i valori al via. Questa è la Formula 1 di oggi. Ma una volta non era così e molti Gp — se non i campionati — offrivano emozioni eccezionali fino a una conclusione che diventava chiara solo alla bandiera a scacchi...

ROBERTO BOCCAFOGLI

Silverstone, 12 luglio 1987. Il mondiale parla la lingua di una Williams-Honda imbattibile, di un altro pianeta, anche se la classifica iridata vede in testa la Lotus. Una Lotus gialla come vuole il suo sponsor, spinta dallo stesso 6 cilindri Honda Turbo della Williams, ma con un'arma in più: la sospensione attiva che solo un mese prima ha consentito al giovane Senna di sbancare Montecarlo e Detroit. Sei Gp già disputati e Ayrton conduce nel mondiale con 27 punti: 3 più di Piquet che ha finora raccolto la bellezza di quattro secondi posti, ma non vince da Monza dell'anno precedente; e 6 punti su Mansell: il solito Mansell che si guarda bene dal cercare i piazzamenti, che ha già vinto due volte dall'inizio del campionato, l'ultima solo sette giorni prima al Gp di Francia. Ed è proprio nell'attesa di un altro acuto di Nigel che Silverstone si sveglia, domenica mattina, sotto un sole e un caldo impietosi. In qualifica il dominio targato Williams-Honda è stato assoluto. Ma a sconvolgere i pronostici di un Gp britannico «prenotato» da Mansell c'è la pole position che ha invece premiato Piquet: alla media super-record di 256,3 chilometri l'ora e con la miseria di 7 centesimi di secondo di margine sul compagno di squadra.



Nigel Mansell nel Gp di Gran Bretagna '87 sta braccando Piquet: nonostante un pit stop e i serbatoi praticamente vuoti è riuscito a vincere la corsa passando anche sul prato...

Un duello, in piena regola. È questo quanto ci si attende sulle tribune di Silverstone, gremite fino all'impossibile, o davanti ai teleschermi di tutto il mondo. Quando si accende il semaforo rosso, gli occhi sono incollati su quelle due Williams appaiate in prima fila: chi andrà in testa alla prima curva — si pensa — avrà in tasca

una bella fetta di vittoria: superare nei curvoni da 230 all'ora di Silverstone già non è un gioco, figuriamoci fra due vetture dalle prestazioni identiche... E invece, Piquet sbaglia la partenza e finisce per fare perdere il ritmo anche a Mansell, con il risultato che in testa va la McLaren di Prost campione in carica. L'incubo di casa Williams dura lo spa-

faceva dormire...



foto Orsi

zio di un chilometro: Piquet riprende infatti la leadership di prepotenza alla seconda curva; Mansell supera Prost alla terza, a Becketts, e la fuga Williams ha ufficialmente inizio.

Ma ciò non basta a rinfrancare le tribune di Silverstone: le Williams volano di un ri-

tmo tutto loro, ma in testa non c'è Mansell: c'è Piquet, e ha tutta l'aria di non avere problemi. L'altalena di record sul giro fra i due compagni-nemici inizia così a riscaldare l'ambiente. Prima Piquet sembra allungare leggermente. Poi Nigel che centra record a raffica dal 18. al 21. passaggio. Risposta di Piquet al 22. ed ecco Nigel ribattere al 29. Ma Nelson

non ci sta e al 33. fa suo il nuovo primato. Ormai si è a metà gara e le Williams hanno tutta l'aria di non fermarsi a cambiare le gomme. Ma al 35. giro, colpo di scena! Mansell entra ai box a tutta velocità, cambia e rientra ancora secondo, ma a oltre 28" da Piquet. Piquet che non rientra affatto: si scopre infatti che la sosta di Mansell non era stata causata dal deterioramento dei pneumatici, ma dalla perdita di un piombino anteriore sinistro dalla sua Williams, rimasta pertanto sbilanciata.

Gara finita, quindi. Almeno così viene spontaneo pensare. E invece no: non si sono fatti i conti con SuperMansell. Silverstone è temutissimo da tutti soprattutto per una ragione: l'elevatissimo consumo di carburante che impone. E infatti Nigel si trova ben presto con il computer di bordo che gli segnala che di questo passo, record su record come ha preso a centrare nel «folle» tentativo di avvicinare Piquet, non inizierà neppure l'ultima tornata prima della bandiera a scacchi. Ma Mansell da questo orecchio non ci sente. 50. giro, 15 alla fine: prodezza dopo prodezza, superando doppiati sull'erba e utilizzando la pista ben al di là dei cordoli, Mansell si riporta a 14" da Piquet che ha appena doppiato anche Prost, quarto alle spalle di Senna. Per Nelson non sono tutte rose e fiori: diversamente da quelle di Mansell, le sue gomme sono in grande crisi. E Nigel sta arrivando...

Giro numero 58, sette alla fine. Mansell fa esplodere le tribune in un boato con l'ennesimo record e ormai vede Piquet molto vicino. È una lotta pazzesca, nel corso della quale anche la Lotus di Senna viene doppiata come fosse ferma. Ce la farà Mansell a coronare il suo miracolo? È il dubbio di pochi secondi. 63. passaggio: Nigel raggiunge di slancio Piquet e lo attacca da sinistra, fuori traiettoria, a oltre 250 orari. Piquet si difende chiudendo. Nuovo tentativo: Piquet richiude: ma è solo una finta e Mansell passa sulla destra, involandosi indisturbato. Ormai il suo computer di bordo è impazzito, lo implora di rallentare se vuole finire. Ma Mansell non ci sente e nell'ultimo giro il motore gli si spegne per due volte nelle curve a sinistra perché non arriva più benzina. Ma ormai è la bandiera a scacchi, con Piquet a meno di due secondi...

2/SEGUE

FERMO POSTA

LETTERA FIRMATA - Roma. Gerhard Berger non è stato oggetto di nessun «linciaggio». Fa parte del nostro mestiere rilevare gli errori compiuti da un pilota. E dal nostro punto di vista, di errori ne sono stati commessi. Senza che «ci sia qualcosa sotto»: anzi, certe insinuazioni ci danno francamente fastidio.

CRISTINA BERRA - Carnago (Varese). le osservazioni rivolti in tv da Alessandro Zanardi durante il Gp di Montecarlo hanno fatto discutere molti. Trattandosi del giudizio espresso da un collega, preferiamo lasciare a qualcuno le proprie opinioni in proposito.

MASSIMO MAESTRI - Samarate (Varese). I rifornimenti in corsa durante i Gp di Formula Uno sono qualcosa di più di una proposta, ma in chiave '95, non per l'anno prossimo. Le prospettate gare di F. 1 sui circuiti ovali, invece, hanno apparentemente subito una battuta d'arresto. Di tre piloti che ha menzionato, il solo Herbert ci risulta sposato.

MICHELA GOTTIFREDI - Olgiate Molgora (Milano). Come avrà visto, il servizio in questione esce sul numero successivo. Ogni campionato, a seconda delle esigenze e caratteristiche, merita un trattamento appropriato.

VINCENZO PARRELLO - Roma. Le ditte che ospitano nelle nostre rubriche di modellismo dovrebbero rappresentare il meglio della produzione. Forse potrebbe avere maggior fortuna contattando direttamente un rivenditore autorizzato. Per quanto riguarda l'abbonamento annuale, non abbiamo bollettini specifici in quanto le modalità di pagamento, con le indicazioni che forniamo sulla rivista, ci sembrano piuttosto chiare. Ci spiace che abbia avuto problemi, ma temiamo che dipendano dal servizio postale.

MICHELE PETIX - Palermo. Diventare piloti del mondiale non è certo una cosa facile, ma non bisogna scoraggiarsi. In teoria, il talento (quello «vero») è già un ottimo passaporto.



PHOTO 8

Sei domande al pianeta della IndyCar

A pagina 22 di Autosprint n. 21 del '93 c'è la foto della vettura di Jones, team Antonio Ferrari. Sulla fiancata appare la scritta «Marcelo» con i colori blu e rosso. È per caso un gesto per ricordare Jovy Marcelo, scomparso l'anno scorso a Indianapolis? Se è così vorrei vedere una foto di questo pilota. 2. Il regolamento di F. Indy quanti partenti prevede per ogni gara, a parte Indianapolis? 3. Nel caso in cui in una gara Indy arrivino al traguardo solo 8 vetture, i punti restanti fino al 12. posto vengono assegnati? 4. Perché Cheever nelle prime due gare aveva il n. 69 e a Long Beach il 99? 5. Nei «resoconti» delle gare Indy non potreste pubblicare, come per la F.1, i motivi dei ritiri, il giro, una piantina del circuito ecc? E nella gara del 13 giugno a Detroit, che coincide con il Gp Canada F1; ci sono possibilità che gli orari non si sovrappongano?

Umberto Farsoni
S. Giacomo (Mantova)

Sulle monoposto dell'Euro-motorsport c'è sia lo sponsor Marcelo Group che la scritta «Jovy Marcelo Foundation»; si tratta appunto di una fondazione intitolata alla memoria dello sfortunato pilota filippino che aiuta i piloti emergenti. Per quanto riguarda i partenti, a parte appunto la 500 Miglia che ne prevede 33 non esiste il criterio della F.1 che prevede un numero fisso, visto che è possibile non partecipare al-

l'intero campionato. Nel caso in cui le vetture classificate siano meno di quelle previste in zona punti, questi ultimi vengono attribuiti a seconda dei giri percorsi. Cheever ha prima cambiato la denominazione del team e poi a Indy, dove ha pilotato una Lola-Buick invece della solita Penske, aveva un numero di gara ancora diverso. Pubblicare i motivi dei ritiri non è sempre facile: le gare terminano quando in Italia è notte fonda. Ma se la F. Indy prenderà davvero piede in Italia (come speriamo) avrà sempre più spazio. Niente da fare, purtroppo, per Detroit e Montréal visto che praticamente gli orari delle due gare coincidono.

Il mistero del... sempreverde

Vorrei chiedere chiarimenti sulla famosa «benzina verde», perché secondo me esistono in merito dei dubbi e delle contraddizioni circa il suo impiego; su una rivista specializzata, tempo fa, ho letto che utilizzare tale carburante su vetture prive di catalizzatore significa inquinare in maniera uguale o addirittura superiore di quanto non si

faccia con una vettura tradizionale; viceversa, sul libretto di uso e manutenzione della mia auto (non catalizzata) per ragioni ecologiche è addirittura consigliato l'uso di benzina senza piombo! Vorrei allora sapere: quale di queste affermazioni è esatta; se la benzina verde è compatibile coi normali motori «non ecologici» e quali differenze si riscontrano fra auto a benzina normali e auto normali con benzina verde, se esistono diversi tipi di benzina verde e infine, in rapporto a quanto sopra detto, se le vetture ufficiali da rally alle quali è imposto l'impiego di tale carburante sono dotate di catalizzatore e se questi due, benzina e catalizzatore, sono o no uguali a quelli di serie.

Paolo Masuri - Nuoro

Ancora una volta torniamo a occuparci dell'argomento benzine, sia in chiave «stradale» che per quanto riguarda le competizioni, nel tentativo di dissipare legittimi dubbi e incertezze. La stragrande maggioranza dei motori installati sulle moderne auto di produzione può funzionare sia con benzina sen-

za piombo che con la classica «super», anche in assenza di marmitta catalitica. Stante però il fatto che se si usa la super su una vettura «verde» il catalizzatore va a farsi benedire, e soprattutto che se si fa il contrario le emissioni possono essere ben più pericolose e inquinanti che con il carburante «normale». Nel primo caso, a proteggere il catalizzatore è il bocchettone di rabbocco, più piccolo. Nel secondo caso, la protezione deve venire dal buon senso di ciascuno, visto che purtroppo molte Case non danno informazioni corrette all'acquirente. È vero che i procedimenti per la produzione di benzina verde (che utilizza aromatici al posto del piombo con funzione antidettonante) possono essere diversi; è vero che la cancerogenicità di certe sostanze è ancora in discussione; ma non sarebbe meglio stare sul sicuro? Per quanto riguarda i rally, la benzina senza piombo è prodotta su specifiche imposte dalla Federazione, e i campioni prelevati sono esaminati dai tecnici; mentre per le competizioni extraeuropee è consentito l'uso del carburante avio. A montare il catalizzatore sono le Gruppo N, che utilizzano lo scarico di serie.

Precisazioni sul Monti Savonesi

In relazione a quanto da voi scritto nel n. 21 del 25-31 maggio 1993, pagina 94, a titolo «Per Vallino ora c'è la Basilicata», intendiamo precisare quanto segue: 1. il Sig. Vallino non è stato «lasciato al palo» per l'eccessiva rigidità delle autorità sportive locali: in verità nessuna domanda d'iscrizione a nome Vallino era giunta al momento della chiusura delle iscrizioni al 31. Giro dei Monti Savonesi, né è giunta in seguito. L'ultima raccomandata ricevuta da parte della Meteco Corse conteneva sì tre domande di iscrizione, ma nessuna intestata al signor Vallino. In seguito la scuderia, riconoscendo l'errore ha fatto pressione affinché l'iscrizione dell'equipaggio venisse accettata seppur a termini scaduti; consultatisi in merito, il responsabile del



ORSI



Le gambe di Johnny e il nome di J.J.

Un po' di tempo fa, i commentatori della Rai accennarono al leggero zoppicare di Johnny Herbert con una frase tipo «adesso cammina bene, però...». La mia domanda è: cosa successe al pilota inglese? Mi sembra di aver sentito qualcosa a proposito di un incidente in F.3000, ma non ne sono sicura. Seconda domanda: come mai J.J. Lehto, il cui nome per esteso è Jyrki Jarvilehto, ha diviso in due il cognome e poi lo ha abbreviato? Perché suona meglio o perché era troppo complicato?

Federica Cafaggi - Busto Arsizio (Varese)

L'andatura leggermente claudicante di Johnny Herbert, attuale pilota Lotus in F.1, è in effetti la conseguenza di un terribile incidente di cui l'inglese rimase vittima a Brands Hatch il 21 agosto dell'88 nella settima gara del campionato F.3000. Johnny, campione uscente della F.3 britannica, in quella gara partiva in pole position, ma dovette vedersela con lo svizzero Foitek. Quest'ultimo, dopo aver causato la prima bandiera rossa (per una collisione con Moreno) al secondo via buttò letteralmente fuori pista Herbert nel rettilineo opposto a quello dei box. Johnny riportò gravissime fratture ai piedi e alle gambe che gli costarono lunghi mesi di inattività. E anche una volta ripresi, dovette troncarsi a metà la sua prima stagione in F.1, quella '89, con la Benetton. Dopo un promettente quarto posto nel primo Gp, in Brasile, accusò una serie di problemi (non riusciva a frenare con forza sufficiente) e fu rimpiazzato da Emanuele Pirro. Per fortuna, le sue condizioni col tempo sono molto migliorate e, anche se oggi zoppica ancora leggermente, Johnny è uno dei piloti più determinati del Circus. Quanto a J.J. Lehto, ha abbreviato il suo cognome in questo modo perché tanto nessuno era in grado di scriverlo o pronunciarlo correttamente...

protocollo delle iscrizioni, sig. Calarco Massimo, ed il presidente del Comitato Organizzatore, sig. Maglione Mario, hanno deciso di non fare alcuno strappo al regolamento. 2. La «buona volontà» auspicata dallo scrivente, supponiamo il signor Leverone, va a nostro parere alla voce «favoritismo», non essendo contemplata né dal regolamento né dal buon senso l'iscrizione d'ufficio per piloti particolarmente conosciuti o meritevoli. Il Comitato Organizzatore non ha affatto inteso «castigare» il signor Vallino, bensì applicare il regolamento in maniera imparziale, così come avrebbe fatto per un qualsiasi, sconosciuto, signor Rossi. 3.

L'organizzazione respinge ogni addebito di responsabilità e ritiene che il fatto si sarebbe potuto evitare semplicemente con maggiore attenzione da parte della segreteria Meteco, che come già spiegato ha dimenticato di inserire la pratica nella busta.

Tre Torri Corse
Albenga (Savona)

Tanto dovevamo all'organizzatore del Giro dei Monti Savonesi, che in questa lettera esprime il proprio punto di vista circa la mancata iscrizione del concorrente Vallino. Ciascuno potrà trarre le considerazioni del caso.

IL CASO

Quanto segue è il resoconto di una squalifica comminata a un concorrente della classe A2. Lo pubblichiamo ritenendolo di interesse generale, ma non come presa di posizione. I regolamenti sono quelli che sono e ogni discussione deve essere a priori. Inoltre, se non si vuole polemizzare ma solo informare, meglio evitare riferimenti e insinuazioni di sorta: si fa senz'altro miglior figura.

Vorrei portare tutti a conoscenza di ciò che mi è accaduto domenica 30 maggio in occasione dell'8° edizione del Rally di Belluno. Dopo aver consegnato l'auto (Peugeot 205 cl. A2) in parco chiuso (ore 11.30 circa) sono tornato in albergo. Alle 12.32 sono stato avvertito telefonicamente che il Sig. Fontani aveva sporto reclamo contro di me e contro il 2° classificato della nostra classe, per irregolarità riguardo alle gomme montate. Con il mio navigatore mi sono precipitato in parco chiuso

**Squalificati
in un rally
per pneumatici
irregolari:
potrebbe
capitare
anche a voi...**

(ormai aperto) dove un commissario tecnico stava verificando la larghezza delle gomme (16.53.13). Tutti gli iscritti della nostra classe montavano questo tipo di gomme. Abbiamo poi saputo che il regolamento prevede che la classe N possa montare le sopra citate gomme, mentre la A debba montare le 13.53.13. La commissione di gara non ha potuto fare altro che accogliere il reclamo ed escluderci dalla classifica. Intendiamo pubblicare la notizia per avvertire tutti coloro che non ne sono ancora a conoscenza: con il nostro caso è stato creato volontariamente un precedente soprattutto per tentare di cambiare una norma poco chiara, non molto corretta e sicuramente ingiusta. Vogliamo terminare ponendo alcuni quesiti:

1) Perché nessuno (né la nostra scuderia, né il nostro fornitore ufficiale, professionista serio e preparato, né gli altri concorrenti della cl. A2) era a conoscenza di questa norma che prevede che macchine meno potenti corrano con gomme più larghe?

2) Il regolamento dà spazio a più interpretazioni?

3) Perché questa norma non è stata applicata prima d'ora, soprattutto in competizioni di maggior importanza?

4) C'è la possibilità, ricorrendo in appello, di avere un riscontro positivo, e in che termini bisognerebbe farlo?

5) L'equipaggio denunciante ha agito correttamente?

6) È onorevole un primo posto ottenuto in questa maniera? Ed esiste la possibilità di una direttiva occulta di qualcun'altro che ne ha tratto un indiretto vantaggio?

Marco Fiorini - Roberto Marzocco - Giorgio Sartosi - Simone Antonini Bassano (Vicenza)



LE GARE

PISTA HAPPY VALLEY

Cervia (Ra), 30 maggio 1993

Classe 60 Minikart: 1. Piccolo (Dap-Comer); 2. Zanellato (Dap-Comer); 3. Marconi (Dap-Comer); 4. Marconi (Dap-Comer); 5. «Alex» (Dap-Comer).

Classe 100 Junior: 1. Bertocchi (Tony-Iame); 2. Cavicchi (Top-Comer); 3. Piccinelli (Kall-Iame); 4. Chierregati (Tony-Comer).

Classe 100 Nazionale: 1. Simonini (Npk-Parilla); 2. Pullero (Kall-Sirio); 3. Minervini (Alkart-Sirio); 4. Mengozzi (Kall-Italsistem); 5. Galetti (Mari-Italsistem).

Classe 100 Internazionale: 1. Zebri A. (Tony-Pcr); 2. Zebri D. (Tony-Pcr); 3. Giorgi (Kall-Rotax); 4. Ceresi (Mari-Italsistem); 5. Agatolo (Tony-Pcr).

Classe 125 Nazionale: 1. Tallot (Kall-Tm); 2. Tomasoni (Haase-Tm); 3. Montanari (Kall-Tm); 4. Storza (Kall-Gilera); 5. Gondoni (Bestkart-Marben).

Classe 125 Internazionale: 1. Aggio (Kall-Pavesi); 2. Montagnani (Tony-Tm); 3. Marangoni (Mari-Tm); 4. Lucchi (Tony-Tm).

Classe 100 Amatori: 1. Bonavita (Birel-Parilla); 2. Berlati (Mari-Parilla); 3. Ragazzini (Birel-Parilla); 4. Garuffi (Birel-Parilla); 5. Pecci (Birel-Parilla).

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Silvagni (Crg-Tm); 2. Regini (Alkart-Tm); 3. Ricci (Mari-Tm); 4. Neri (Kall-Tm); 5. Diotallevi (Kall-Tm).

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Loretì (Kall-Pavesi); 2. Raggini (Kall-Tm); 3. Nardiello (Kall-Tm); 4. Mariani (Kall-Tm); 5. Giovannelli (Kall-Tm).

PISTA LE SIRENE

Cavaglià (Vc), 30 maggio 1993

Classe 60 Minikart: 1. Abrate (Kall) 8 giri in 8'49"37; 2. Venturi M. (Dap) 8'53"02; 3. Bini (Kall) in 8'54"95; 4. Cornale (Dap) 9'02"52; 5. Pianta (Kall) 9'05"17.

Classe 100 Junior: 1. Miotto (Haase-Parilla) 15 giri 13'21"33; 2. Mangeri (Kall-Comer) 13'30"89; 3. Laudani (Tony-Parilla) 13'42"81; 4. Scarafioti (Tecno-Rotax) 13'47"52; 5. Valle (Haase-Iame) 13'49"74.

Classe 100 Nazionale: 1. Barindelli (Mike1-Sirio) 15 giri in 13'14"71; 2. Rosso (Tecno-Atomik) 13'16"36; 3. Capraro (Tony-Italsistem) 13'16"73; 4. Orofino (Mari-Italsistem) 13'17"08; 5. Scottini (Crg-Sirio) 13'27"56.

Classe 100 Internazionale: 1. Baldissone (Pcr-Por) 15 giri in 13'05"36; 2. Scarabelli (Tony-Italsistem) 13'09"08; 3. Lattuada (Mari-Rotax) 13'09"62; 4. Macchi (Dap-Dap) 13'12"23; 5. Subri (Tecno-Atomik) 13'19"14.

Classe 125 Europa: 1. Rotondi 15 giri in 13'22"98; 2. Bargetto 13'23"54; 3. Fotia 13'33"72; 4. Bracco 13'39"65; 5. Broccato 13'40"28 (tutti su Italia Motori-Gilera).

Classe 125 Nazionale: 1. Bozzoni (Tony-Tm) 15 giri in 13'27"03; 2. Stocco (Kall-Tm) 13'33"38; 3. Plati (Kall-Tm) 13'35"95; 4. Quadrarò (Tony-Tm) 13'42"65; 5. Santarella (Kall-Tm) 13'43"57.

Classe 125 Internazionale: 1. Buffa (Kall-Tm) 15 giri in 12'40"42; 2. Suraci (Tony-Pavesi) 12'51"70; 3. Tassisto (Mari-Pavesi) 12'59"86; 4. Bordonì (Crg-Tm) 13'00"35.

Classe 100 Amatori: 1. Alfieri (Pcr-Pcr) 15 giri in 13'44"84; 2. Giacioletto (Tecno-Parilla) 13'45"82; 3. Sambo (Dap-Atomik) 13'52"20; 4. Puppo (Pcr-Parilla) 13'54"82.

Sul podio tutto azzurro della Formula Super A Gianniberti, a lato, si è ritrovato assieme a Fisichella, secondo, e Trulli, terzo. Anche la Formula A ha parlato italiano: il vincitore Moro, in basso, ha preceduto di appena mezzo secondo il connazionale Causio



NELLA COPPA DEL MONDO DI F. S-A E F. A

Gianniberti-Moro coppia d'assi al Gp di Suzuka

SUZUKA — Continua il momento felice dei piloti italiani. Anche nella terra del Sol Levante gli azzurri hanno dominato le classi della 100, Formula A e SuperA, della Coppa del Mondo. Paolo Moro e Nicola Gianniberti hanno conquistato la vittoria nelle rispettive classi. Il tempo incerto e la pioggia hanno rimescolato le carte aumentando non poco il lavoro dei meccanici. Il dominio di Gianniberti nella formula SuperA non ha mai vacillato: il pilota piacentino ha dominato nei tempi di qualificazione in 48"395 precedendo di 2 decimi Fisichella, Trulli, Manetti, Belicchi, Daniele Parrilla e il rientrante Danilo Rossi, poi butato fuori pista in finale da un giapponese. È però Fisichella ad aggiudicarsi la prefinale, nella quale la pista umida e insidiosa rende più spettacolare la gara. Alle spalle del romano si piazzano Manetti, Belicchi, Trulli e Beggio. La finale disputata con l'asfalto asciutto all'inizio e bagnato nelle fasi finali, scombuscola nuovamente le situazioni e Gianniberti

precede sotto la bandiera a scacchi di 3 secondi Fisichella tallonato da Trulli, Antonelli e Belicchi. Un podio tutto italiano come già da tempo si è abituati a vedere nelle gare internazionali. Molto incerta è la Prefinale della formula A dove la pista umida ha condizionato molte scelte. A vincere è il giapponese Manabu Kawamoto partito dal fondo dello schieramento con gomme slick, mentre a tutti gli altri era stato detto dai commissari che la gara era da considerare bagnata. Alle spalle del giapponese giunge Oliver Fiorucci, che nelle verifiche del dopo gara, viene trovato sotto peso

di 100 grammi. A nulla valgono i reclami del pilota che viene retrocesso in ultima posizione. Nella griglia della finale è Causio a occupare la seconda piazza, mentre Moro e Rodriguez sono in seconda fila. La finale si svolge con l'asfalto asciutto i duelli si sprecano. Al vertice Moro e Causio si alternano al comando per tutti i 24 giri della finale e solo all'ultima curva Moro approfittando di un'incertezza dell'avversario conquista la vittoria. Nelle retrovie Fiorucci rimonta posizioni su posizioni tanto che a tre giri dalla fine lotta per il terzo gradino del podio ma una toccata lo relegherà in settima

posizione. Al francese non resta che il miglior tempo assoluto in gara con 49"617 alla media di 91,42 km/h. Il terzo posto alla fine verrà occupato dal nipponico Teruo Ohwaki. Alla manifestazione giapponese ha preso parte anche la 100 Intercontinental C vinta dall'australiano Benjamin Horstman davanti ai giapponesi Keita e Juichi.

COPPA DEL MONDO

Suzuka (J), 30 maggio 1993

Formula SuperA: 1. Gianniberti (Haase-Rotax-Dunlop) 24 giri in 20'16"155 alla media di 89,51 km/h; 2. Fisichella (Pcr-Por-Bridgestone) a 2"988; 3. Trulli (Tony-Rotax-Bridgestone) a 3"725; 4. Antonelli (Pcr-Pcr-Dunlop) 5"162; 5. Belicchi (Tony-Italsistem-Bridgestone) a 8"733; 6. Motoyama (Merlin-Italsistem-Bridgestone) a 9"724; 7. Orsini (Tony-Rotax-Bridgestone) a 9"979; 8. Tarada (Kall-Rotax-Dunlop) a 13"094; 9. Hellberg (Kall-Rotax-Bridgestone) a 14"302; 10. Daniele Parrilla (Mari-Italsistem-Bridgestone) a 14"551.

Formula A: 1. Moro (Kall-Italsistem-Vega) 24 giri in 20'11"968 alla media di 89,82 km/h; 2. Causio (Blesse-Fox-Vega) a 0"531; 3. Ohwaki (Kall-Italsistem-Dunlop) a 5"363; 4. Virtanen (Tony-Rotax-Vega) a 5"915; 5. Rodriguez (Kall-Parilla-Dunlop) a 6"585; 6. Terrien (Sodi-Rotax-Vega) a 7"806; 7. Fiorucci (Merlin-Atomik-Vega) a 7"892; 8. Besnard (Tibkart-Rotax-Vega) a 9"921; 9. Maggio (Tony-Rotax-Bridgestone) a 14"235; 10. Surrales (Kall-Parilla-Vega) a 14"136.

TARLAZZI



PER L'ESCLUSIONE DI MARCOLIN NELL'ITALIANO DELLA 125

La Nazionale laurea Abramo, ma sub-judice

BATTIPAGLIA — Il Tricolore della 125 ha fatto tappa sulla pista del Sele il 29 e 30 maggio con il programma che ha proposto per esigenze televisive la gara della Nazionale al sabato. Nella qualifica il più veloce è Abramo (nella foto sotto), davanti a Laudato, con 37"49. Nella prefina il romano è però preceduto da Marcolin. La finale dopo poche battute viene sospesa per un incidente. Si riparte ed è Marcolin che va a vincere davanti ad Abramo e Francioni. Nelle verifiche però Marcolin e Francioni, rispettivamente primo e terzo, vengono esclusi dalla classifica perché i loro motori Tm non vengono trovati non conformi alla fiche d'omologazione. Il veneto interpone prontamente appello contro la decisione che di fatto, se confermata, attribuisce già matematicamente il titolo ad Abramo. Domenica sono poi di scena la 125 Europa e l'Internazionale. Nel monomarca Italia Motori-Gilera il

più veloce nei tempi è Iacoangeli, in 38"96, davanti a Parilli. La lotta per il successo è poi riservata a tre soli piloti sia nella finale che nella prefina: in entrambi i casi la spunta sempre Sapere, mentre Sfera e Iacoangeli si scambiano le posizioni d'onore del podio. Accesa è infine la battaglia nella Internazionale con Casio più veloce nelle qualifiche in 37"04. Dopo le manche arriva in pole Biasuzzi, mentre Piccini è solo 15. dopo l'esclusione da un incontro per

la perdita della carenatura, ed è appunto il trevigiano a imporsi nella prefina. Nella finale Biasuzzi deve però piegarsi di fronte a un Piccini che ha risalito la corrente.

TRICOLORE

2. prova, Battipaglia (Sa), 29-30 maggio
Classe 125 Internazionale

Le classifiche

Prefinale: 1. Biasuzzi (Kall-Tm); 2. Paolini (Kall-Pavesi); 3. Ghiotto (Kall-Pavesi); 4. Tarabelli (Kall-Pavesi); 5. Gagliardi (Crg-Pavesi); 6. Baldelli (Kall-Tm); 7. Piccini (Crg-Pavesi); 8. Di Gianvito (Dap-Pavesi); 9. Di Cecco (Dap-Pavesi).

Finale: 1. Piccini (Crg-Pavesi); 2. Biasuzzi (Kall-Tm); 3. Baldelli (Kall-Tm); 4.

PATERLINI



CONTROLLO DI CAMBER E CONVERGENZA

Assetto subito ok



A seconda di come si posiziona lo strumento si può controllare la convergenza delle ruote, sopra, oppure il camber, sotto



fotografie VOLTINI

È da qualche giorno disponibile presso la Giugni Racing Kart di Voltana in provincia di Ravenna un nuovo interessante strumento per verificare rapidamente la convergenza e il camber anteriori di un kart. Di concezione completamente nuova rispetto agli strumenti finora impiegati per misurare questi angoli caratteristici dell'assetto, lo strumento in questione si compone di due pezzi snodati che vanno infilati nei fuselli di sterzo e messi in parallelo fra loro da un'asta: su un'apposita scala graduata è così possibile leggere l'angolo che l'asse della ruota anteriore viene eventualmente ad avere su un piano parallelo (convergenza) e perpendicolare (camber) rispetto al suolo. La registrazione della convergenza viene effettuata leggendo direttamente la variazione della misura, inoltre è possibile riscontrare anche differenze di angolazione fra la sterzata di destra e quella di sinistra. Questo strumento viene commercializzato al prezzo di lire 200.000 più Iva dalla stessa Giugni Racing Kart, telefono 0545-72844.

PATERLINI



Volante ergonomico Free Line

Si è visto in gara in occasione della 2. prova del campionato europeo a Jesolo il nuovo volante della Free Line. Come tutti i volanti Free Line anche questo è rivestito in pelle, ma la novità sta nella forma, che, pur restando circolare, varia di disegno e spessore dove viene impugnato dal pilota. Le parti strette dalle mani hanno infatti un disegno ergonomico tale da facilitare la presa diminuendo lo sforzo necessario per guidare il kart. È stato portato in gara dal francese Fiorucci e dall'italiano Cesetti che si sono mostrati entusiasti. La commercializzazione inizierà fra pochi giorni e il prezzo è di lire 100.000 + Iva.

CALENDARIO

Chiusura tricolore a Cervia

La pista di Happy Valley, domenica 13 giugno, ospiterà l'ultima prova del campionato italiano della 125. Il programma, al momento di andare in stampa, non è stato ancora definito ufficialmente, ma siamo ugualmente in grado di indicare lo svolgimento di massima della manifestazione. Sabato mattina i piloti delle tre classi si cimenteranno nei tempi di qualificazione, mentre nel pomeriggio avranno luogo gli incontri dei gruppi. Domenica si disputeranno le prefinali e le finali inizieranno alle 14.30.

13 giugno

— Pista Verde Caselle di Altivole (Tv) 60, 100, 125, Amatori

— Circuito di Trecchina Trecchina (Pz) 60, 100, 125, Amatori

— Pista Happy Valley Cervia (Ra)

campionato italiano classe 125

— Pista di Fondi Fondi (Lt) 60, 100, 125, Amatori

— Pista del Paradiso S. Maria del Molise (Cb) 60, 100, Amatori

— Pista Cilento Corse Casalvelino (Sa) 60, 100, 125, Amatori

20 giugno

— Pista Romea Pomposa (Fe) 60, 100, 125 Amatori

— Pista Nuvolari Curtatone (Mn) 60, 100, Amatori

— Pista Le Sirene Cavaglia (Vc) 60, 100, 125, 1

00 Amatori

— Pista Ionica Mottola (Ta) 60, 100, 125, Amatori

— Circuito di Castelvolturno Castelvolturno (Ce) 60, 100, 125, Amatori

— Pista dell'Adriatico Montesilvano (Pe) 60, 100, 125, Amatori

— Pista Mainenti Ramacca (Ct) 60, 100, 125, Amatori

— Pista d'Orò Bagnoli di Tivoli (Roma) 60, 100, 125, Amatori

— Circuito di S. Nicolò Arcidano S. Nicolò Arcinao (Ca) 60, 100, 125, Amatori

— Pista di Ala Ala (Tn) 60, 100, 125, Amatori

SUPECAR
L'Adac Gt promuove l'Honda

ZOLDER — Prima vittoria nella categoria Gran Turismo per una Honda Nsx che con Armin Hahne e il team Seikel Motorsport si è aggiudicata la 2. prova del Campionato Tedesco Adac Gt, alla quale hanno assistito ben 12.000 spettatori. Per soli 79/100 di secondo Hahne è infatti riuscito a prevalere sul poleman Nissen, con la nuova Bmw M3 Gtr ufficiale del team Isert, dopo un'iniziale fuga al comando di Grohs, con la Porsche Carrera Rsr del Porsche Zentrum, poi sceso in terza posizione e, nell'ultimo giro, retrocesso addirittura in 6. per mancanza di benzina, avendo consumato più del limite dei 40 litri imposto dal regolamento Adac Gt. Cecotto, con l'altra Bmw M3 Gtr ufficiale, si è dovuto invece accontentare della 4. posizione dopo aver ricevuto una penalità di 20 secondi, per partenza anticipata. Niedzwiedz, con la Ford Escort Rs Cosworth del team Wolf, e Reuter, con la Porsche 969 Turbo Rs del team Joest, sono stati invece costretti a lasciare la lotta a due giri dal termine per essere rimasti anche loro a corto di benzina. Bella è stata anche la lotta in 2. divisione fra Widmann, vincitore con una Toyota Mr2 e Seher (Nissan 200 Sx).

Wolfgang Monsehr

GRAN.TURISMO

Zolder (B), 30 maggio

2. prova del campionato

La classifica: 1. Hahne (Honda Nsx), 23 giri in 42'16"35, media 136,947 kmh; 2. Nissen (Bmw M3Gtr) a 0"79; 3. Von Gartzen (Porsche Carrera Rsr) a 20"24; 4. Cecotto (Bmw M3 Gtr) a 22"19; 5. Nielsen (Honda Nsx) a 33"09; 6. Grohs (Porsche Carrera Rsr) a 38"90; 7. Leinemann (Porsche Carrera Rsr) a 1'23"21; 8. Trunk (Porsche 968 Turbo S) a 1'29"49; 9. Koll (Porsche Carrera Rsr) a 1'33"76; 10. Bernel (Ford Escort Rs Cosworth) a 1'35"72.

□ **Giro più veloce:** Cecotto (Bmw Gtr), 1'48"40, media 139,317 kmh.

TROFEO VENTURI

Misano (I), 30 maggio

4. prova del Trofeo

La classifica: 1. Russo 0., 10 giri, 17'39"804, media 137,912 kmh; 2. De Cecco a 2"197; 3. R. Russo a 2"512; 4. Neugarten a 4"322; 5. De Lesseos a 5"507; 6. Krine a 21"255; 7. Tropenat a 23"507; 8. Du Duncker a 31"053; 9. Fiat a 33"139; 10. Badrutt a 43"452.

□ **Giro più veloce:** Mondini, 1'44"824 media 139,433 kmh.

Grande star a Pau è stato Jean Alesi che con l'Alfa 155 ha entusiasmato



PHOTO4

TURISMO FRANCESE □ ANCORA DOMINIO AUDI

Biela vince Alesi show

PAU — Biela nella 1. manche, Biela anche nella 2., Biela che consolida con l'Audi 80 Quattro la sua leadership in classifica generale... ma la vera attrattiva della 4. prova del Campionato Francese Superturismo è stata indubbiamente la partecipazione di Jean Alesi, non da spettatore ma da protagonista con un'Alfa Romeo 155 Gta e un grinta tale da essergli costata nella 1. manche anche una bandiera nera per essersi portato in testa ma... con partenza anticipata. «Volevo rivivere l'atmosfera delle corse del mio paese e, libero dagli impegni in F. 1, questa occasione si è presentata proprio su un circuito che nell'89 mi diede una delle più belle vittorie in F. 3000» ha commentato a fine gara lo stesso pilota della Ferrari. E il pubblico ha gradito, soprattutto i suoi «equilibrismi», che hanno tenuto sempre ad alto livello lo spettacolo. Nella 1. manche le Audi di Biela e Sourd hanno dunque preso subito il largo davanti alla Peugeot di Bouchut, mentre Aiello, vincitore a Digione e a Magny Course con la Bmw 320, non

ha potuto contendere al diretto rivale Aiello la leadership in campionato perché costretto a ritirarsi con il cambio rotto. Giroix si è invece dovuto ritirare per rottura del motore della sua Seat Toledo. La 2. manche è stata nuovamente preda di Biela, ma questa volta il grande spettacolo è venuto dalle due Alfa Romeo 155 Gta di Gache e Alesi. Partito dalla 10. posizione, Gache è stato infatti autore di una bellissima rimonta piazzandosi 2. dopo il ritiro di Sourd

e grazie a un buon gioco di squadra dell'amico Alesi, che con la sua guida ha trovato modo al tempo stesso di entusiasmare il pubblico.

René Alezra

TURISMO

Pau (F), 31 maggio

4. prova del campionato francese

La classifica per somma tempi: 1. Biela (Audi 80 Quattro), 40 giri in 58'11"87, media 113,818 kmh; 2. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 22"05; 3. Malcher (Bmw 320) a 26"44; 4. Moreno (Alfa Romeo 155 Gta) a 48"05; 5. Jabouille

(Peugeot 405 Mi16) a 50"49; 6. Alesi (Alfa Romeo 155 Gta) a 1'09"46; 7. Chatriot (Bmw 320) a 1'24"77; 8. Gache (Alfa Romeo 155 Gta) a 1 giro; 9. Sourd (Audi 80 Quattro) a 1 giro; 10. Basso (Bmw 320) a 2 giri.

1* manche: 1. Biela (Audi 80 Quattro), 20 giri in 28'59"44, media 114,243 kmh; 2. Sourd (Audi 80 Quattro) a 0"23; 3. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) 4. Malcher (Bmw 320) a 13"52.

2* manche: 1. Biela (Audi 80 Quattro), 20 giri in 29'12"43, media 113,396 kmh; 2. Gache (Alfa Romeo 155 Gta) a 5"61; 3. Alesi (Alfa Romeo 155 Gta) a 5"96; 4. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 9"12.

La classifica del campionato: 1. Biela punti 96; 2. Aiello 62; 3. Sourd; 4. Bouchut 58; 5. Jabouille 48; 6. Malcher 45; 7. Moreno 36; 8. Gache 35.

RENAULT EUROPA CUP

Squalificato Pirro De Aysa per un soffio

ZANDVOORT — Vittoria per un soffio di De Aysa il quale dopo gli attacchi iniziali di Kalf e quelli finali di Menghini si è imposto su quest'ultimo per appena 0"399. Per gli italiani è stata una gara da dimenticare, in particolare modo per Pirro che rimane comunque il leader della classifica generale. Vero e proprio bersaglio dei

commissari sportivi, dopo l'annullamento del tempo in prova (che gli avrebbe dato la pole) perché accusato di sorpasso con bandiere gialle, in gara Pirro è stato anche escluso per un contatto iniziale con Castagne, 4. al traguardo. «Camaleone» si è invece capotato all'ultimo giro quando era terzo.

Fabio Ravaioli



RAVAIOLI

RENAULT EUROPA CUP

Zandvoort (NL), 31 maggio

3. prova dell'Europa Cup

La classifica: 1. De Aysa, 25 giri in 34'14"706, media 110,300 kmh; 2. Menghini a 0"399; 3. Van Vliet a 6"869; 4. Castagne a 9"680; 5. Kläy a 10"042;

Dallara fa centro

SILVERSTONE — La Dallara ce l'ha fatta e alla grande: pole e vittoria con Gavin, e 2. posto con Hughes (con motore Fiat Abarth) nella 5. prova del Campionato Inglese di F. 3. È il primo successo oltre Manica per il costruttore italiano che sta ormai conquistando il monopolio della F. 3 europea. Passato alla Dallara dopo che il suo team Edenbridge ufficiale Vaux-

hall aveva abbandonato due gare fa le Ralt, Gavin ha dunque compiuto una gara da autentico dominatore, siglando anche il giro più veloce in 56"01; ma anche Hughes non è stato comunque da meno lottando con lui per il 1. posto. Solo 3. è invece giunto il leader del campionato e grande favorito di inizio stagione, Kelvin Burt, con la Reynard 933 Mugen,

mentre Goossens, secondo al traguardo, è stato squalificato per aver corso senza cassonetto di aspirazione, rotti in un incidente iniziale con Rees. Ora è atteso anche l'«assalto» del campione brasiliano in carica di F. 3, Marcos Gueiros, approdato da questa gara nella serie inglese, anche lui con una Dallara 393 del team Edenbridge. (d. h.)

FORMULA 3

Silverstone (GB), 31 maggio

5. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Gavin (Dallara 393-Vauxhall), 25 giri in 27'34"30, media 144,37 kmh; 2. Hughes (Dallara 393-Fiat Abarth) a 5"17; 3. Burt (Reynard 933-Mugen) a 5"67; 4. De la Rosa (Reynard 933-Mugen) a 6"64; 5. Evans (Reynard 933-

Mugen) a 12"11; 6. De Castro (Reynard 933-Mugen) a 12"38; 7. Gueiros (Dallara 393-Vauxhall) a 18"47; 8. Rosset (Ralt Rt37-Mugen) a 18"98; 9. Arnold (Dallara 393-Mugen) a 19"32; 10. Dufour (Reynard 933-Mugen) a 20"32.

□ **Giro più veloce:** Gavin (Dallara 393-Vauxhall), 56"01, media 144,37 kmh.

La classifica del campionato: 1. Burt punti 48; 2. Goossens 22; 3. Gavin 20; 4. De la Rosa 16; 5. Ribeiro 12.

STOCK CAR

Il grande Earnhardt entusiasma

CHARLOTTE — È stata una vittoria entusiasmante quella di Earnhardt, pluricampione con 5 titoli alle spalle, nonostante ben due penalità: uno stop and go per aver percorso la corsia dei box ad una velocità oltre il limite consentito e a un giro di stop per aver toccato e mandato in testacoda Sacks. Earnhardt ha tagliato il traguardo con appena 4"1 di vantaggio sulla 21enne rivelazione Jeff Gordon dopo un'incredibile rimonta, mentre al comando si alternavano Irvan, Martin, Bodine, Gordon, Jarrett Labonte e Schrader. Un incidente ha invece eliminato Wallace. *Jeremy Shaw*

STOCK CAR

Charlotte (USA), 30 maggio 1993

11. prova della Winston Cup

La classifica: 1. Earnhardt (Chevrolet Lumina), 400 giri in 4.07'25", media 234,116 kmh; 2. Gordon (Chevrolet Lumina) a 4"1; 3. Jarrett (Chevrolet Lumina); 4. Schrader (Chevrolet Lumina); 5. Irvan (Chevrolet Lumina); 6. Elliott (Ford Thunderbird).

La classifica del campionato: 1. Earnhardt 1711 punti; 2. Wallace 1582; 3. Jarrett 1503; 4. G. Bodine 1491.

IMSA

Sempre Fangio II e Toyota

LIME ROCK — Fangio II ed Eagle-Toyota MkIII: sempre e solo loro anche in questa 5ª prova del campionato Imsa che ormai non desta più sorprese. Per Fangio II questa è stata dunque la quarta vittoria di stagione; solo una ne ha lasciata al compagno di squadra Jones, giunto anche a Lime Rock dietro di lui, sebbene fosse stato autore della pole alla media record di 206,953 kmh. Solo 6ª la coppia Moretti-Bell con la Nissan Npt-90. (j. s.)

IMSA

Lime Rock Park (USA), 31 maggio

5. prova del campionato

La classifica: 1. Fangio II (Eagle-Toyota MkIII), 116 giri in 2.05'53"213, media 141,461 kmh; 2. Jones (Eagle-Toyota MkIII) a 1 giro; 3. Cochran (Spice-Chevrolet SE91P) a 5 giri; 4. Paul (Gunnar Porsche 966) a 6 giri; 5. Johnstone-Marvin (Cl Spice-Acura SE93P) a 7 giri; 6. Moretti-Bell (Nissan NPT-90) a 7.

La classifica del campionato: 1. Jones 92 punti; 2. Fangio 87; 3. Paul 50; 4. Bell 44; 5. Tennyson 37; 6. Cobb 35.

EUROSALITE

Il comando torna a Vilarino

ANDORRA — Con questa vittoria il 4 volte campione in carica (dall'89) Vilarino ha ripreso il comando delle operazioni. Faustman ed Egozkue, che si erano imposti nelle due precedenti gare, hanno invece subito uno stop: il primo per un'uscita di strada nelle prove (senza conseguenze), il secondo per noie al motore. Al 2. posto, a sorpresa, si è quindi piazzato il francese Chamberod. Ottimi il 4. posto assoluto (e 3. fra le Sport) della 21enne rivelazione Vinyes Dabad e, sempre fra le Sport, il 5. di Regosa, nonostante un motore non molto «fresco», seguito a 2" da Pacini. Secondo fra le Sport 2000 cc e 17. assoluto è giunto quindi Nazione, al suo debutto. *Jordi Camp*

EUROSALITE

Andorra (E), 30 maggio 1993

4. prova del campionato

La classifica: 1. Vilarino (Lola) in 6'06"955, media 112,820 kmh; 2. Chamberod (Toj 206) a 1"463; 3. Fendrich (Martini Mk) a 4"776; 4. V. Dabad (Osella Bmw) a 5"420; 5. Zabaleta (Lola Loricca) a 8"019; 6. Nerguti (Martini Mk) a 11"439; 7. Boccard (Martini Mk) a 12"182; 8. Regosa (Osella Bmw).

La classifica del campionato: 1. Vilarino punti 70; 2. Faustmann 46; 3. Egozkue 44; 4. V. Dabad 33; 5. Regosa 26.

TURISMO INGLESE

La Bmw continua a vincere con Soper e Winkelhock. Ma le altre case sono molto vicine e preparano l'attacco

DAVID HODGES

OLTON PARK — Il fatto curioso è che nel team Bmw inglese di Schnitzer continuano a dire che non sono soddisfatti e a temere che «gli altri stanno venendo a prenderci». La curiosità è nel fatto che, vi sia alla guida Soper oppure Winkelhock, fino ad oggi è stata quasi sempre una 318i di Schnitzer a vincere, qui a Oulton Park ancora con il tedesco. E dopo 5 gare l'unico successo a Donington della Renault, con il 1. e 2. posto di Harvey (campione in carica) e Menu, sembrerebbe dunque più un exploit, dovuto sul bagnato a ottime gomme Michelin, alla trazione anteriore e ad un peso inferiore, visto che le trazioni posteriori corrono con un handicap di 100 kg. Ma nei timori del team di Schnitzer c'è comunque del vero. Al di là del nudo e crudo risultato di classifica e ad eccezione della prima, le vittorie delle Bmw non sono state infatti mai molto facili. Per la Renault a Donington non si è infatti trattato di un semplice exploit: la Casa francese lotta ufficialmente, con il campione in carica, e ha budget, volontà di crescere e un particolare interesse per il mercato inglese. Poi c'è la Mazda che con la rivelazione Xedos 6 preparata dalla Rd Motosport di Roger Dowson. A Snetterton (3ª gara) dopo la pole avrebbe anche potuto vincere se il suo pilota Watts non si fosse eliminato in un incidente proprio con Soper. Parte del budget per lo sviluppo della vettura arriva direttamente dal Giappone e l'obiettivo è di diventare competitivi per «sbarcare» anche in altre serie continentali; cosa che non dovrebbe essere poi troppo difficile considerando l'efficienza aerodinamica della vettura, l'impegno della nella sua preparazione e il lavoro che la Zytex (nota per la sua attività in F.1) sta effettuando su motore e relativa elettronica. Ci sono poi la Nissan, per ora ancora

un po' a corto di preparazione anche se con Odor la Primera Egt ha comunque già dimostrato buone potenzialità, e soprattutto la Toyota le cui Carina E preparate dalla Tom's sono andate sempre in crescendo tanto che a Snetterton Bailey si è piazzato a un solo secondo e mezzo dal vincitore Soper. Fino ad oggi le più accerrime rivali delle Bmw sono state comunque le Vauxhall che anche in questo 5. appuntamento con Cleland e Allam sono arrivate a ridosso delle vetture tedesche; per il momento il loro handicap è il cambio sequenziale a sei marce, ancora in via di messa a punto. Per vedere la Ford Mondeo bisogna invece ancora attendere: Andy Housse pensava di preparare la trazione posteriore ma poi ha capito che era preferibile l'anteriore e quindi tutto è slittato, probabilmente alla 7ª gara. A trarre grande vantaggio da questa situazione di accesa competitività sono così anche i piloti: indiscrezioni parlano di una «salario» di 300.000 sterline per Soper mentre per i piloti Renault, Toyota e Vauxhall la cifra sarebbe più bassa: «solo» 90.000!

TURISMO

Oulton Park (GB), 31 maggio

5. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Winkelhock (Bmw 318i), 18 giri in 31'59"67; media 150,75 kmh; 2. Cleland (Vauxhall Cavalier 16v) a 5"97; 3. Allam (Vauxhall Cavalier 16v) a 8"43; 4. Odor (Nissan, Primera Gt) a 17"14; 5. O'Brien (Peugeot 405 M16) a 38"14; 6. Flux (Peugeot 405 M16) a 38"75; 7. Verdon-Roe (Toyota Carina E) a 56"60; 8. Nuttall (Vauxhall Cavalier 16v) a 58"90; 9. Ashley (Vauxhall Cavalier 16v) a 1'05"49; 10. Portman (Bmw 318i) a 1'05"74.

□ **Giro più veloce:** Cleland (Vauxhall Cavalier 16v), 1'45"37, media 152,57 kmh.

La classifica del campionato: 1. Winkelhock punti 74; 2. Soper 72; 3. Cleland 45; 4. Allam 44; 5. Bailey 30; 6. Hoy 26.

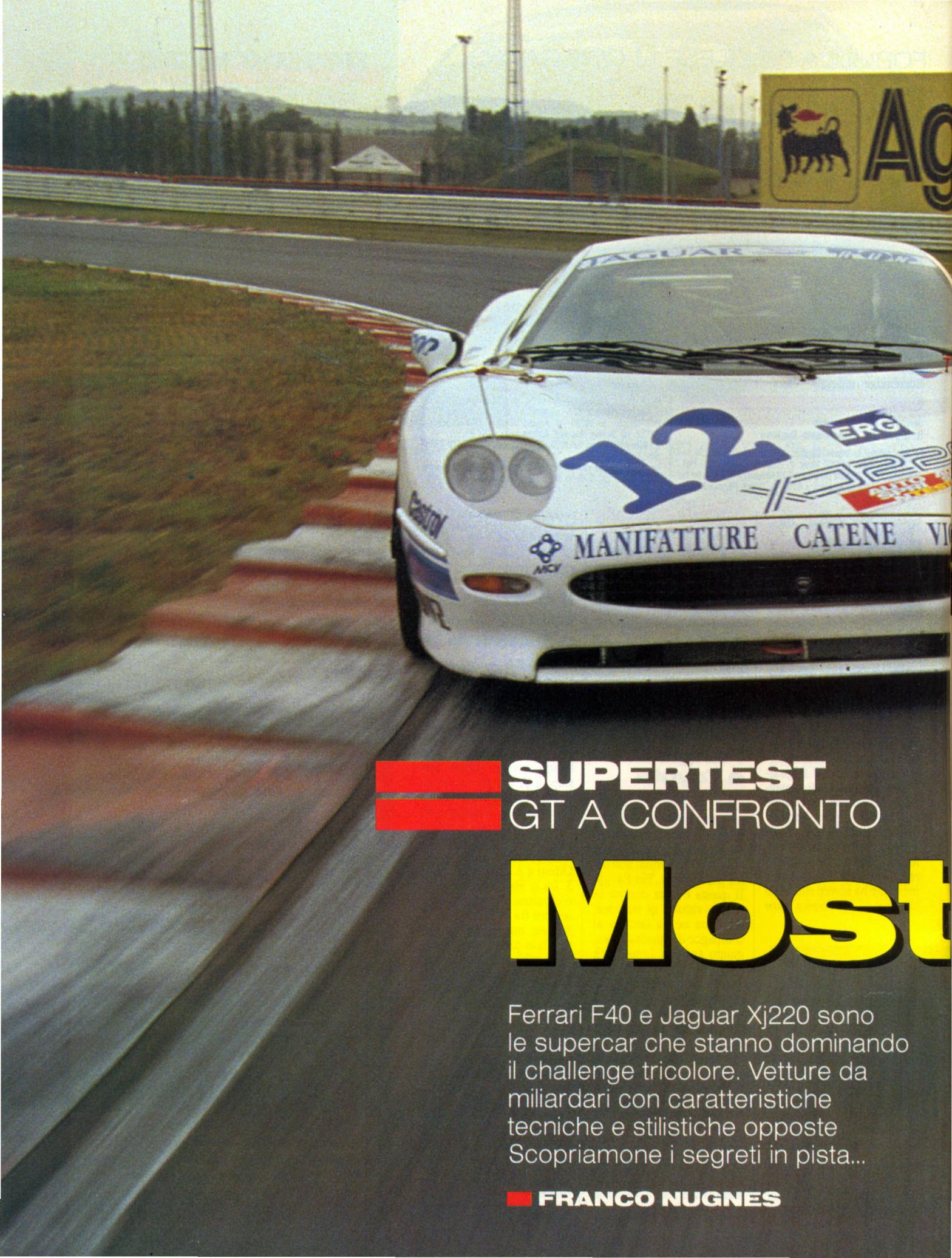


6. Bleekemolen a 13"054; 7. Becker a 14"478; 8. De Viries a 16"641; 9. Drudi a 18"982; 10. Neve a 24"605.

□ **Giro più veloce:** De Aysa in 1'18"357.

La classifica del campionato: 1. Pirro punti 51; 2. Brack e Castagne 50; 4. De Aysa 34; 5. Sebastì Scalerà 30.





SUPERTEST
GT A CONFRONTO

Most

Ferrari F40 e Jaguar Xj220 sono le supercar che stanno dominando il challenge tricolore. Vetture da miliardari con caratteristiche tecniche e stilistiche opposte. Scopriamone i segreti in pista...

FRANCO NUGNES



ri sacri

MISANO — Il sogno fatto realtà. Non si può definire diversamente la sfida in pista fra la Ferrari F40 e la Jaguar Xj220 avvenuta a Misano Adriatico alla vigilia della quarta prova del campionato italiano. Due supercar, due autentici mostri sacri notissimi non solo gli appassionati ma anche chi non ha conoscenze specifiche nel mondo delle corse. Sono degli status symbol per miliardari che in pista hanno sicuramente trovato una dimensione diversa, meno edonistica ma che va a esaltarne l'anima sportiva: siamo

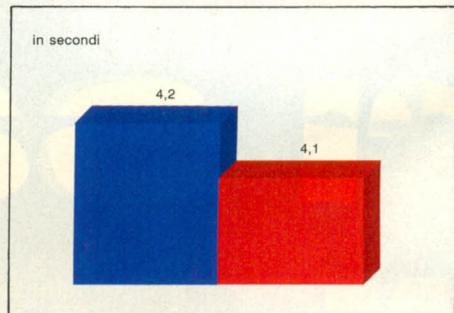
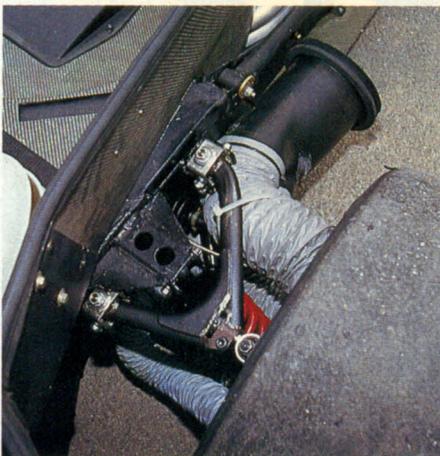
a livello delle top model che sfilano per l'elezione di miss Mondo. Il segreto del campionato Gran Turismo è tutto qui: può vantare un mix di elementi capaci di catalizzare l'attenzione del grande pubblico, sempre più incuriosito da queste vetture così belle e... impossibili (per le tasche dei più). E non è un caso che la Fisa abbia messo al lavoro una commissione che stili un regolamento in modo da lanciare una serie europea che vada a occupare quella nicchia lasciata dalle Sport-Prototipo. Per ora, alle Gt si sono interessati i piloti

Ecco la Jaguar Xj220 di Paolo Cutrera e la Ferrari F40 di Marco Brand, le due regine della serie tricolore Gt, in un passaggio molto ravvicinato, svolto a Misano prima della gara di campionato

gentlemen come Marco Brand e Paolo Cutrera, ma alle loro spalle si stanno muovendo i reparti sportivi delle Case, che stanno valutando se e come entrare nell'ipotetico campionato europeo. Proprio noi di Autosprint lanciamo l'idea di riportare le Gran Turismo in pista in un momento in cui questo genere di vetture era off-limits per la Federazione (vennero cancellate con il colpo di spugna che azzerò all'improvviso i Gruppi B) e non possiamo che essere soddisfatti se la crescita è continua e la categoria, da un abbozzo embrionale sembra ora trovare la forza per fare il grande salto (al di là di certi limiti gestionali...). Ferrari F40 e Jaguar Xj220, in questo momento, rappresentano il must delle Gt. La prima è preparata da Michelotto (by Maranello...), mentre la seconda arriva direttamente dalla Twr ed è seguita come una figlia da Tom Walkinshaw in persona. Le abbiamo messe a confronto per scoprirne il vero potenziale e per metterle a nudo le singole caratteristiche. È emerso, allora, che sono pochi i punti di contatto e molte le diversità che le rendono così affascinanti. La F40 è la massima espressione tecnologica della seconda metà degli anni '80: linee spigolose, forme compatte, prestazioni brucianti. L'ideale per... l'uomo che non deve chiedere mai. La Jaguar, invece, rappresenta questo inizio degli anni '90: styling dominato da linee tonde, forme giunoniche frutto dello studio in galleria del vento, tanta potenza ma mai brutale. Si tratta di due filosofie inconciliabili, che hanno in comune il motore sovralimentato, gabbia di cavalli in quantità. La Ferrari è agile come un... Cavallino, la Xj220 manifesta la potenza del.. Giaguaro. Alla luce dei rilevamenti non deve sorprendere quindi che la rossa (non in questo caso essendo la F40 del test bianca e gialla) risulti ancora un passo avanti. Ma andiamo a scoprire cosa è successo in pista...



In alto, un momento del test svolto a Misano: la F40 ha rivelato una grande progressione, ottenendo 9 kmh in più della Jaguar. Il V8 doppio turbo eroga 535 cv, che sono subito disponibili. Gli uomini del Jolly hanno fatto un grosso lavoro sulle sospensioni: adesso sono su unibal modificati per avere maggiori possibilità di regolazioni



Accelerazione 0-100 kmh

Ferrari F40	4"2
Jaguar Xj 220	4"1

Nessuno se lo aspettava e la prova di accelerazione in breve ha sconvolto le previsioni: la Jaguar, più massiccia e più ingombrante della Ferrari, è risultata più veloce di un decimo! I valori potevano essere migliorati, ma i due piloti non hanno voluto rischiare le... frizioni alla vigilia della gara di Misano e hanno preferito partire senza pericolosi patimenti...





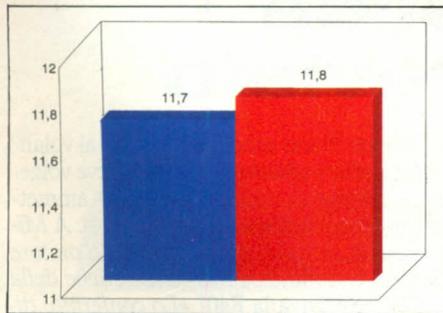
FERRARI F40

La... più amata dagli italiani

È la più amata dagli italiani, ma non è di... Lorella Cuccarini che stiamo parlando. Ci riferiamo, infatti, alla Ferrari F40, l'oggetto del desiderio per molti appassionati delle quattro ruote che da un paio di stagioni ha trovato sfogo anche in pista. A darle lustro agonistico è il Jolly Club, che alla presenza nel mondiale rally con le Lancia Delta Hf di Sainz e Aghini abbinato questo programma tricolore, andato a sostituire la presenza nel SuperTurismo con le Alfa 155. Nelle prime quattro gare disputate Marco Brand ha vinto tre volte (ha ceduto le armi solo a Vallelunga per una rottura meccanica) portandosi posteriormente in vetta alla serie tricolore che lo vede inseguito da Oscar Larrauri con la Ferrari 348 razziatrice nel 2. raggruppamento. La struttura del Jolly Club è coordinata da Andrea Muller, mentre il tecnico di pista è Franco Traverso, dato in prestito da Giuliano Michelotto, il preparatore della vettura. La gestione

sui campi di gara è affidata agli uomini di Bettin, che provvedono anche ai rialzi nella sede di Marghera. Naturalmente il Jolly Club interviene anche con una squadra di suoi meccanici. Esteriormente la F40 del campionato Supercar non è molto dissimile dalle sorelle «stradali»: la prima differenza è data dagli specchietti retrovisori assai più piccoli rispetto a quelli originali ma a uno sguardo più attento si nota che è cambiata anche l'altezza da terra. I tecnici di Michelotto hanno fatto un lavoro sopraffino sulle sospensioni: con l'adozione di nuovi uniball si sono anche visti gli attacchi dei trapezi delle sospensioni, sia davanti che dietro, favorendo le possibilità di regolazione per gli angoli di camber e di caster. La modifica è stata introdotta non appena il regolamento ha liberalizzato il camber, che nelle prime due gare doveva essere limitato a 2,5 gradi. La F40, vero cavallo di razza, ha guadagnato enormemente nella guidabilità ed è diventata meno

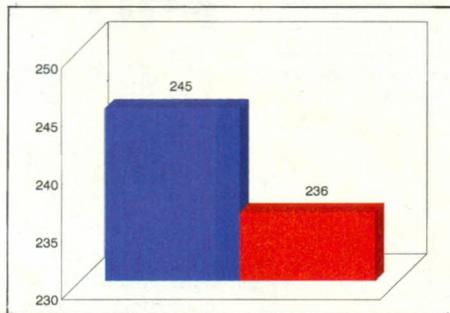
TUTTI I RILEVAMENTI



Accelerazione 0-400 kmh

Ferrari F40	11"7
Jaguar Xj 220	11"8

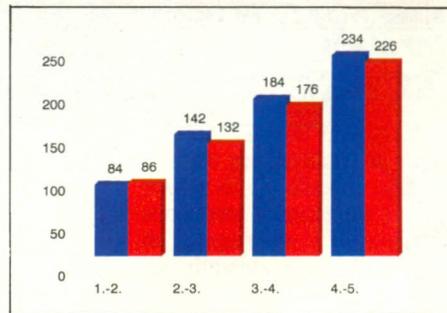
La F40 si riprende quanto ha lasciato nella partenza da fermo: la Jaguar, infatti, nel quarto di miglio paga alla Ferrari un decimo. In questo frangente è emersa la progressione del motore V8 di 90° a doppio turbo Ihi, abbinato all'assetto, notevolmente migliorato con le modifiche delle sospensioni. La Xj220, è meno lontana del previsto, considerando poi che è solo all'inizio dello sviluppo...



Velocità massima

Ferrari F40	245 kmh
Jaguar Xj220	236 kmh

A Misano non esiste un rettilineo particolarmente lungo, per cui nel nostro test abbiamo deciso di partire subito dopo l'uscita dalla curva del Carro. Sia Cutrera che Brand hanno dovuto fare i conti, quindi, con un curvone che a gomme fredde non riuscivano a fare in pieno. La F40, comunque, risulta nettamente migliore della Xj220, rifilando all'inglese 9 kmh in velocità massima. E non è poco...



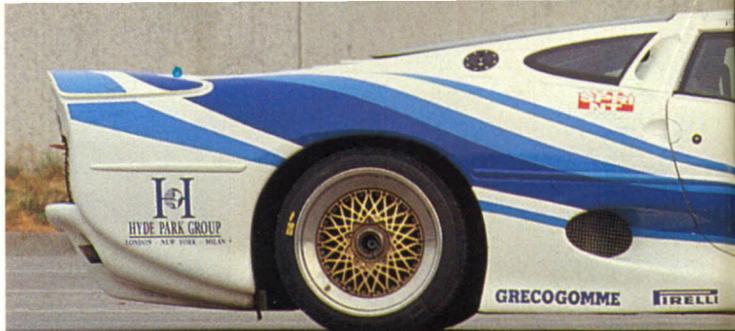
Cambi di marcia

	1-2	2-3	3-4	4-5
Ferrari F40	84	142	184	234
Jaguar Xj220	86	132	176	226

La Ferrari sfrutta appieno la sua agilità e il minor peso: al di là della prima, che è leggermente più corta di quella della Jaguar, la F40 riesce a esprimere valori velocistici significativamente più alti a ogni cambiata. La vettura di Maranello ha una migliore utilizzazione del motore nella fascia medio-alta della potenza.

brutale, specie nella prima fase dell'accelerazione, quando si sprigiona la potenza. Con la semplice preparazione in configurazione Gruppo N il motore V8 di 90° è in grado di erogare una potenza che si aggira intorno ai 535 cv (contro i 479 della versione normale. Dimensioni contenute, un peso di circa 200 kg inferiore rispetto a quello della versione normale). Dimensioni contenute, un peso di circa 200 kg inferiore rispetto a quello della Jaguar sono gli elementi che rendono, almeno per ora, la F40 imbattibile, nonostante paghi una differenza di una trentina di cavalli (forse anche qualcosa di più) alla Jaguar della Twr. La Ferrari non si è rivelata

agilissima nella partenza da fermo (per sua fortuna in gara gli start sono lanciati...) soprattutto per non mettere in crisi la frizione (bidisco a secco) molto sollecitata. Ma una volta con le ruote in movimento, la vettura diventa semplicemente paurosa: i 245 kmh raggiunti prima della staccata del Tramonto dopo la partenza da fermo, la dicono lunga sull'enorme potenziale di questa creatura di Maranello. Stilisticamente la vettura si pone agli antipodi della Jaguar: corta, con tutte le masse molto accolte intorno al baricentro e con linee spigolose frutto dello styling in gran voga negli anni '80: anche nell'aspetto la F40 tradisce la sua anima corsaiaola.

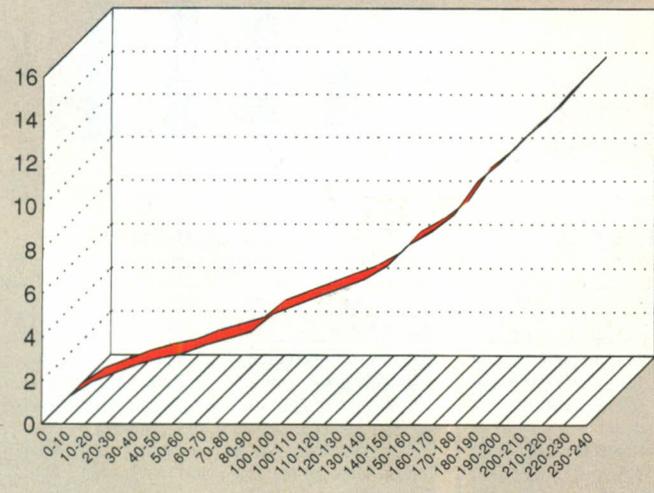


La Jaguar XJ220 della Top Run è seguita direttamente dalla Twr: l'aerodinamica è stata curata in galleria del vento. Le forme tonde caratterizzano la linea, che è molto elegante e personale. Aggressivo il muso

FERRARI F40

Telaio:	scocca in tubi d'acciaio con pannelli di carbonio e kevlar
Motore:	8 cilindri a V di 90° in posizione posteriore-centrale montato longitudinalmente
Cilindrata:	2936,24 cc
Allesaggio x corsa:	82 x 69,5 mm
Rapporto di compressione:	7:1
Distribuzione:	4 alberi a camme in testa con 4 valvole per cilindro
Alimentazione:	iniezione elettronica Weber Marelli con impianto di sovralimentazione dotato di doppio turbo Ihi con scambiatore di calore aria-aria
Potenza max:	479 cv a 6800 giri
Frizione:	bidisco a secco con comando idraulico
Cambio:	Ferrari a 5 marce più Rm
Trazione:	posteriore con differenziale autobloccante a slittamento limitato
Sterzo:	a pignone e cremagliera
Freni:	a disco autoventilanti Brembo da 355 mm di diametro e con pinze a quattro pistoncini.
Sospensioni:	anteriori a ruote indipendenti con quadrilateri oscillanti inferiori e superiori, molle coassiali agli ammortizzatori regolabili, barra antirollio; posteriori a ruote indipendenti con quadrilateri oscillanti inferiori e superiori, ammortizzatori regolabili, barra antirollio
Lunghezza:	4360 mm
Larghezza:	1980 mm
Passo:	2450 mm
Serbatoio:	2 per un totale di 120 litri
Cerchi:	Speedline ant. da 8x17"; post. 13x17"
Gomme:	Pirelli P Zero ant. 245-40/17"; post. 335-35/17"
Peso:	1130 kg

Prova effettuata a Misano il 27 maggio 1993 alle ore 18,24 - Temperatura: 28°; Pressione: 950 Bar; Umidità: 70% - Vento: 1 m/s; Temperatura asfalto: 34°; Condizioni meteo: coperto



IL PARERE □ MARCO BRAND AMMETTE

Più ostica del previsto

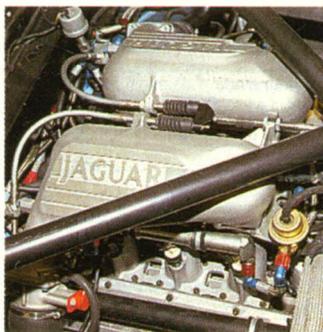
Viste dall'esterno quelle di Marco Brand sono facili vittorie al volante della Ferrari F40. Parte dalla pole e prende il largo nel breve volgere di qualche giro: «Mi fa piacere che da fuori sembri così — ammette il biondo milanese — ma vi posso assicurare che non è così. A Misano, per esempio, in gara ho accusato un improvviso calo di motore e per vincere ho dovuto sfruttare al limite le risorse telaistiche della macchina». È davvero così impegnativa la F40? «Lo confermo, diventa molto ostica da portare al limite: controllare una vettura di oltre 500 cv da oltre 1000 km con una preparazione da Gr. N non può che essere difficile. Bisogna guidare puliti per sfruttare al massimo il motore: piuttosto si sacrifica la percorrenza delle curve per essere al più presto a ruote dritte. L'ala dietro è estetica, non ha carico per cui sul veloce è come guidare sulle uova. La Jaguar, invece, dispone di molto effetto suolo». E come è il comportamento della vettura? «Si riesce a bilanciare bene grazie alle buoni doti di collaudo e all'esperienza della squadra che è fantastica. La F40 quindi è neutra, se affiora il sottosterzo è perché c'è qualcosa in disordine. E vuol dire che c'è ancora da lavorare... È impegnativa ma divertente».

JAGUAR XJ220 DA 1300 KG

Pesante ma molto potente

Il ruolo di challenger della Ferrari F40 le calza a pennello. Ma non è utopistico prevedere entro la fine della stagione una lotta alla pari con la regina delle Gt, perché il potenziale che ancora nasconde sotto il cofano è enorme. Stiamo parlando della

Jaguar Xj220, la creatura studiata dai tecnici della Twr e che viene portata in pista nel tricolore da Cutrera e Bianchi con i colori della Top Run, la scuderia che ha nei fratelli Agnello i preparatori di molte vetture vincenti tanto nei rally che nel Civt. Vista da vicino la Xj220 fa un certo effetto: è ancora più bella di quanto sembra in fotografia! È imponente, lussuosa, tutta curve come le figlie del design degli anni '80. È una supercar da un miliardo di lire sulla quale, in realtà, si può correre con molto meno: la Twr noleggia infatti la vettura pronta corse a un prezzo molto competitivo, tale comunque da rendere abbordabile la categoria anche a chi non è proprio un Paperone. Non solo, ma la Twr offre nel contratto di affitto della Jaguar anche una dotazione di ricambi così completa da consentire l'assemblaggio di una seconda Xj220... La vettura è un vero e proprio laboratorio da corsa, frutto delle precedenti esperienze agonistiche della Twr. Il telaio è derivato da quello che è stato protagonista nel mondiale Sport, mentre il motore è quel 6 cilindri turbo con cui la Rover ha equipaggiato nel mondiale rally la Metro 6R4 all'epoca del Gruppo B. Si tratta di un propulsore che Tom Walkinshaw ha rilevato e sviluppato per l'utilizzo in pista. I 560 cv di cui dispone oggi non sono certo il limite che è in grado di esprimere. La pressione di sovralimentazione del doppio turbo Garrett è bloccata a poco più di 1 atmosfera, un valore di assoluta sicurezza studiato per non inficiarne l'affidabilità. Alla Twr, infatti, stanno lavorando sullo sviluppo per garantire a Cutrera quei cavalli che gli consentirebbero di mettere il sale sulla coda del Cavallino. Le turbine iniziano a spingere da soli 2800 giri, con una notevole progressione, senza mai scalfiare. Il tempo di risposta del turbo-



Sopra, il motore turbo 6 cilindri Jaguar. È il propulsore che la Rover utilizzava nel mondiale rally. Successivamente aggiornato e dotato di due turbine. Ora la potenza è di 500 cv a 7000 giri e può essere ancora aumentata...



compressore è contenuto. Ne guadagna la guidabilità della vettura, che è pur sempre un... «mastodonte». Il posto di guida è funzionale, con tutto a portata di mano e senza eccessi. A dispetto delle forme, stando nell'abitacolo si riesce subito a prendere le misure di questa fuoriserie, che non dà affatto la sensazione di essere ingombrante. È faticosissima, invece, da guidare non essendo servita dall'idroguida. La Jaguar paga nei confronti della Ferrari un peso elevato, che supera i 1300 kg: una massa concentrata soprattutto sul treno posteriore. È per questo che la Xj220, come del resto ogni trazione posteriore che si rispetti, ha una netta tendenza

al sovrasterzo. Si tratta di una caratteristica che si evidenzia nei trasferimenti di carico violenti e nelle accelerazioni troppo repentine. Richiede quindi una guida accorta, dallo stile pulito, e rifiuta di essere brutalizzata. Il cambio è un Jaguar a cinque rapporti: si tratta di una trasmissione di serie ma che solo dopo cinque corse è andata in crisi con gli innesti di terza e quinta. Nulla più. Certo la leva ha un'escursione lunga e bisogna essere precisi nei movimenti, ma basta prenderci la... mano. Clamorosa, addirittura, l'affidabilità: Cutrera, finora, ha cambiato solo il materiale di usura. Null'altro. E Agnello ringrazia...



Sopra, Marco Brand, con il casco, commenta con Paolo Cutrera i risultati dei rilevamenti: il ferrarista attualmente è leader del campionato Gt vantando tre successi su quattro gare. Ed è stato proprio l'editore milanese a rompere l'egemonia F40

JAGUAR Xj220

Telaio: monoscocca in alluminio con cellula a nido d'ape d'alluminio incollata e rivettata

Motore: 6 cilindri a V di 90° montato in posizione posteriore longitudinale

Cilindrata: 3498 cc

Alésaggio x corsa: 94 x 84 mm

Rapporto di compressione: 8,5:1

Distribuzione: 4 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro

Alimentazione: iniezione elettronica Zytek sequenziale con doppi iniettori. Impianto di sovralimentazione con doppio compressore Garrett raffreddati ad acqua con due scambiatori di calore

Potenza max: 560 cv a 7000 giri

Frizione: bidisco a secco Ap

Cambio: Jaguar Sport a 5 marce più Rm

Trazione: posteriore con differenziale autobloccante

Sterzo: a pignone e cremagliera

Freni: a disco autoventilanti sulle quattro ruote Brembo con quattro cilindretti; ant. da 335 mm; post da 300 mm

Sospensioni: ant. e post. a schema push-rod con quadrilateri sovrapposti. Ammortizzatori interni coassiali alle molle. Barre antirollio

Lunghezza: 4940 mm

Larghezza: 2000 mm

Passo: 2640 mm

Serbatolo: di sicurezza Ft3 da 90 litri

Cerchi: Speedline ant. da 9x17"; post. 14x18"

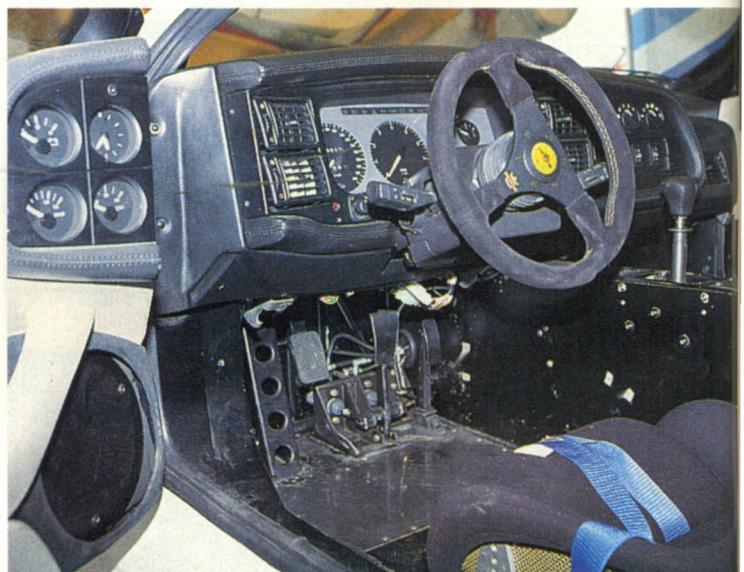
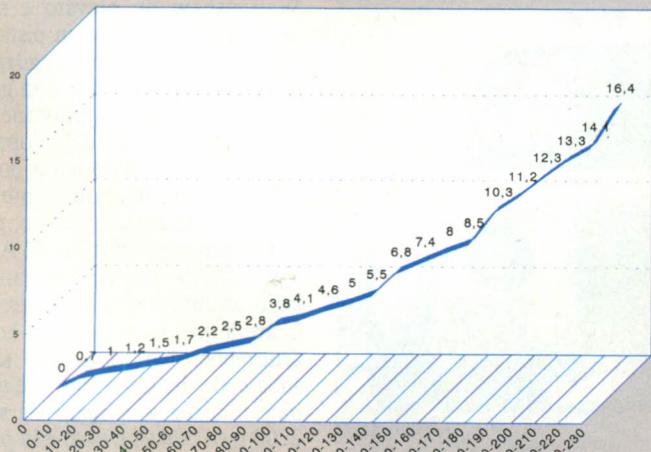
Gomme: Pirelli PZero ant. 245-40/17"; post. 305-645/18"

Peso: 1300 kg

Prova effettuata a Misano il 27 maggio 1993 alle ore 18

Temperatura: 28°; **Pressione:** 950 Bar; **Umidità:** 70%

Vento: 1 m/s; **Temperatura asfalto:** 34°; **Condizioni meteo:** coperto



IL PARERE □ CUTRERA È OTTIMISTA

Spremeremo più cavalli

Paolo Cutrera, 34 anni, lombardo, di professione editore, l'anno scorso si è classificato al secondo posto di classe A1 nel Civt con una Delta. Vanta un notevole bagaglio agonistico iniziato con i monomarca Renault (Coppa Italia R5, EuropaCup 21 Turno) poi affinato con la Gruppo A. Ora ha fatto il salto nelle Gt con la Jaguar Xj220: «Sono molto soddisfatto della scelta: la Xj220 è una vettura molto divertente, molto maneggevole nonostante le sue forme giunoniche. Il comportamento è sovrasterzante per cui non bisogna esagerare con l'acceleratore, ma bisogna dosare la potenza per evitare testacoda. Sono convinto che possiamo migliorare molto la messa a punto non appena la Pirelli ci fornirà delle PZero dalla dimensioni più consone alle nostre esigenze. Adesso siamo costretti a viaggiare con troppo camber posteriore che va a scapito del bilanciamento sull'anteriore. Il motore, pur essendo un doppio turbo, non è brutale, ma ha una erogazione della potenza molto progressiva. Ritengo che sul propulsore ci possano essere notevoli margini di sviluppo perché non scalda nemmeno quando viene sottoposto a tirare al limite. Nelle prossime gare sono convinto di mettere il sale sulla coda di Brand: conto sull'affidabilità della Jaguar per sorprendere la F40...»

FORMULA 3000

GARA A PAU

Nel nome del Pedro



fotografie PHOTO4-VIVA

PAU — Piccolo Grande Lamy. Mai come quest'anno, la colonia d'immigrati si era fatta tanto consistente sugli spalti delle tribune che circondano il circuito di Pau, attirata dalla superba pole position conquistata domenica dal giovane lusitano della Crypton. La sua impeccabile vittoria, colta al termine della più lunga gara della stagione in F.3000, li ha sicuramente ripagati. Tutto il Portogallo, che dai tempi di Rosa Mota e Eusebio attende un nuovo idolo nello sport, può ora stringersi a questo giovane pilota che è predestinato a riprendere il testimone lanciato in F.1 negli anni '50 da Mario Cabral e che un altro Pedro (Chaves) non riuscì a raccogliere nel '91 con la Coloni. Appena ventenne, Lamy ha impressionato per l'autorità e la saggezza tattica con cui è riuscito a imporsi sul tracciato cittadino di Pau. Un tracciato su cui, si è sempre detto, più d'ogni altra cosa conta l'esperienza e che invece Lamy scopriva per la prima volta, forte dell'esperienza di due sole gare di F.3000. La vittoria di Lamy è anche stata quella di una Reynard dello scorso anno motorizzata con un classico Cosworth Dfv Mader. Un tipo di motore che dimostra d'aver ancora dei bei giorni davanti a sé. Già a Donington, Beretta s'impose con un propulsore di questo tipo proprio davanti allo stesso Lamy, mentre a Silverstone de Ferran ha colto il primo successo per il recente Cosworth Ac.

COCKTAIL. A Pergusa, comunque, anche Lamy dovrebbe disporre di quella 93D motorizzata Ac che lo attende già da qualche tempo in officina. Il successo colto a Pau dimostra che non ha perso nulla nell'attendere, tanto più che nel frattempo Gianfranco Bielli, il tecnico della Crypton che realizzò lo scorso anno il famoso speciale monoammortizzatore, ha già prov-

Prima vittoria per Lamy portoghese della Crypton che si porta in testa alla classifica della serie. In una corsa tormentata si sono messi in luce i nostri con Papis e Sospiri in zona punti

■ **PAOLO BOMBARA**

veduto a modificare a modo suo sia il famoso quanto fragile cambio sequenziale del nuovo modello Reynard, sia proprio quel monoammortizzatore e soprattutto le sospensioni posteriori. Se il cocktail sarà altrettanto ben riuscito che quello dello scorso anno Lamy sarà un serio pretendente al titolo. Tanto più che già ora è a un terzo del Campionato, già al comando della classifica con un lieve vantaggio nei confronti di Beretta e Coulthard. Lo scozzese della Pacific, pur non avendo ancora vinto, è sicuramente tra i più competitivi e costanti, mentre il francese della Forti Corse ha rimediato con tenacia ed intelligenza a una situazione che sembrava decisamente compromessa dopo il mediocre risultato in prova. Non bisogna poi dimenticare de Ferran che ha marcato un secondo passo falso, dopo quello di Donington, compromettendo un risultato che era alla portata della sua vettura, come ha dimostrato il suo compagno di squadra Stewart, terzo.

VALORI. Di certo, dopo queste prime tre gare, comincia a delinearsi una chiara scala dei valori e per quanto concerne gli italiani ancora una volta si è messo in luce l'esordiente Papis, quinto dopo aver conquistato il quarto alla gara d'apertura. Il comasco ha avuto anche il merito d'essere il solo a resistere alla rimonta per certi versi «eroica» di Sospiri, il più veloce dei nostri in prova ma partito dai box alla seconda partenza. Bravo anche Simoni, ma un contatto con Lagorce lo ha privato di un probabile podio. I soli in grado di contendere il primato a Lamy sono stati i due alfieri della Dams, ed in particolare Panis, che non hanno però concretizzato. Lo stesso è capitato ad Angelvy e a Lammers, che hanno comunque dimostrato come il Barone Rampante si sia ripreso. ■

Fra le curve insidiose della «Montecarlo dei Pirenei», è emersa la grande classe del ventenne Pedro Lamy; il pupillo di Domingos Piedade alla Mercedes è già tenuto d'occhio per un probabile futuro esordio nel Gran Premi



box

Tamburini ai ferri corti con la Mis

Tra Antonio Tamburini e la Mis potrebbe presto essere l'ora del divorzio. Il pilota toscano stanco delle scarse prestazioni del motore (preparato internamente dalla squadra) ha chiesto l'adozione di un Div Mader per continuare. Se la squadra accetterà Tamburini svolgerà le prove di Monza per definire la messa a punto in vista di Pergusa, altrimenti romperà il contratto. Da notare che Klaus Panchyrz, l'altro pilota della squadra, ha preferito rinunciare alla trasferta.

■ **MOTORI.** La Ptm è stata la prima squadra a cedere alla moda dei Cosworth Ac, abbandonando così i Judd-Zytek sinora usati. Una scelta sicuramente strana a Pau, dove l'antipattinamento del Judd poteva costituire un vantaggio importante. «È vero — ha ammesso Peter Thompson, team manager della squadra — ma il nostro pilota Costantino Junior non aveva più fiducia nel motore Judd ed un pilota fiducioso vale più di qualsiasi antipattinamento». Verissimo, però il brasiliano non s'è qualificato lo stesso.

■ **VOLTI NUOVI.** Volti nuovi tra i concorrenti, con un sensibile rafforzamento della presenza italiana incrementata di ben tre nuovi piloti. Enrico Bertaglia ha infatti sostituito il sudaficano Cowie alla Ace, ma l'esperienza del veneto non è però bastata per compensare le lacune della squadra e della vettura. Andrea Gilardi e Giuseppe Bugatti hanno invece esordito (il primo in debutto assoluto per la F. 3000) rispettivamente al volante delle 92D della Cobra e della European Technic. Da notare che la gestione in pista di questa squadra britannica, che è satellite della Crypton, è stata affidata a Roberto Farneti (ex Junior Team). Bugatti si è qualificato brillantemente confermando le sue doti. Cosa che è riuscita anche a Gilardi, nonostante un brutto incidente nella seconda sessione di prove.

■ **ESCLUSI.** Sei gli esclusi ai termini delle prove tra cui quattro italiani: Zampedri, vittima di un calo di potenza del motore, Zoboli, Bertaglia, e Knycz. Sono rimasti fuori anche due brasiliani, Costantino Jr e Diniz. Lo schieramento è stato stilato scegliendo gli undici migliori di ogni gruppo.

■ **BERETTA.** Tra le «vittime» illustri delle prove anche uno dei leader del campionato alla vigilia della gara, Olivier Beretta che ha compromesso le sue possibilità di qualificarsi nelle prime file uscendo di pista nel corso della prima sessione di qualificazione quando era tra i primi. La sua vettura è stata riparata per il secondo turno, ma il pilota non aveva potuto definire la messa a punto ideale ed ha dovuto accontentarsi di un posto in 8. fila.



LA CRONACA □ AL SECONDO VIA DA ULTIMO A 6.

Un Sospiri di... soddisfazione

PAU — Al primo via, Lamy scatta perfettamente dalla pole position e precede alla prima curva Panis, Lagorce, Angelvy, Sospiri e Coulthard. Al tornante del Liceo però, Papis forse urtato da un'altra vettura allarga troppo la traiettoria bloccando la pista. Viene esposta la bandiera rossa, ma de Ferran non la vede in tempo e crea lo scompiglio. Lui e Bartels sono fuori gara, mentre, Stewart e Coulthard possono ripartire. Anche Sospiri sembrava doversi rassegnare al ritiro, invece i meccanici della Mythos compiono un mezzo miracolo e può ripartire dai box anche se con una... mezza vettura: il diffusore posteriore, infatti, è stato strapato nella collisione con De Ferran, la sospensione posteriore è stata rimontata alla bell'e meglio e la ripartizione della frenata è tutta spostata sulle ruote anteriori. Non proprio l'ideale a Pau... Al secondo via, il più lento e Panis, che precede Lamy, Lagorce, Coulthard, Angelvy, Simoni, Stewart, Lammers, Papis, Bugatti, Beretta e Tamburini. Si scatena subito un bel duello tra Bugatti che il bresciano controlla sino a che l'allentamento di un flap non lo costringe a rientrare ai box. Anche Tamburini tiene a lungo testa ad un terzetto d'inseguitori, Collard, Bouillon e Delle Piane, ma qualcosa si rompe sulla sua vettura e le ruote si bloccano ad

ogni scalata e all'17. giro sarà il primo a girarsi alla terribile variante Foch. Nel frattempo, Lamy incalza Panis e al 16. giro il francese va dritto alla staccata principale, per ripartire sotto alle spalle di Simoni. Al 18. giro, si ritira anche Collard per il cedimento del cambio. Lamy prende immediatamente il largo. Alle sue spalle si scatena una bella lotta tra Lagorce e Coulthard, seguiti da vicino da Angelvy e Simoni. Al 30. giro, Lammers va in testacoda al tornante del Liceo bloccando Papis e prima che i due riescano a ripartire Beretta riesce a passare. A corto d'allenamento fisico, Angelvy commette un errore alla variante Foch al 32. giro e si ritira. Due giri dopo, rientra ai box Delle Piane per il cedimento della sospensione anteriore sinistra. Al 49. Panis supera anche Coulthard al Liceo e al giro seguente, Lagorce tentando di resistergli nello stesso punto urta il guardrail rompendo lo spoiler sini-

stro e deve passare anche Coulthard e Simoni che però lo urta rompendo la sospensione. Panis, che cerca di raggiantare Lamy, e si gira al tornante del Liceo, Coulthard recupera così il secondo posto che rischia di perdere a quattro giri dal termine quando va a muro al tornante in discesa. Nell'urto si stacca anche il volante, ma lo scozzese lo reinnesca e nonostante abbia perso 16" riesce a conservare il secondo posto. Beretta, dopo aver rimontato 17" a Stewart, terzo, deve rinunciare a tentare la stoccata decisiva perché è preda di crampi alle gambe. Il finale di gara è animato da una lotta decissima tra Papis e Sospiri, che al penultimo giro tenta il tutto per tutto forzando il passaggio al Liceo. La manovra non riesce perché Papis chiude; i due si toccano finendo in testacoda e Papis è il più lesto a ripartire. Sono comunque entrambi in zona punti grazie al ritiro di Lammers uscito alla variante Foch. ■

fotografiePHOTO4-VIDA



Coulthard, in alto, ha concluso alle spalle del vincitore Qui accanto Sospiri, autore di una grande rimonta. Nell'altra pagina, una fase del duello fra Beretta e Bugatti; poi l'italiano si è ritirato

JUDD APPROFITTA DEI REGOLAMENTI

La Fisa slitta sull'antispin

PAU — Ancora una volta la Fisa si è fatta prendere in contropiede. Mentre per scongiurare certi eccessi tecnici basterebbe osservare con attenzione quanto avviene in F.1, a Parigi ci si rifugia dietro la stabilità regolamentare per non intervenire. Già lo scorso anno, vennero così ammessi i tromboncini ad altezza variabile. Oggi è il turno dei sistemi antipattinamento che sono tuttavia antitetica una formula dedicata alla formazione dei piloti. Il regolamento però ha una falla e la Zytek ne ha approfittato per adottare sui Judd di F. 3000 un sistema derivato da quello messo a

punto per l'Hart e l'Ilmor in F.1. La cosa ha destato una polemica tra gli altri concorrenti, alimentata dalla Cosworth che ha chiesto l'immediata soppressione dal sistema. Charlie Whiting, responsabile tecnico della Fisa ha però precisato: «Anche se a mio parere questi sistemi andrebbero banditi, il regolamento li autorizza sino al '95 per via della stabilità regolamentare di due anni e la Fisa non potrà fare nulla a meno che non ci sia un accordo all'unanimità dei partecipanti». Unanimità che era mancata nella proposta rivolta al Consiglio Mondiale nell'inverno scorso. ■



UNA DECISIONE PRECIPITOSA

Bandiera rossa ed è il caos

PAU — Due partenze a Pau? Tutto normale, direbbero alcuni. Eppure quest'anno forse lo si sarebbe potuto evitare. La direzione gara ha deciso, forse con troppa precipitazione, di esporre la bandiera rossa in seguito all'ingorgo creatosi al tornante del Liceo. I primi concorrenti si arrestano infatti all'inizio del rettilineo principale, alle loro spalle c'è una curva a destra molto veloce che segue un tratto in discesa. Solo una bandiera rossa è esposta prima di quella curva e de Ferran, non la vede. Sul traguardo trova la strada bloccata dalle vetture ferme, e finisce violentemente contro Bartels, poi urta Stewart e Sospiri, mentre Bartels è spinto contro Coulthard che a sua volta tampona Lagorce. Un disastro, anche se solo lo stesso de Ferran e Bartels sono eliminati. Quest'anno il direttore di gara, Marcel Martin, aveva deciso di non ricorrere alla procedura con bandiere gialle e divieto di sorpasso alla prima curva utilizzata negli ultimi quattro anni. Una procedura standard instaurata dopo la carambola dell'89, ma accusata di snaturare la gara. «Ho spiegato ai piloti quali sono le loro responsabilità pregandoli di non fare gli imbecilli» ha spiegato il direttore di gara. E in effetti alla prima curva, tutto il gruppo è sfilato senza intoppi. Poi, però... ■



PAU

Pau (Francia), 31 maggio 1993

3. prova del campionato internazionale di F.3000

COSÌ (IN 22) AL VIA E (IN 10) AL TRAGUARDO

Pedro Lamy (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'09"28	Olivier Panis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"51
Franck Lagorce (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"49	Vincenzo Sospiri (Reynard 93D-Judd Zytek) 1'09"74
Eric Angelvy (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"52	David Coulthard (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"76
Michael Bartels (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"62	Paul Stewart (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"86
Giampiero Simoni (Reynard 93D-Judd Zytek) 1'09"73	Jan Lammers (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"88
Gil De Ferran (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"82	Massimiliano Papis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'10"16
Paolo Delle Piane (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'09"91	Giuseppe Bugatti (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'10"17
Olivier Beretta (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'09"97	Antonio Tamburini (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'10"48
Jean-Christophe Bouillon (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'10"01	Jérôme Policand (Reynard 92D-Judd Zytek) 1'10"53
Andrea Gilardi (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'10"73	Emmanuel Collard (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'10"68
Yvan Müller (Reynard 92D-Judd Zytek) 1'10"83	Hideki Noda (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'11"53

□ Non qualificati: **Enrico Bertaggia** (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'10"95; **Costantino Junior** (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'11"61; **Vittorio Zoboli** (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'11"62; **Pedro Paulo Diniz** (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'11"93; **Alessandro Zampedri** (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'12"35; **Guido Knycz** (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'12"30.

- Pedro Lamy**
(Reynard 92D-Cosworth Dfv) 72 giri in 1.25'55"83 alla media di 138,753 kmh
 - David Coulthard**
(Reynard 93D-Cosworth Ac) a 35"54
 - Paul Stewart**
(Reynard 93D-Cosworth Ac) a 37"83
 - Olivier Beretta**
(Reynard 93D-Cosworth Dfv) a 39"55
 - Massimiliano Papis**
(Reynard 93D-Cosworth Ac) a 58"02
 - Vincenzo Sospiri**
(Reynard 93D-Judd Zytek) a 1'08"23
 - Franck Lagorce**
(Reynard 93D-Cosworth Ac) a 1 giro
 - Andrea Gilardi**
(Reynard 92D-Cosworth Dfv) a 2 giri
 - Hideki Noda**
(Reynard 93D-Cosworth Dfv) a 2 giri
 - Jan Lammers**
(Reynard 93D-Cosworth Ac) a 5 giri
- Giro più veloce: **Panis** in 1'105"07 alla media di 141,801 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 3. GARA

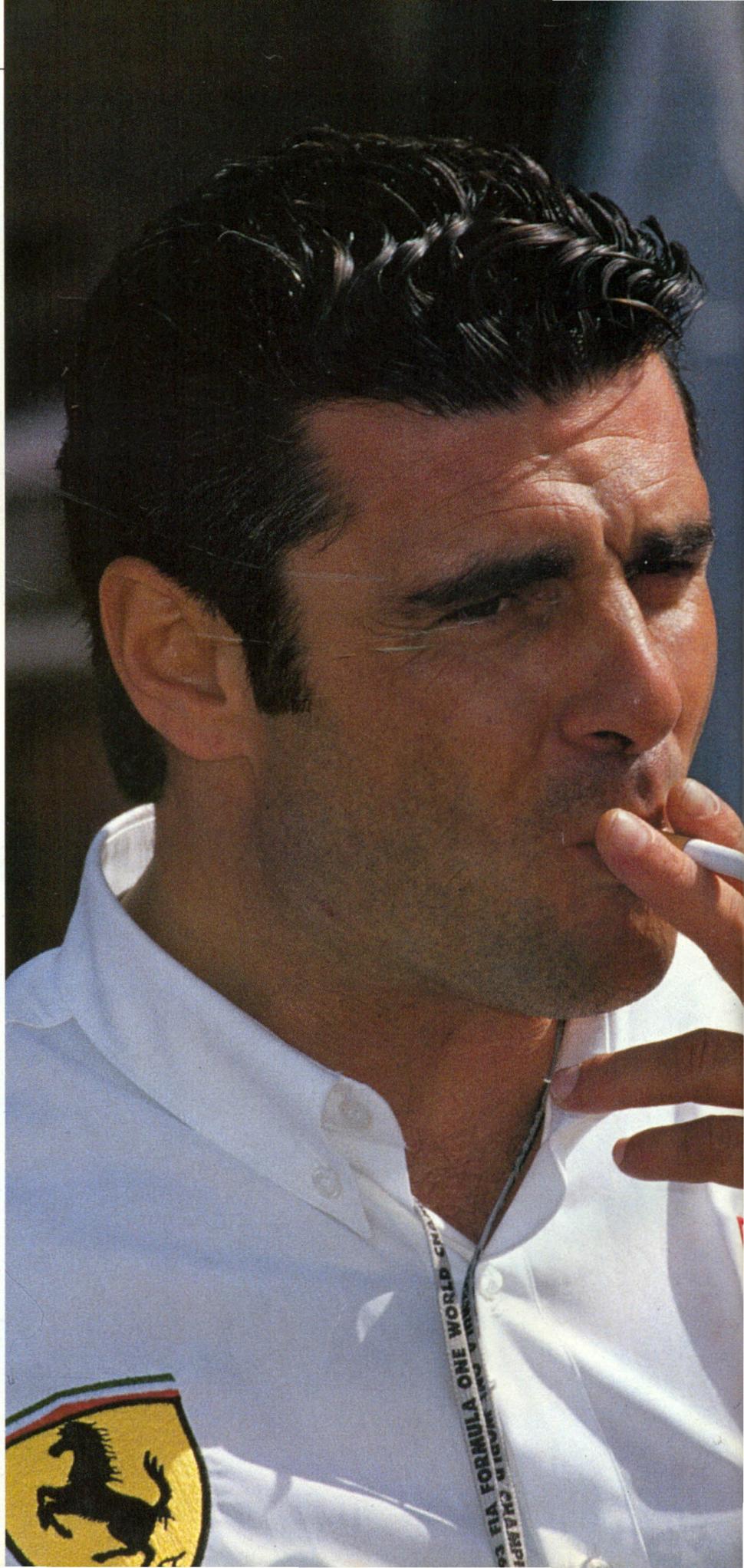
	DONINGTON 3/5	SILVERSTONE 9/5	PAU 31/5	PERGUSA 18/7	HOCKENHEIM 24/7	NURBURGRING 22/8	SPA-FRANCORCHAMPS 28/8	MAGNY-COURS 26/9	NOGARO 10/10	TOTALE PUNTI
1. Lamy	6	—	9							15
2. Beretta	9	—	3							12
Coulthard	—	6	6							12
4. de Ferran	—	9	—							9
5. Stewart	2	2	4							8
6. Panis	4	1	—							5
Papis	3	—	2							5
8. Bartels	—	4	—							4
9. Lagorce	—	3	—							3
10. Simoni	1	—	—							1
Sospiri	—	—	1							1

Maurizio Arrivabene per la Ferrari è il referente dello sponsor Marlboro, ma è anche un tifoso «vero». E non solo per speranza: lui alla rinascita delle Rosse crede perché vede il lavoro fatto da Montezemolo, perché avverte lo spirito giusto dentro il team. E dice che ora con l'arrivo di Jean Todt...

ROBERTO BOCCAFOLGI ■



Nome	Maurizio
Cognome	Arrivabene
Nato il	7 marzo 1957
Segno	Pesci
Altezza	1,90
Peso	90 kg
Hobby	sci, tennis
Curriculum	Vincitore insieme a Klaus Seppi del Marlboro Adventure Team nell'86, l'anno seguente disputa la Parigi-Dakar (su Mercedes, sempre con Seppi) conquistando il 6. posto assoluto che resta il miglior piazzamento di sempre per un italiano con le auto. Entra nella struttura Marlboro nell'88, prima come Promotion manager e quindi Brand manager, carica che dal '90 ricopre con autorità assoluta per l'Italia. Dal 1992 è il responsabile dei rapporti Marlboro con la Ferrari e con i piloti italiani.



Segnali di fumo

In un certo senso lo si può definire il primo tifoso della Ferrari. Almeno sui campi di gara. Maurizio Arrivabene, brand manager della Marlboro per l'Italia, oltre a essere il responsabile dei rapporti fra il suo marchio e il Cavallino e con tutti gli altri piloti di casa nostra, da un paio d'anni è anche l'organizzatore dell'area di ospitalità su cui la stampa italiana può contare ai Gran Premi. Una sorta di «sala stampa esterna» dove i giornalisti possono giorno per giorno incontrare e intervistare in tutta comodità piloti e altri esponenti del team di Maranello. E di questa iniziativa del tutto nuova per la F.1, Arrivabene si è fatto promotore proprio in uno dei momenti più bui della storia Ferrari...

Prima non esisteva una struttura Marlboro a supporto della Ferrari: oggi esiste. E soprattutto abbiamo un contratto preciso che ci impegna a proseguire con questa iniziativa per i prossimi tre anni. Il significato è chiaro: la Marlboro ha fatto questo investimento sulla Ferrari perché ci crede, perché ci crediamo.

Della F.1 si parla sempre più in termini di crisi: non è un momento delicato per lanciarsi in un investimento simile?

È un'opinione personale, ma credo che se si parla di crisi della F.1, questo è anche, almeno in parte, per l'attuale momento difficile della Ferrari. Ecco quindi che il supporto che diamo al Cavallino parte dal presupposto che, secondo noi, i Gp non sono gli stessi senza una Ferrari vincente. Ma noi crediamo che le cose stanno

per cambiare. Ci crediamo davvero.

Come si diversifica il vostro accordo con la Ferrari da quelli con gli altri team da voi sponsorizzati?

Il contratto è lo stesso identico di quello che ci lega alla McLaren. Un contratto di sponsorizzazione con la squadra e con i piloti: non ci sono clausole particolari. Ciò che diversifica le due situazioni è la struttura che abbiamo messo in piedi e che dà supporto alla Ferrari dal punto di vista delle pubbliche relazioni, della gestione della stampa e dei Vip da noi invitati. In più, sul nostro motor-home è possibile discutere e risolvere all'istante eventuali problemi che si creano volta per volta sulle piste relativamente ai rapporti Ferrari-Marlboro. Ora questa nostra hospitality è diventato il punto di riferimento fra la squadra e la stampa, ma anche dei due piloti che sono spessissimo da noi anche quando non hanno precisi appuntamenti di lavoro. E questo non può che farci un immenso piacere.

Tu vivi l'ambiente Ferrari dall'interno. Quale sensazione ci trovi: secondo te c'è speranza «vera» di risalire la china? E, soprattutto, in che tempi?

Secondo me in due-tre mesi potremo toglierci qualche soddisfazione. Poi bisogna tenere presente un aspetto: la Ferrari è l'unico team della F.1 che deve farsi tutto: telaio, aerodinamica, sospensione attiva, cambio, motore... E poi non dimentichiamo le problematiche della Ferrari sul fronte della produzione, che le altre squadre non sanno proprio cosa siano. Bene: pur con tutti questi problemi Luca di Montezemolo ha assunto la presidenza e subito

ha detto che avrebbe rinnovato la squadra. ora questo rinnovamento è completo, o quasi. E la nostra fiducia nei futuri risultati delle Rosse è massima.

Alludi a Jean Todt? Tu l'hai conosciuto anche nell'ambiente dei raid, quando gareggiavi con una Mercedes e lui faceva stravincere la Peugeot...

È vero: penso che Todt sia l'ideale coronamento di un processo di trasformazione che Montezemolo ha avviato e perseguito con molta tenacia. Di Todt in Africa ho un ricordo preciso, anche se ovviamente lo vedevo da lontano, da privato a top team. Con la Peugeot gestiva un'impresa miliardaria, ad altissimo livello; ma ricordo con esattezza come non spreca una sola risorsa, tecnica o economica, come fosse attento a ogni dettaglio, a ogni piccolo risvolto umano. Ecco: se farà così anche in Ferrari, sarà un capo perfetto per la squadra.

Certo che però è l'ennesimo straniero...

Sì, ma non penso che questo aspetto abbia importanza in un ambiente come la Ferrari. Anche i due piloti sono stranieri, ma sono legatissimi al team: Alesi è eccezionale, entusiasta e fa sognare; ma anche Berger, che è più tecnico, apparentemente più freddo e votato al lavoro analitico, ha un rapporto «di cuore» con la squadra. E non dimentichiamo Lauda: tanti si chiedono cosa ci stia a fare, ma non si può immaginare quanta importanza abbia avuto, e abbia, nello stringere rapporti, nell'aprire e mantenere relazioni importantissime al team. Secondo me Montezemolo non ha sbagliato e non sbaglia, e presto ne vedremo i frutti...

Sull'Isola di Notre Dame, negli ultimi anni, non sono mancati i colpi di scena a cui ha contribuito spesso la pioggia, che in questa parte del Canada sa essere tanto improvvisa quanto violenta. Il circuito di Montréal è sicuramente molto impegnativo, sia per quello che riguarda il consumo di carburante, sia sotto il profilo dell'usura dei freni. Questo, ovviamente, nel caso ci sia il sole e la temperatura risulti elevata. Una eventualità quest'ultima tutt'altro che remota nell'estate canadese, a patto ovviamente, che la pioggia non ci metta lo zampino. In caso di bagnato la visibilità diventa precaria e, soprattutto, il fondo della pista risulta veramente impossibile. Infatti dai bordi del tracciato può scendere una fanghiglia pericolosa, sulla quale è davvero un terno al lotto individuare traiettorie e staccate. In ogni caso, una delle cose peggiori di questo stretto circuito è il fondo, accidentato e pieno di avvallamenti. Ci sono anche dei tombini sui quali si salta come delle cavallette. Del resto la natura semipermanente dell'impianto rende difficile la manutenzione dei viali, che, ad eccezione delle giornate dedicate al Gp, sono aperti al pubblico. Come dicevo se non c'è la variabile pioggia a creare dei problemi le principali difficoltà da fronteggiare sono: il consumo di carburante e l'usura dei freni. A lunghi tratti velocissimi seguono curve molto strette, in un continuo susseguirsi di violente frenate e altrettanto decise accelerazioni. Classico esempio è il rampino alla fine del rettilineo opposto ai box: un vero e proprio tornante che devi affrontare dopo una staccata al limite. Quest'anno con le gomme strette non sarà facile trovare il punto giusto di frenata. Previsto un cambio gomme. Si utilizza un'aerodinamica abbastanza «scarica» perché la pista, al contrario delle apparenze, è veloce. Altro «settor» decisamente difficile è la chicane prima dei box, quella dove lo scorso anno Mansell è andato dritto volando oltre la sabbia, sino al centro del rettilineo principale. Per fortuna, nessuno di quelli che sopraggiungevano lo ha centrato... All'ingresso di questa variante devi assolutamente evitare di uscire dalla traiettoria. Mettere le ruote sullo sporco, significa perdere aderenza e la possibilità di controllare la vettura. ■

L'isola del tesoro

Dopo essere stato in testa e con grande autorità nel Gp di Monaco, Schumacher in Canada farà di tutto, al pari di Patrese, per ribadire le ambizioni di vittoria della Benetton



foto: ORSI



Così finì nel 1992

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1	Ayrton Senna (McLaren Mp4/7) 1'19"775 (199,912)	6	Riccardo Patrese (Williams Fw14B) 1'19"872 (199,869)
5	Nigel Mansell (Williams Fw14B) 1'19"848 (199,880)	2	Gerhard Berger (McLaren Mp4/7) 1'20"145 (199,989)
19	Michael Schumacher (Benetton B192) 1'20"456 (199,220)	12	Johnny Herbert (Lotus 107) 1'21"845 (195,333)
20	Martin Brundle (Benetton B192) 1'21"738 (195,111)	27	Jean Alesi (Ferrari F92A) 1'21"777 (195,018)
28	Ivan Capelli (Ferrari F92A) 1'22"287 (193,786)	11	 Mika Hakkinen (Lotus 107) 1'22"360 (193,638)
30	Ukyo Katayama (Larrousse Lc92) 1'22"510 (193,286)	16	Karl Wendlinger (March 911B) 1'22"586 (193,155)
24	Gianni Morbidelli (Minardi M192) 1'22"835 (192,889)	4	Andrea De Cesaris (Tyrrell 020B) 1'22"835 (192,893)
22	Pierluigi Martini (Bms Dallara 192) 1'22"859 (192,492)	9	Michele Alboreto (Footwork Fa13) 1'22"878 (192,427)
32	Stefano Modena (Jordan 192) 1'23"023 (192,001)	15	Gabriele Tarquini (Fondmetal G02) 1'23"063 (191,980)
29	Bertrand Gachet (Larrousse Lc92) 1'23"138 (191,826)	17	Paul Belmondo (March 911B) 1'23"189 (191,708)
25	Thierry Boutsen (Ligier Js 37) 1'23"293 (191,576)	26	Erik Comas (Ligier Js37) 1'23"212 (191,855)
21	J.J. Lehto (Bms Dallara 192) 1'23"248 (191,570)	33	Mauricio Gugelmin (Jordan 192) 1'23"431 (191,152)
23	Christian Fittipaldi (Minardi M192) 1'23"433 (191,147)	3	Olivier Grouillard (Tyrrell 020B) 1'23"489 (191,065)

NON QUALIFICATI: Aguri Suzuki (Footwork Fa13) 1'23"721; Eric Van de Poele (Brabham BT60B) 1'24"499; Andrea Chiesa (Fondmetal G01) 1'25"044; Damon Hill (Brabham BT60B) 1'25"812

I RECORD

SUL GIRO IN PROVA

Ayrton Senna (McLaren Mp4/7) ha stabilito il nuovo record con il tempo di 1'19"775 alla media di 199,912 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Gerhard Berger (McLaren Mp4/7) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 61. giro in 1'22"325 alla media di 193,720 kmh.

SULLA DISTANZA

Gerhard Berger (McLaren Mp 4/7) ha stabilito il nuovo record percorrendo 69 giri pari a km 305,670 in 1.37'08"299 alla media di 187,100 kmh.

IN 14 AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Gerhard Berger	McLaren Mp4/7	69	1.37'08"299	187.100	—
2. Michael Schumacher	Benetton B192	69	1.37'20"700	186.703	12"401
3. Jean Alesi	Ferrari F92A	69	1.38'15"626	184.964	1'07"327
4. Karl Wendlinger	March 911B	68	1.37'38"460	183.439	1 giro
5. Andrea De Cesaris	Tyrrell 020B	68	1.37'46"620	183.184	1 giro
6. Erik Comas	Ligier Js37	68	1.36'47"876	183.145	1 giro
7. Michele Alboreto	Footwork Fa13	68	1.37'48"065	183.139	1 giro
8. Pierluigi Martini	Bms Dallara 192	68	1.38'17"842	182.214	1 giro
9. J.J. Lehto	Bms Dallara 192	68	1.38'20"371	182.136	1 giro
10. Thierry Boutsen	Ligier Js37	67	1.37'23"099	181.217	2 giri
11. Gianni Morbidelli	Minardi M192	67	1.37'24"615	181.170	2 giri
12. Olivier Grouillard	Tyrrell 020B	67	1.37'33"977	180.880	2 giri
13. Christian Fittipaldi	Minardi M192	65	1.34'48"532	182.230	4 giri
14. Paul Belmondo	March 911B	64	1.37'43"557	174.070	—

12 I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Gabriele Tarquini	Fondmetal G02	0	Trasmissione	18.
Bertrand Gachet	Larrousse Lc92	14	Squalifica	25.
Mauricio Gugelmin	Jordan 192	14	Trasmissione	22.
Nigel Mansell	Williams Fw14B	14	Uscita di strada	2.
Ivan Capelli	Ferrari F92A	18	Uscita di strada	10.
Johnny Herbert	Lotus 107	34	Cambio	6.
Mika Hakkinen	Lotus 107	35	Cambio	8.
Stefano Modena	Jordan 192	36	Trasmissione	18.
Ayrton Senna	McLaren Mp4/7	37	Centralina	1.
Riccardo Patrese	Williams Fw14B	43	Cambio	2.
Martin Brundle	Benetton B192	45	Trasmissione	2.
Ukyo Katayama	Larrousse Lc92	61	Motore	5.

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA
Berger (McLaren Mp4/7)	61	1'22"325	193,720
Brundle (Benetton B192)	43	1'22"328	193,713
Schumacher (Benetton B192)	61	1'22"352	193,656
Patrese (Williams Fw14B)	42	1'22"871	192,444
Lehto (Bms Dallara 192)	56	1'23"695	190,549
Senna (McLaren Mp4/7)	36	1'23"728	190,474
Alesi (Ferrari F92A)	45	1'23"774	190,369
Katayama (Larrousse Lc92)	60	1'23"853	190,190
Martini (Bms Dallara 192)	65	1'23"856	190,183
Grouillard (Tyrrell 020B)	64	1'23"883	190,122
Alboreto (Footwork Fa13)	66	1'23"906	190,070
Fittipaldi (Minardi M192)	63	1'24"206	189,393
Comas (Ligier Js37)	53	1'24"258	189,276
Wendlinger (March 911B)	45	1'24"278	189,231
Boutsen (Ligier Js37)	48	1'24"284	189,217
De Cesaris (Tyrrell 020B)	61	1'24"350	189,069
Morbidelli (Minardi M192)	53	1'24"371	189,022
Herbert (Lotus 107)	29	1'24"639	188,424
Hakkinen (Lotus 107)	27	1'24"659	188,379
Mansell (Williams Fw14B)	10	1'25"408	186,727
Capelli (Ferrari F92A)	14	1'25"500	186,526
Belmondo (March 911B)	32	1'25"860	185,744
Modena (Jordan 192)	36	1'26"349	184,692
Gachet (Larrousse Lc92)	5	1'26"971	183,371
Gugelmin (Jordan 192)	14	1'27"223	182,842

NOTA: Gabriele Tarquini non ha completato il 1. giro.

DENIM

GUIDA AL

Gp Canada

GLI ORARI (ora italiana)

Prove non valide: venerdì 11 e sabato 12 dalle 15.30 alle 17

Qualificazioni: venerdì e sabato dalle 19 alle 20

Warm-up: domenica 13 dalle 15.30 alle 16

Gara: domenica con partenza ore 20.00

LA DISTANZA

Lunghezza circuito: 4.430 km

Lunghezza Gp: 69 giri (effettivi) pari a 305,670 km

LA GARA IN TV



QUALIFICAZIONI

Venerdì e sabato: telecronaca diretta ore 18.50



GARA

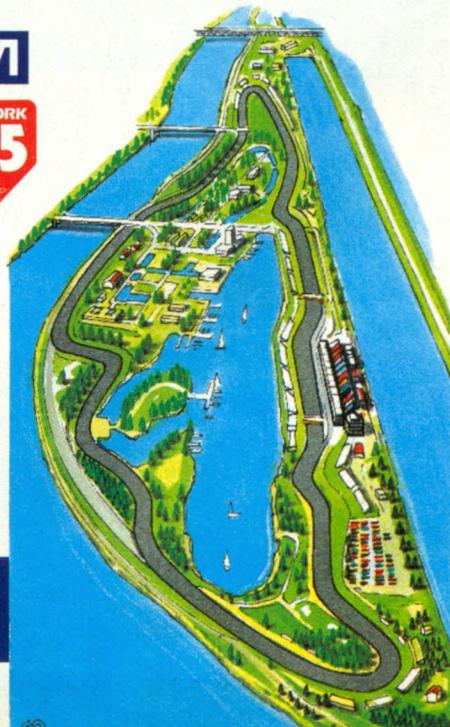
Domenica: collegamento a partire dalle 19.30

N.B. Qualifiche e gara saranno trasmesse in diretta con gli stessi orari anche dal canale Tv via satellite Eurosport, che domenica trasmetterà in diretta anche il warm-up con telecronaca diretta a partire dalle 15.30.

DENIM



Questi gli appuntamenti radiofonici sul Gp diffusi da Radio 105 Network con commenti di Riccardo Patrese ed Ercole Colombo: **GIOVEDÌ** ore 19.00 - **VEDERDÌ** e **SABATO** ore 14.00 e 19.00 - **DOMENICA** ore 17.45



DENIM



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Alesi come Gilles? La copertina è di quelle forti, fatta apposta per fare discutere, una mezza via tra la provocazione e la bestemmia. Eppure è molto più carica di significati di quanto l'interrogativo in sé, nella sua estrema sintesi, lasci credere. Villeneuve prima di essere stato un pilota unico e indimenticabile è stato un modo di interpretare l'automobilismo da competizione. Gilles era quello che l'immaginario collettivo identifica come il pilota da corsa. Bene, postulato che al mondo mai nessuno è come un altro, nella domanda che è stata formulata in copertina c'è questa curiosità: cioè verificare tra tutti voi se oggi, nel modo di correre soffocato da tutte le diavolerie elettroniche che mortificano il coraggio e la maestria, il portacolori della Ferrari può raccogliere tra il pubblico quello scettro di pilota di cuore che in Nuvolari prima e in Villeneuve poi ha trovato le sue massime espressioni popolari. Lo abbiamo chiesto a quelli che c'erano quando c'era Gilles e che ci sono ancora oggi, protagonisti o spettatori, quando Jean si tuffa a testa bassa in cavalcate disperate e appassionanti. Ma lo vogliamo sapere soprattutto da voi che state a casa, da voi tifosi di Prost o di Senna, insuperabili maestri così differenti tra di loro ma anche così differenti dal canadese volante. In ballo c'è una laurea che non si conquista a punti, ma per applausi. Villeneuve non ha vinto un titolo mondiale e tutto sommato ha vinto pure pochi Gran Premi, però la gente comune lo ha collocato tra i grandi, molti addirittura lo celebrano ancora come il più grande di tutti sotto il profilo dell'entusiasmo che

sapeva trasmettere e contagiava a suo tempo persino i grandi sostenitori del Lauda-senza-errori. Jean Alesi, disperato Don Chisciotte della F.1, che fin da giovane aveva in casa il poster gigante di Gilles, vi sembra un tipo così? Fatecelo sapere.

Un poster, anzi un doppio poster, dedicato alla squadra Minardi e ai suoi due piloti può prendere in contropiede qualcuno. Molti lettori ci chiedono poster dei loro beniamini, ma sono sempre i soliti, quelli che negli anni sono già apparsi molte volte, sia in vettura che in viso. Questa volta abbiamo voluto fare uno strappo alla regola per passare alla storia un fatto inusitato in Italia: a quasi metà campionato una squadra tricolore, per così dire alternativa, è davanti alla Ferrari. Chi è vicino alla Minardi sa dei sacrifici e della fatica che il buon Giancarlo compie ogni giorno per tirare avanti un'impresa dai contorni stupefacenti e disperati allo stesso tempo. A Faenza il grano corre con il contagocce e le intuizioni tecniche sono spesso mortificate dall'impossibilità pratica di metterle in atto. Oggi, quando si parla di riduzione dei costi, i più ciechi si fanno scappare che non è colpa dei primi se gli altri non sono capaci di fare altrettanto. Una miopia terribile e ingiusta: non è detto, infatti, che se la Minardi anziché dover pagare quasi tutto (motori e gomme in particolare) potesse disporre di quello che McLaren oppure Williams hanno da molti anni, non sia in grado di arrivare agli stessi traguardi. Comunque, facendo buon viso a cattivo gioco, «Romagna mia» è lì, in mezzo alle grandi e si merita molta più attenzione di quanta ne riceva abitualmente.

Un'ultima annotazione, questa volta di rally. In Grecia, dopo un lungo digiuno, Miki Biasion ha ritrovato il gusto di una vittoria mondiale. Il fatto non va passato in sottordine perché è il giusto premio a un lavoro oscuro di un grande pilota che ha lasciato una Lancia vincente per insegnare a una grande Casa, abituata a collezionare solo brucianti sconfitte, come si diventa vincenti. C'è voluta costanza e disponibilità a inghiottire rospi. Lo scatenato Delecour che pensa solo a tenere giù il piede si è preso molti riflettori negli ultimi tempi. Che dietro i suoi exploits ci fosse però lo zampino di Miki, pochi se lo sono ricordato o lo hanno apprezzato. Ma adesso che la Ford è diventata competitiva e cammina già con le sue gambe, il nostro portacolori può pensare anche a se stesso. Ha ritrovato il successo e nella corsa iridata è già a un passo dal primo posto. E se lo mandano in Argentina...

QUANDO
MI DECORSERO
CHE LA FERRARI
È TORNATA
COMPETITIVA?



QUANDO INVECE
DI HILL
SPERONERO
SENNÀ O PROST!

Macillessè

IN COPERTINA
SUPER SONDAGGIO

Alesi come Gilles?

Che cos'hanno in comune la leggenda Villeneuve e il ragazzo terribile della Ferrari? Risponde la F.1 di oggi e di ieri. Una raccolta di pareri tutta da leggere, anche perché...

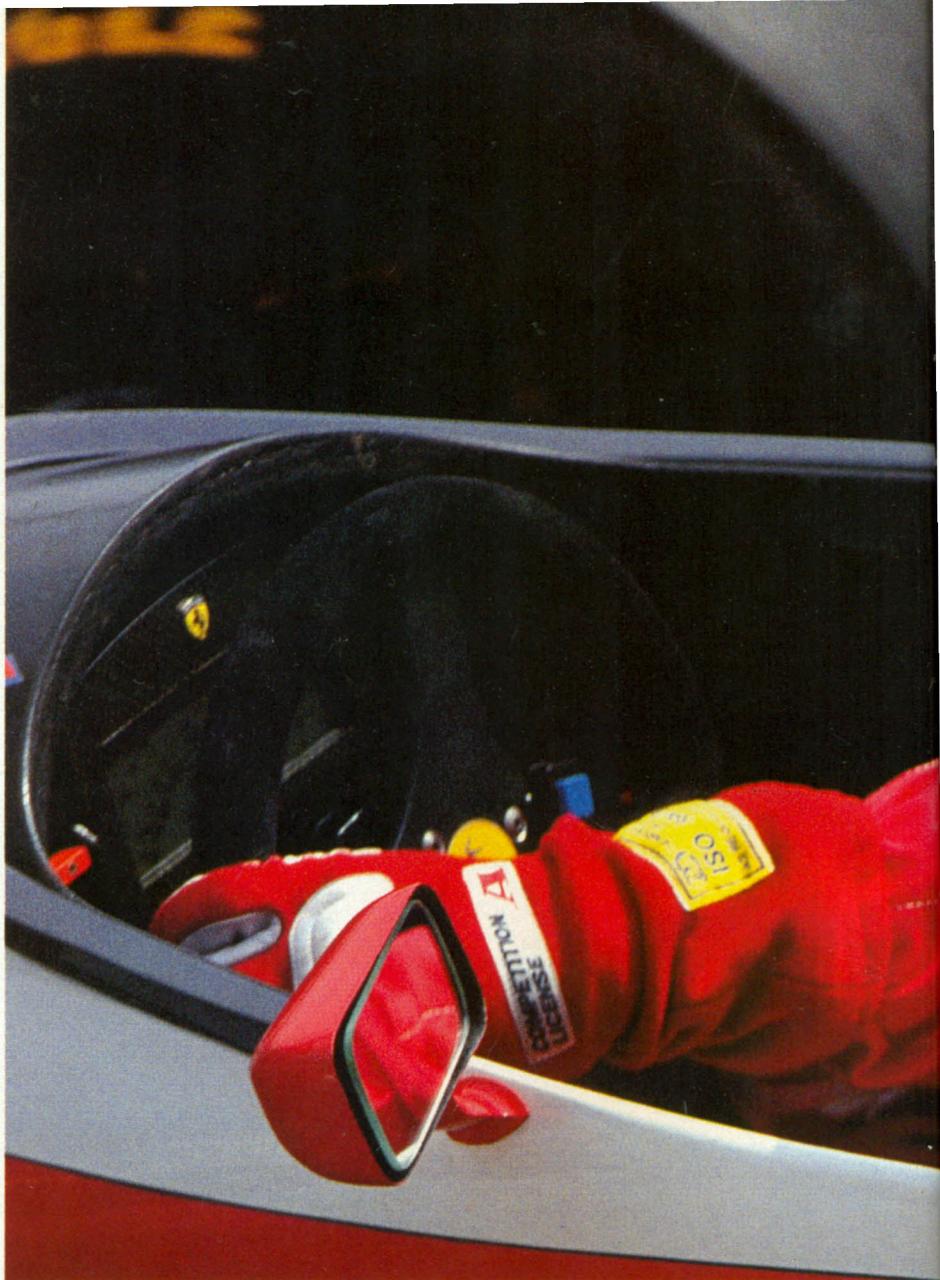
DIEGO FORTI

Alesi Jean: nazionalità francese, genitori italiani e possibile adozione... canadese. Andando verso Montréal è istintivo pensare a lui come al possibile erede di Gilles Villeneuve, il mai dimenticato «canadese volante». Chi più dell'attuale pilota della Ferrari suscita negli appassionati le emozioni che Gilles sapeva trasmettere? Irruenza, incoscienza, sprezzo del pericolo, e un inarrivabile controllo del mezzo meccanico, erano le caratteristiche del canadese. Quello che lo ha reso immortale nel ricordo della gente non sono state solo le

imprese compiute, ma il modo in cui molte sono state portate a termine. Villeneuve non aveva paura di nessuno, non si fermava di fronte a niente. Non c'era ruota staccata, alettone divelto, avversario aggressivo a fargli considerare conclusa anzi tempo una gara. Oggi le cose, sia da un punto di vista tecnico che regolamentare, sono cambiate. Eppure la gente dai piloti non si aspetta solo una guida esente da errori. Vorrebbe qualcosa di più. Vorrebbe che l'uomo-pilota fosse più forte della logica, che anche nel mondo ipertecnologico e computerizzato ▶



della F.1 attuale, la «creatività» di chi è al volante ribaltasse situazioni sin troppo scontate. E sarà per il modo di guidare: schiena staccata dal sedile, braccia piegate a dominare il volante; sarà per le traiettorie impossibili, per le correzioni ai confini della realtà, ma Jean Alesi piace alla gente. Un paragone tout court con Gilles non è possibile, né forse giusto, come qualsiasi paragone tra persone e mezzi che hanno vissuto epoche diverse della F.1. Tuttavia, Jean ha qualche cosa che oggi lo rende unico nel mondo dei Gp. Di potenziali eredi di Villeneuve gli ultimi 10 anni della F.1 ne hanno presentati più di uno, Senna o Mansell per fare dei nomi. Alesi, per certe sue corse impossibili, è però quello che più di ogni altro ha mostrato il segno dell'erede. Piove, la pista risulta impossibile? Bene, Jean è a nozze. La vettura è una schifezza? Fa lo stesso: vediamo cosa si può fare per movimentare la corsa. Dare sempre il massimo anche quando le condizioni sono difficili: era la specialità di Gilles; è la carta vincente di Jean. Ancora non ha conquistato un Gp e di magre figure ne ha dovute collezionare diverse. Inizialmente molti erano scettici sulle sue reali capacità, oggi guidando con il «piede» e con il «cuore» (vedere le qualifiche di Montecarlo) è riuscito a farsi apprezzare. Magari più dai tecnici che non dai colleghi piloti ma questo poco importa, di certo ha dalla sua parte gli appassionati. Abbiamo realizzato un sondaggio per scoprire cosa pensano gli addetti ai lavori di questa eredità. In ogni caso, Jean Alesi per come vive le corse, per come la pensa, ma soprattutto per le emozioni che ci regala merita un posto speciale nella F.1 di oggi. E non solo per il fatto di essere un pilota del Cavallino, bensì per non essersi mai tirato indietro, anche se la Ferrari è ancora alla ricerca di una competitività da troppo tempo perduta. ■



Le grandi emozioni targate Jean Alesi

Quella che leggete a fianco è la sintesi delle gare più belle disputate da Alesi nella sua carriera in F.1, iniziata al Gp di Francia dell'89. Non necessariamente quelle più fortunate, visto che nel '91, ad esempio, il francese era finito tre volte sul podio con la Ferrari, alla prima stagione in rosso. Ma proprio le più emozionanti, quelle in cui Jean ha fatto sognare, ha impressionato il pubblico (e perché no, gli avversari) con la sua guida spericolata, le sue rimonte mozzafiato. Quasi sempre, anzi sempre, in condizioni di inferiorità tecnica: dalla Tyrrell-Cosworth a una Rossa ormai lontana dalla gloria degli anni di Villeneuve...

PAUL RICARD '89

Ken Tyrrell lascia a piedi Alboreto: problemi di sponsor, si dice. A sostituirlo, il Boscailo chiama un 26enne di Avignone, di cui la F.3000 dice un gran bene. Il primo giorno di qualifiche, Jean Alesi è già più veloce del compagno di squadra Jonathan Palmer che ha sette stagioni di Gp sulle spalle; ma alla fine si «accontenta» dell'ottava fila. In gara, però la musica cambia: al secondo via Alesi è subito 9., al ventesimo giro è sesto. Al 44. passaggio, dopo una serie di ritiri, per gli spettatori del Ricard c'è la novità di un «deb» in seconda posizione! Poi la rimonta dei veterani ha la meglio, ma Jean conclude 4. il suo primo Gp.

PHOENIX '90

Con Berger (McLaren) in pole e accanto a lui la Minardi dell'incredibile Martini, al via ci si aspetta di tutto; ma non quel fulmine bianco-blu che al semaforo verde brucia tutti dalla seconda fila infilandosi tra i muretti di Phoenix. Nel primo giro Jean prende due secondi e mezzo a Berger. Il distacco arriva a 6" prima che l'austriaco sbatta. Ora Alesi vede profilarsi la minaccia-Senna. Ayrton guadagna terreno sulla Tyrrell e alla fine passa. Ma prende la traiettoria larga e Jean, implacabile, lo infila alla curva successiva. Ci vogliono 36. giri a Senna per portarsi al comando; ma Alesi è accanto a lui sul podio. Il primo.

MONTECARLO '90

Appena undici Gp alle spalle ed è già Montecarlo, la prova del fuoco di ogni pilota F.1. Terzo tempo in prova, tanto per cominciare: dietro a Senna e a Prost. Domenica mattina, nel warm-up, Jean picchia duro alla Piscina. Poche ore dopo, il via: e la Tyrrell n. 4 infila alla staccata del Mirabeau la Ferrari di Prost, che va in collisione con Berger: gara interrotta. Al secondo via, Alesi ci riprova, ma Prost gli chiude la porta. Jean non molla, e quando Alain si ritira si ritrova secondo. Poi, la McLaren di Senna che improvvisamente arranca, là davanti, gli fa sperare nel colpaccio fino all'ultimo istante...



SPA '91

Ormai Jean è un pilota ferrarista, ma per la Rossa è una stagione-no e anche la 643, arrivata a metà stagione, risolve ben poco. Ci vorrebbe un miracolo... Sedicesimo giro: Prost si è ritirato da un pezzo ma Alesi, partito in sordina, è terzo dietro a Piquet e Mansell quando inizia il gioco dei cambi gomme. Nelson entra ai box, Jean tiene duro con le coperture vecchie. E poco dopo la fortuna sembra dirgli di sì: la Williams di Mansell rende l'anima e lui la passa in tromba: è primo! Un'illusione che dura una decina di giri: al trentesimo passaggio sulla Ferrari cede un pistone e il sogno più bello va ancora in fumo.

BARCELLONA '92

Fa un freddo cane al Montmelò di Barcellona e ci si mette anche la pioggia. Jean è in quarta fila, la Ferrari un disastro. Ma dove poggiano le sue ruote c'è un angolino di asciutto e Alesi ne approfitta per soffiare cinque posizioni in partenza: subito terzo dietro al duo Williams. Quanto conti il pilota rispetto alla macchina lo dimostra il fatto che, in rettilineo, Senna lo passa come fosse fermo. Poi la toccata con Berger, il testa-coda, il cambio gomme e una rimonta rabbiosa che nemmeno l'urto col doppiato Hakkinen riesce a fermare. Jean è terzo ma tutti si chiedono: senza i 50 secondi persi ai box dove poteva arrivare?

DONINGTON '93

Ancora pioggia, ancora spettacolo. Jean arriva alle prove del Gp Europa con un raffreddore che toglierebbe a chiunque la voglia di lottare. E in qualifica si accontenta di una modesta quarta fila. Ma sotto le nuvole e l'acqua della domenica si esalta. La partenza è ancora da manuale, al primo giro il francese è quinto. E poi... chi l'ha detto che il controsterzo è roba del passato? Nel caos di una pista che cambia continuamente condizioni, la Ferrari n.27 sembra governata da un folletto. Al trentesimo passaggio Jean è terzo, dietro a Senna e a Prost, quando decide di rientrare ai box. Poco dopo, la sospensione attiva cede del tutto.

A briglia... sciolta

Il busto proteso in avanti, la testa piegata a seguire l'andamento delle curve, le mani che impugnano in alto il volante e... le cinture allentate. Lo stile di guida tutto istinto di Jean, sopra, è il suo «marchio di fabbrica» fino dai primi tempi, come il fantastico Gp Monaco '90 con la Tyrrell, nella foto piccola



foto:grafico/ORSI



NIKI LAUDA

Ex pilota F. 1

Secondo me il paragone fra Alesi e Villeneuve viene spontaneo. Non bisogna essere dei tecnici per capirlo: questa è l'opinione del pubblico che oggi, come per Gilles tanti anni fa, segue Alesi assaporando il superamento del limite, il rischio preso coscientemente con lo scopo di arrivare là dove la vettura non permette di andare. Legato a Gilles ricordo un aneddoto molto significativo. Eravamo a Zolder, nell'82. La prima sessione di prove, venerdì mattina, si correva con il freddo e sul bagnato. Villeneuve uscì dai box davanti a me e alla prima curva fece un testacoda. A prove finite gli chiesi perché avesse rischiato inutilmente: con quel freddo e con la pista scivolosa non avrebbe mai potuto fare il tempo. Lui mi rispose: non ci posso fare niente, la mia guida è così, ce l'ho nel sangue... Gli consigliai di conservare il suo grande talento per le occasioni in cui avrebbe potuto sfruttarlo per fare la differenza. Ma purtroppo il giorno successivo Gilles perse la vita. Come Villeneuve, Alesi osa perché segue il suo istinto: quando in prova esce dai box sa che comunque, al massimo al terzo giro, il tempo verrà...

IL PARERE DI 25 PERSONAGGI DELLA F.1

Un cuore per due

Il giudizio dei venticinque: tanti sono i personaggi del Circus di ieri e di oggi a cui ci siamo rivolti per chiedere un parere sul parallelo fra Alesi e Villeneuve. Buona parte degli intervistati sono passati attraverso oltre un decennio di storia dei Gran Premi. Tanti, cioè, hanno vissuto l'epoca di Gilles e vivono quella di Alesi, anche se il loro attuale ruolo sembra lontano dalla Ferrari, dal passato e dal presente. Ognuno leggerà le tante sfumature che si nascondono dietro i giu-

dizi espressi. Ancora una volta, l'elemento che più accomuna il grande ferrarista del passato al suo possibile «erede» di oggi è la passione al volante, riconosciuta quasi da tutti. La testimonianza che apre il sondaggio è quella, particolarissima e toccante, di Niki Lauda, che è stato avversario di Gilles in pista e oggi è responsabile del Cavallino che fa correre Alesi. Nelle ultime parole da lui raccolte rivive lo spirito che anima il mito di Villeneuve.



RICCARDO PATRESE

Pilota

Cosa possono avere in comune Alesi e Villeneuve, a parte il numero 27? No,

proprio non mi sento di paragonarli. Non è solo una questione di risultati, quanto il fatto che ogni pilota ha la sua personalità e il suo modo di correre. Lasciamo Villeneuve dov'è; ognuno di noi deve riuscire soprattutto ad essere se stesso.

SÌ

FRANK WILLIAMS

Proprietario team Williams

Non ho conosciuto Gilles Villeneuve altrettanto bene come Jean Alesi. Ma il loro stile di guida secondo me è molto simile, Jean è sicuramente il pilota che più assomiglia come caratteristiche al canadese. Jean, bisogna dirlo, in pista non ha paura di nessuno.

NO

KEN TYRRELL

Proprietario team Tyrrell

Alesi è stato con me un anno prima di passare in Ferrari; di paragoni non ne faccio per principio, tra piloti di epoche diverse. Però posso dire una cosa: che Jean ha un entusiasmo unico fra i piloti della sua generazione, che prendono sempre tutto maledettamente sul serio. Per lui guidare una monoposto da Gp è davvero un regalo, al punto che essere pagato gli sembra una cosa in più...

SÌ

BERNIE ECCLESTONE

Presidente Foca

Alesi è l'erede di Villeneuve, sicuramente: lo

stesso carattere, lo stesso stile di guida. Non vediamo l'ora che Jean possa esprimersi al livello che merita. La F.1 ha bisogno di piloti come lui. Rileverà il posto lasciato vacante da Nigel Mansell. Ha anche una grande capacità di farsi amare dalla folla e lo si è visto quando la Ferrari ha ricominciato ad essere competitiva a Montecarlo. Sì, Jean possiede il potenziale di Gilles.

NO

RENÉ ARNOUX

Ex pilota F.1

È un paragone che mi fa rizzare i capelli in testa. Perché? Perché Gilles aveva un carattere pazzesco, Alesi mi sembra proprio di no. L'ho visto in conferenza stampa con Prost: tutti facevano domande ad Alain, lui a un certo punto si alza per andarsene, Prost lo prende per un braccio e lui si risiede... No, sono due personaggi addirittura opposti. E anche in pista, Villeneuve era più generoso, aveva doti di acrobata che sono rimaste davvero uniche.

SÌ

HERBIE BLASH

Team Manager

Sì, senz'altro posso dire che Jean mi ricorda molto Gilles. Non tanto fuori dalla macchina, quanto una volta al volante. Guida come se avesse tra le mani un kart, e non una F.1. E ha una determinazione unica, quella determinazione che ti porta al traguardo anche su tre ruote. Potrebbe essere il pilota perfetto per una F.1 più «umana», meno tecnologica.

NO

SANTE GHEDINI

Ds Ferrari

Non mi sono mai sognato di paragonare i due. Villeneuve è diventato un mito: non credo sia possibile compararlo a qualcun altro come tutti i miti. Sulle strade normali posso dire che entrambi mi hanno dato la sensazione di andare veramente forte: diciamo che se non fossi già stato così mi avrebbero fatto venire i capelli bianchi...

PHOTO4



Nell'altra pagina: Gilles è sempre stato uno degli idoli di Jean, sin da quando quest'ultimo (foto sopra) correva e vinceva nelle formule promozionali come la 3000. E oggi...

NO

EDDIE CHEEVER

Pilota

Ma come si può fare un paragone del genere... Alesi è bravo, molto veloce, aggressivo. Ma il modo in cui si è creato e quindi alimentato il mito di Villeneuve è stato unico. Gilles ha corso per parecchio tempo con la Ferrari sbattendo o uscendo quasi a ogni gara. Poi ha capito come fare, ma anche una volta esaurita la fase delle «acrobazie» la sua velocità in pista era unica. Secondo me un solo pilota

ha avvicinato Villeneuve nella sua caratteristica principale: il non rassegnarsi all'inferiorità tecnica: Senna.

SÌ

DANIELE AUDETTO

Ex Ds Ferrari

Alesi ha già superato la fase di nuovo Villeneuve, per la sua capacità di dare spettacolo, di guidare oltre il comune limite. Lo ha già dimostrato con la Tyrrell. Oggi se avesse una vettura competitiva sarebbe con ogni proba-

SÌ

MICHELE ALBORETO

Pilota

Ogni pilota va giudicato nella sua epoca, i paragoni non sono mai facili. Alesi è molto forte e mette un grande entusiasmo quando guida e questa è una cosa che tutti apprezzano. Credo che la cosa che lo accomuna con Villeneuve sia la sua capacità di creare entusiasmo negli uomini di una squadra attraverso una guida spettacolare. Una cosa che soprattutto in una Ferrari come quella attuale, che sta vivendo momenti difficili, è sicuramente molto utile per il morale della squadra.

SÌ

GIANFRANCO PALAZZOLI

Ex ds Osella e Fondmetal

Alesi mi ricorda Gilles quando lo vedo guidare in pista, per irruenza, impegno, padronanza del mezzo ed anche per i rischi che si assume. Fuori dall'abitacolo i due sono diversi: Jean mi sembra decisamente più tranquillo ed equilibrato.

NO

DANNY HINDENOCK

Ds Ligier

Alesi ricorda sicuramente Villeneuve per la generosità nella guida e come il canadese dà sempre l'impressione di dare il massimo di sé, qualunque sia la situazione. Ma francamente mi infastidisce paragonarli, perché al di là di questo punto in

comune, non sono le stesse persone, anzi sono due personaggi totalmente diversi ed anche le epoche e le vetture sono diverse.

NO

HARVEY POSTLETHWAITE

responsabile Ferrari

I due piloti sono imparagonabili per diversi motivi. Innanzitutto l'uno guidava una macchina con gomme a tele incrociate tipiche degli anni Settanta, l'altro usa gomme radiali e quindi le prestazioni e le tecniche di guida sono diversissime. L'unico elemento di comunione potrebbe essere l'irruenza e la capacità di controllare la vettura in condizioni difficili e pericolose. Non è giusto fare altri confronti, così come non è raffrontabile Villeneuve con un pilota degli anni Venti.

SÌ

BERNARD DUDOT

Tecnico

È sicuramente vero che il loro stile accomuna i due piloti: la foga è la stessa, così come la generosità e la destrezza. È una questione anche di temperamento. Combattivo quanto lo era Villeneuve, anche Alesi non alza mai le braccia pur se è vittima di un qualsiasi problema. Come Villeneuve può a volte intestardirsi anche ad oltranza e ciò può andare a scapito dell'efficacia globale della vettura o della tenuta dei pneumatici. Indubbiamente entrambi possiedono un talento innato, sono in qualche modo due acrobati capaci di pilotare seguendo il loro feeling personale. Nutro invece qualche dubbio sulla loro

somiglianza dal punto di vista umano. Secondo me, Gilles era più naturale, e continuava a comportarsi altrettanto generosamente a 300 all'ora e anche nella vita extrasportiva. Non credo, invece, che Jean sia così.

NO

TEO FABI

Pilota

Alesi non è da paragonare a Gilles. Villeneuve ha vinto Gran Premi con una monoposto che stava insieme a fatica. Alesi in cinque anni che gareggia in F. 1 che cosa ha fatto? Due belle gare con la Tyrrell, e poi?... Credo che questo confronto sia offensivo per la memoria di Gilles.

NO

NIGEL MANSELL

Pilota

Non posso e non voglio fare commenti su un confronto del genere. Gilles era uno dei miei migliori amici, mi è rimasto nel cuore e nel cervello. Non voglio confrontarlo con nessuno per non fare polemiche.

NO

MICHEL TETU

Tecnico

Alesi come uomo è molto più distante di Gilles, almeno per quanto mi riguarda. Dal punto di vista dello stile di guida, la foga di Gilles era straordinaria e ha siglato molti exploit che rimarranno scolpiti per sempre nella memoria. Per lui non era



mai finita, nulla poteva fermarlo, tanto da rientrare ai box su due ruote ad esempio. Alesi non giungerebbe a tali estremi, ma la sua voglia di vincere, la sua rabbia nell'attaccare ricordano molto da vicino quella del canadese. In alcune occasioni abbiamo visto Alesi compiere prodezze

che hanno in effetti fatto pensare a Villeneuve, soprattutto sul bagnato. Credo che li unisca anche la grande passione per la Ferrari e in qualche caso anche il fatto di pilotare per la scuderia più prestigiosa può contribuire a motivare un pilota a dare sempre più del 100%.

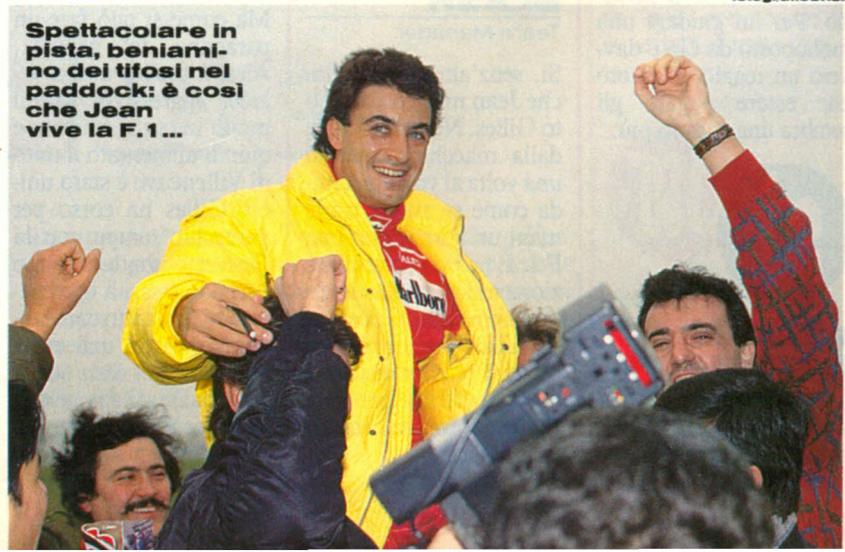
SÌ

FRANCO LINI

giornalista

Ci sono notevoli affinità nei caratteri dei due piloti. In particolare, entusiasmo e ingenuità, uniti a

fotografieORSI



Spettacolare in pista, beniamino dei tifosi nel paddock: è così che Jean vive la F. 1...

sorprende, perché prima di arrivare in F.1 Jean non era così: è in Ferrari che si è fortificato, diventando un pilota di grande cuore tanto che oggi è senza dubbio uno dei più grandi in qualifica e a volte anche in gara.

SÌ

ENRICO BENZING

Giornalista F. 1

Fra Alesi e Villeneuve una similitudine esiste, senza dubbio. E infatti l'ho scritto più di una volta. Mettere a confronto le loro doti velocistiche è difficile se non impossibile: da quando correva Gilles a oggi le monoposto sono cambiate, l'effetto suolo si è fatto molto maggiore e le caratteristiche necessarie per pilotare sono diversissime. Ma fra Villeneuve e Alesi il parallelo è possibile perché per entrambi la caratteristica principale è quella di guidare con l'anima. Per Gilles ancora più che per Jean: lui rischiava di più, prendeva più rischi, era un vero pilota romantico. Ma quei tempi erano diversi: l'epoca di oggi è molto più tecnica e considerata questa diversità la similitudine fra i due è ancora più evidente.

NO

TOMMASO CARLETTI

ex tecnico Ferrari

L'ambiente, le condizioni in Ferrari sono troppo cambiate per tentare un parallelo. Certo, Villeneuve e Alesi hanno in comune la voglia di lottare sempre, di non arrendersi anche se sei decimo in gara. Ma l'uno arrivò a Maranello in un mo-

mento di gloria, e dopo un apprendistato difficile ottenne grossi risultati; l'altro, invece, non ha mai avuto una vera possibilità di emergere: gli è sempre mancata la vettura competitiva. Se fossi nei panni del tifoso ferrarista, potrei solo dire che Alesi in questo momento è l'unica consolazione che dona un po' di entusiasmo...

NO

ANDREA DE CESARIS

Pilota

Francamente la domanda mi sembra un po' strana: due epoche, due persone diverse. Posso solo dire una cosa: Villeneuve ha disputato un'intera stagione, l'81, con una vettura turbo che in rettilineo era superiore a tante altre. E poteva fare da «tappo» come al Jarama, dove vinse la gara. Jean guida una vettura non ancora a punto. Ma ricordiamoci che la sua posizione in Ferrari in passato è stata in bilico...

SÌ

DARIO CALZAVARA

Responsabile Corse Pirelli

Alesi-Villeneuve: un confronto legittimo per quanto riguarda il carattere e l'umanità dei due, tanto simili anche se diversissimi per nazionalità ed estrazione. E in pista l'altro grande parallelo che li lega è il «feeling» con la folla, con il pubblico. Jean non va forte come Gilles, o almeno non ancora. Ma forse è l'unico capace di emozionare come faceva lui.

Hanno collaborato:

Alberto Antonini
Paolo Bombara

DITE LA VOSTRA

Alesi come Villeneuve? Un quesito che, come vedete, divide il Circus. Ma a completare questo super-sondaggio manca un parere estremamente importante: il vostro, lettori di Autosprint.

Ma attenzione: il sondaggio non è per accertare se Alesi sia meglio o peggio di Gilles. Il paragone sarebbe, ovviamente, improponibile. La domanda è se, a vostro parere, Alesi ha davvero le caratteristiche per ricordare da vicino, tenuto conto di come sono cambiati i tempi, di come si è evoluta la F.1, il pilota forse più amato di sempre.

Compilate il tagliando qui pubblicato e inviatelo a:

Autosprint - Sondaggio Alesi come Gilles? - Casella postale AD1734 - 40100 Bologna

E non dimenticate di fornire la motivazione al vostro «voto»: il nostro super-sondaggio sarà così più completo.

Tutti i tagliandi pervenuti saranno conteggiati e il «verdetto» finale sarà pubblicato su uno dei prossimi numeri di Autosprint.

Affrettatevi! In palio c'è un oggetto di incredibile fascino: il casco con il quale Jean sta gareggiando in Ferrari!



tantissima pulizia morale e soprattutto voglia di battersi in qualsiasi condizione. E questo porta a delle similitudini di comportamento dei due ferraristi in pista e nella vita. Uomini del loro spessore rimangono elementi unici e pieni di carisma. È positivo che Alesi susciti nei tifosi l'entusiasmo che suscitava Villeneuve.

SÌ

JAMES HUNT

Pilota

Sì: secondo me Alesi è spinto dalla stessa carica di Gilles. Come lui, ha la stessa attitudine a soppesare con la sua aggressività alla inferiorità tecnica del suo mezzo. E ciò mi

avevo
ne era
yo già
mi ero
verno
la con-
era ri-
ncora.
e nella
to un

essere stato sfortunato».

— Quando pensi di poter vincere una gara? «Sino ad ora non sono quasi mai stato in una situazione tale da poter dire: oggi posso vincere. Mi è capitato solo una volta, lo scorso anno in Spagna sul bagnato. Ero certo di aver le carte in regola per arrivare primo. Di solito è a metà gara che mi chiedo: «che possibilità ho di vincere?»».

— E rispetto alla tua carriera ti sei dato un termine entro il quale vincere un Gp?

«No, questo no. Se fai così muori. Sarebbe come pensare che ti rimane un tempo limitato da vivere, che so, un anno, due. Veramente una cosa insopportabile, oppressiva».

er dir-
lo vin-
alcuno
leader
Senna
roble-
poteva
caute-
uando
avvero

— La cosa migliore che pensi di avere dato alla squadra, alla Ferrari; non solo come pilota, ma anche come uomo?

to ap-
on ri-
vi. La
me la
va».

«La Ferrari è come la mia famiglia. Quello che io provo per la squadra, penso che la squadra lo provi per me. Io sono affezionato a tutti quelli che lavorano qui, loro lo sanno e lo vedono perché sono espansivo, non nascondo i miei sentimenti. Non ho debiti nei loro confronti, né loro ne hanno nei miei. Quando qualcosa va bene me lo dicono, quando va male fanno lo stesso. Non credo di aver bisogno di spiegare quello che ho dato alla Ferrari, ci sono i fatti a dimostrarlo. L'impegno che io ho messo in questi anni è sempre stato il massimo. E se qualcuno non lo ha visto vuol dire che non ha proprio capito niente».

pro di-
ento,
, per i
pla».

— E c'è qualcosa di Jean Alesi che cambieresti, che vorresti comunque migliorare?

sa. Li

«Sì può sempre migliorare. Per un pilota migliorare vuol dire soprattutto accumulare esperienza. Man mano che il tempo passa, che le gare si succedono, credo di diventare sempre un po' più bravo...».

Un'intervista a Jean Alesi? Sì, ma un'intervista particolare. Per capire meglio il grande cuore che batte nella Ferrari n. 27, e soprattutto per consentire a ciascuno di trarre il proprio giudizio, rilevando le affinità fra Jean e lo scomparso campione canadese, bisognava uscire un po' dagli schemi. Ecco perché abbiamo scelto il criterio del «più e meno». La gara più bella, la più deludente; il momento più emozionante nel week-end, quello più noioso. Ne esce un ritratto a tinte forti, decise, una sorta di scheda personale che è lo strumento più adatto a giudicare le caratteristiche di un pilota. E non a caso, il dato che emerge prepotentemente è quello della determinazione, della voglia di tirare fino in fondo. Tanti piloti, ad esempio, criticano la pista di Montecarlo per la difficoltà nei sorpassi: lui la ama perché non consente un attimo di sosta. E infatti, su questo circuito «d'altri tempi» Jean è andato tre volte a podio...

— La gara più bella della tua carriera?
«Il Gp di Montecarlo. Ma non con la Ferrari, bensì con la Tyrrell, nel '90. Tirai dall'inizio alla fine della gara ottenendo un secondo posto. Di disputare una gara al limite, senza mollare mai, mi è successo tante volte. Però alla fine mi sono ritrovato con dei sestimi, settimi, ottimi, con i primi di Montecarlo '90... non è raffrontabile Villeneuve con un pilota degli anni Venti.



BERNARD DUDOT

Tecnico

È sicuramente vero che il loro stile accomuna i due piloti: la foga è la stessa, così come la generosità e la destrezza. È una questione anche di temperamento. Combattivo quanto lo era Villeneuve, anche Alesi non alza mai le braccia pur se è vittima di un qualsiasi problema. Come Villeneuve può a volte intestardirsi anche ad oltranza e ciò può andare a scapito dell'efficacia globale della vettura o della tenuta dei pneumatici. Indubbiamente entrambi possiedono un talento innato, sono in qualche modo due acrobati capaci di pilotare seguendo il loro feeling personale. Nutro invece qualche dubbio sulla loro



NIGEL MANSELL

Pilota

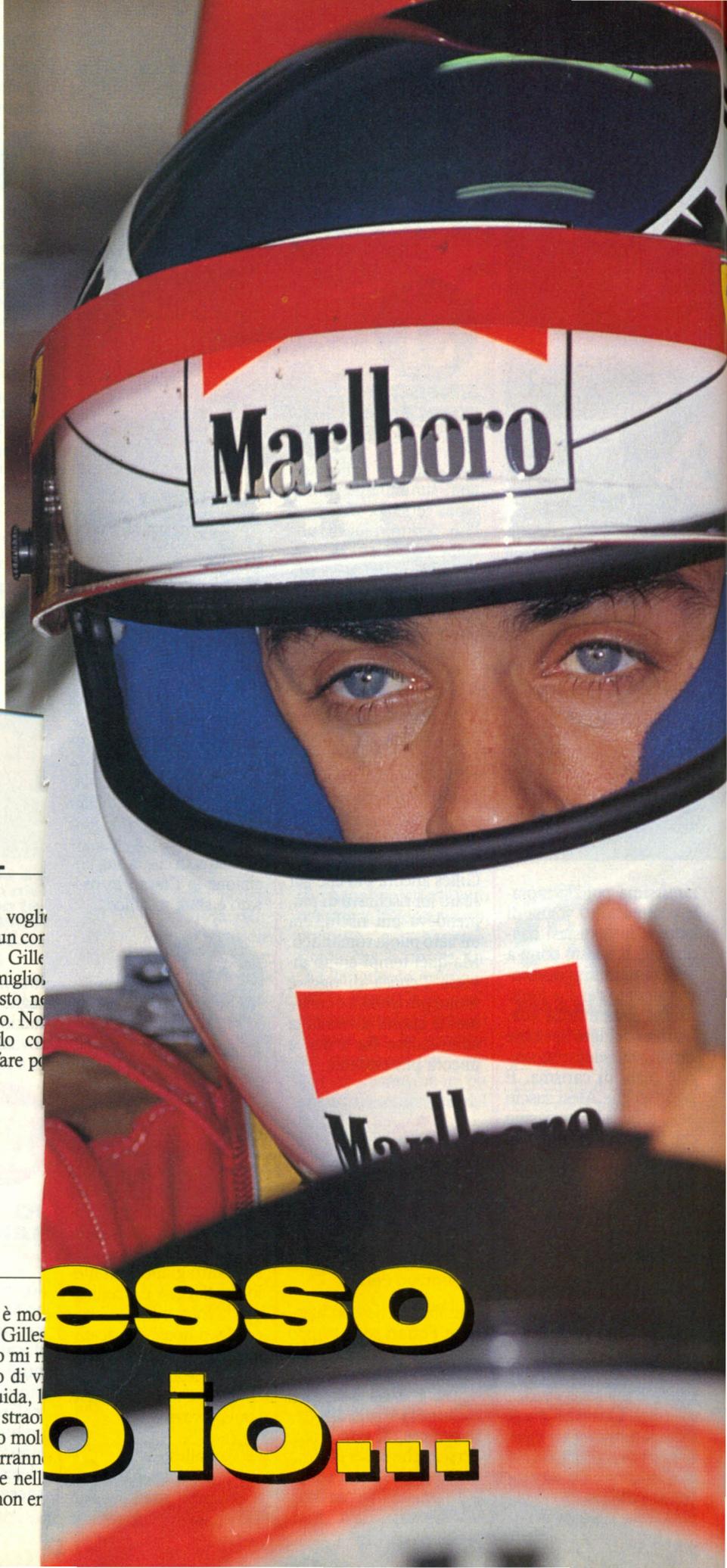
Non posso e non voglio fare commenti su un confronto del genere. Gilles era uno dei miei migliori amici, mi è rimasto nel cuore e nel cervello. Non voglio confrontarlo con nessuno per non fare polemiche.



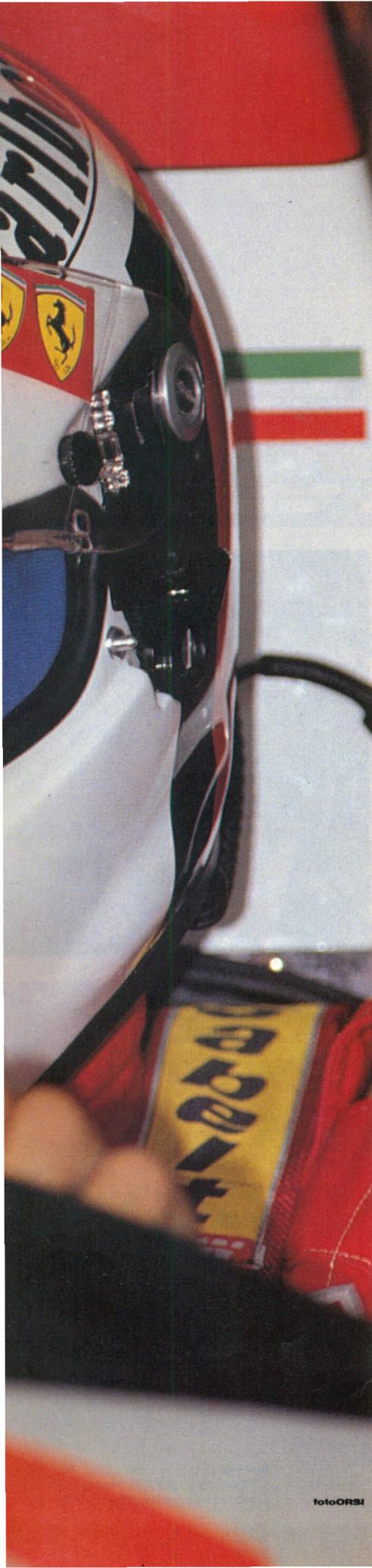
MICHEL TETU

Tecnico

Alesi come uomo è molto più distante di Gilles almeno per quanto mi riguarda. Dal punto di vista dello stile di guida, la foga di Gilles era straordinaria e ha siglato molti exploit che rimarranno scolpiti per sempre nella memoria. Per lui non era



**esso
o io...**



vettura e con l'attuale sistema, che ti consente solo 12 giri, non hai certo la possibilità di effettuare molte modifiche. Ma siccome devi comunque cercare il miglior tempo possibile, devi utilizzare sempre il tuo mezzo al massimo, anche se non è a posto. Non hai la sicurezza in quello che stai facendo, e sei sempre al limite. Questo mi emoziona, mi esalta. Quando sai che è tutto preparato, tutto a posto, ecco, le cose cominciano ad essere noiose per me».

— E quella che invece ti piace meno?

«Il warm-up. Esci con la vettura carica di benzina, hai già l'idea di quella che sarà la gara dentro di te, sei già con la testa rivolta al pomeriggio. Questo è davvero il momento più fastidioso, perché non hai più niente da fare. Stai provando la vettura per il Gp e sai che non puoi mai esagerare, che devi guidare per finire. Nel warm-up hai la fotografia esatta della corsa».

— L'aspetto migliore della Ferrari?

«L'immagine, che è grande in tutto il mondo».

— Che cosa dovrebbe migliorare?

«I risultati, è troppo tempo che mancano. Tuttavia su questo stiamo lavorando sodo, la ristrutturazione in atto ha proprio questo obiettivo».

— La maggior soddisfazione della tua carriera, a qualsiasi livello?

«È stato il primo giorno di prove con la Ferrari a Phoenix, per il Gp Usa del 1991. Avevo fatto la pole position provvisoria. Per me era stato difficile arrivare alla Ferrari: avevo già firmato un contratto con la Williams e mi ero dovuto liberare da quell'accordo. L'inverno era stato duro, in squadra c'era Prost e la convivenza in quei primi momenti non era risultata facile, non ci conoscevamo ancora. Andiamo a Phoenix e sono il più veloce nella prima sessione ufficiale... Per me è stato un gran momento, una vera liberazione».

— La più grande delusione?

«Beh, di quelle ne ho avute tante. Ma per dirne una, cito Spa del '91. Stavo proprio vincendo, non è che fossi secondo e poi qualcuno si fosse fermato davanti a me. Ero il leader della corsa, Mansell si era già ritirato, Senna si era avvicinato, ma aveva avuto un problema con le marce. Sapeva che il motore poteva andargli in crisi, quindi procedeva con cautela. Mancavano solo 11 giri alla fine quando mi si è rotto il motore. Per me è stata davvero una grossa delusione».

— Quale assetto di vettura preferisci?

«Per me è importante essere assecondato appena inizio a sterzare. Se la vettura non risponde immediatamente entro in crisi. La preferisco con un buon inserimento, per me la cosa più importante è l'ingresso in curva».

— Che tipo di monoposto al contrario non sopporti?

«Non riesco a guidare vetture sottosterzanti».

— Il tuo circuito preferito?

«Quello di Montecarlo, perché è davvero divertente. Non c'è un attimo di rilassamento, sei sempre al massimo. Come ambiente, per i tre giorni di un Gp, un bel posto è Imola».

— E la pista che non ti piace?

«L'Ungheria: un disastro, troppo noiosa. Lì non c'è da guidare, c'è da... scappare».

— Preferisci trovarti nella posizione di chi deve attaccare uno che ti precede o ti senti più tranquillo nel controllare un avversario che prova a superarti?

«Dove non ho veramente problemi è nei sorpassi. Se sono dietro a uno in poco tempo riesco a superarlo, ovviamente se la pista lo permette. Su un tracciato come Montecarlo, ad esempio, passare è oggettivamente difficile. Se una manovra si può tentare, insomma, lo faccio senza esitazioni. Non mi dà però nemmeno fastidio essere seguito per tutto un Gp. Mi è successo diverse volte e sono sempre riuscito a guidare senza troppo preoccuparmi della situazione. Un avversario che mi tallona non mi mette pressione. A Montecarlo, quando guidavo la Tyrrell, ho avuto Berger attaccato al sedere per tutta la corsa, vicinissimo, ma non mi sono preoccupato più di tanto. Ma già in F.3000, con Apicella a Birmingham, avevamo fatto tutta la corsa uno incollato all'altro ma per me non è stato un problema. Non mi sono innervosito, nonostante mi giocassi il campionato».

— Perché non hai ancora vinto?

«Perché non ho avuto ancora la possibilità di farlo. Non credo si possa chiamare in causa la sfortuna, a Spa la vittoria svanita ad appena 11 giri dalla fine non la posso imputare alla cattiva sorte. I problemi tecnici, come la rottura di un motore, non rientrano nella categoria; quindi sino ad ora non posso dire di essere stato sfortunato».

— Quando pensi di poter vincere una gara?

«Sino ad ora non sono quasi mai stato in una situazione tale da poter dire: oggi posso vincere. Mi è capitato solo una volta, lo scorso anno in Spagna sul bagnato. Ero certo di aver le carte in regola per arrivare primo. Di solito è a metà gara che mi chiedo: "che possibilità ho di vincere?"».

— E rispetto alla tua carriera ti sei dato un termine entro il quale vincere un Gp?

«No, questo no. Se fai così muori. Sarebbe come pensare che ti rimane un tempo limitato da vivere, che so, un anno, due. Veramente una cosa insopportabile, oppressiva».

— La cosa migliore che pensi di avere dato alla squadra, alla Ferrari; non solo come pilota, ma anche come uomo?

«La Ferrari è come la mia famiglia. Quello che io provo per la squadra, penso che la squadra lo provi per me. Io sono affezionato a tutti quelli che lavorano qui, loro lo sanno e lo vedono perché sono espansivo, non nascondo i miei sentimenti. Non ho debiti nei loro confronti, né loro ne hanno nei miei. Quando qualcosa va bene me lo dicono, quando va male fanno lo stesso. Non credo di aver bisogno di spiegare quello che ho dato alla Ferrari, ci sono i fatti a dimostrarlo. L'impegno che io ho messo in questi anni è sempre stato il massimo. E se qualcuno non lo ha visto vuol dire che non ha proprio capito niente».

— E c'è qualcosa di Jean Alesi che cambieresti, che vorresti comunque migliorare?

«Si può sempre migliorare. Per un pilota migliorare vuol dire soprattutto accumulare esperienza. Man mano che il tempo passa, che le gare si succedono, credo di diventare sempre un po' più bravo...».

FORMULA UNO

ULTIME NOVITÀ

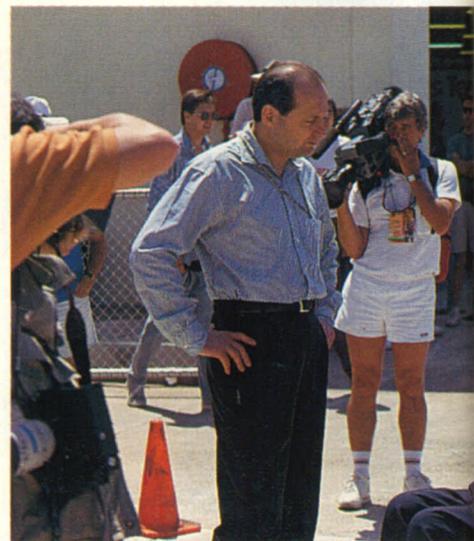
Attive subito fuori!

Max Mosley minaccia Dennis e Williams nel caso portino la Fisa in tribunale E a Parigi c'è il Consiglio Mondiale...

DIEGO FORTI

Clima... elettrico nei vari Consigli Mondiali, Fia e Fisa, in programma questa settimana a Parigi, da martedì 8 (quando questo numero di As va nelle edicole) a giovedì 10. Pare che Mosley abbia minacciato i due team ancora sull'aventino, Williams e McLaren, di mettere fuorigioco da subito le sospensioni attive se verranno portate avanti le azioni legali che da tempo Ron Dennis e Frank Williams minacciano nei confronti della Federazione. Il Presidente, facendo sua un'ipotesi esplicitata dall'ingegnere Stanzani della Scuderia Italia (pubblicata sul numero 15 di Autosprint a corredo di un'inchiesta sull'abolizione dell'elettronica in F.1) ventila la possibilità che le «attive» possano essere considerate illegali, in quanto originerebbero una situazione in contrasto con l'articolo 3.7 del regolamento tecnico. Quest'ultimo recita, tra l'altro: «ogni componente della vettura in grado di influenzarne l'aerodinamica deve rimanere immobile rispetto alla parte sospesa». Interpretando estensivamente i divieti contenuti nell'articolo, le sospensioni «intelligenti» possono essere considerate illegali in quanto l'elemento attivo delle stesse modifica artificialmente, attraverso il suo sistema pneumatico, non solo l'altezza da terra della vettura, ma anche delle ali. Inoltre, controllando il beccheggio e il rollio di una monoposto, influenza anche l'incidenza delle ali. Si tratta di una lettura della regola decisamente molto ampia... Tuttavia la Federazione, che già in passato ha evocato a sé il diritto di interpretare le regole, potrebbe forzare la situazione. In verità la mossa sembra essere più politica, che volta a tutelare la sicurezza o la legalità del campionato. Mettere sul piatto della bilancia la possibilità di una immediata messa al bando delle attive, senza aspettare il 1994, rappresenta un grosso deterrente nei confronti delle squadre che oggi le utilizzano. Il rischio di venir esclusi dalle gare, almeno sino a quando non sarà provato che le attive sono regolamentari (e i tempi della giustizia sono comunque lunghissimi), può

originare un problema maggiore che non rinunciare all'elettronica dal prossimo anno, anziché dal 1995. In pratica, a Williams e McLaren è stato fatto arrivare un messaggio di questo tipo: attenzione, andando all'arbitrato alla Corte di Losanna per far dichiarare illegittimi i provvedimenti della Federazione che mettono al bando l'elettronica, vi esponete al rischio che le monoposto con le attive vengano considerate fuori regola da subito. Siamo chiaramente in presenza di un macchiavellismo, tuttavia Mosley in più di una occasione ha usato il pugno di ferro e nessuno può escludere che non lo faccia ancora. È invece possibile che il Consiglio Mondiale autorizzi 16 motori di scorta per ogni team nel '94 (anziché 12, come attualmente previsto) e consenta di nuovo l'uso della telemetria per trasmettere i dati, almeno nella direzione dalla vettura ai box. ■



CON LA MINARDI IN VISTA DEL RIENTRO

E Martini fa il tester

FIORANO — La scorsa settimana, sulla pista di Fiorano, Pierluigi Martini ha ripreso confidenza con una vettura di F. 1. Era dal Gp di Adelaide '92, nel quale peraltro non aveva completato nemmeno il primo giro, che il pilota romagnolo non saliva su una monoposto. Al volante di una Minardi M193 dotata del sistema antipattinamento della Marelli che agisce sui freni, Piero ha com-

piuto una quarantina di giri: «La vettura è sicuramente molto agile — ha detto il pilota — ma le vibrazioni del motore Ford sono molto più forti di quelle trasmesse dal V12 Ferrari che avevo utilizzato negli ultimi due anni. Tuttavia mi sembra che la monoposto realizzata dalla Minardi sia decisamente interessante. Penso che potendo lavorare per trovare una messa a punto ottimale ci sia



Martini ha provato a Fiorano la Minardi con il motore Ford V8



Alesi a Imola con la Ferrari, a fianco, nel momento della partenza per la simulazione di durata di un Gp con il motore dotato di aspirazione variabile. Williams e Dennis, nella foto al centro, sembrano pensare alla condotta da tenere nella questione relativa alle «attive» che li vede contrapposti a Mosley

AMADUZZI



COLLAUDI A IMOLA E FIORANO IN VISTA DEL GP

Alesi e Berger prove pro Canada

Lavoro in due fasce per la Ferrari, che la scorsa settimana ha provato a Imola e Fiorano utilizzando entrambi i piloti titolari. I test hanno riguardato alcune componenti destinate ad essere utilizzate già in Canada, mentre altri particolari sono stati verifi-

cati per un impiego a medio termine. Come ad esempio la nuova carrozzeria con due protuberanze all'altezza delle sospensioni anteriori, predisposte per un diverso tipo di attuatori, con tanto di molle esterne in arrivo, con un certo ritardo, dalla Fdd. A Imola, con

Alesi, è stato sottoposto a un test di affidabilità il motore con i tromboncini a lunghezza variabile. La prova, pur se travagliata (Alesi non è mai riuscito a trovare un assetto di suo gradimento) ha fornito risultati confortanti. Questo anche se il motore si è rotto (a cedere sembra sia stata una biella) nel corso di quello che doveva essere l'ultimo giro in una simulazione di Gp. Con un miglior giro (il 57.) in 1'26"19, Alesi ha peraltro avvicinato il tempo record di Patrese del Gp di San Marino '93 (1'26"100). E in Canada sono stati spediti 4 propulsori di questo tipo. Solo le temperature continuano a rimanere piuttosto alte, tanto che potrebbero essere modificati i radiatori o la loro posizione: tendono a occludersi con troppa facilità. Per ovviare, almeno parzialmente a questo problema sono stati studiati dei deviatori di flusso «stile McLaren». Queste appendici aerodinamiche, in verità, dovevano

essere collaudate prima di spedire le vetture in Canada, ma la necessità di ricavare nel telaio degli inserti in cui avvitare i supporti delle paratie, ha richiesto più tempo del previsto. Non è però escluso che la squadra a Montréal riesca ad utilizzarli. A Fiorano, principalmente con Berger, sono stati effettuati test sulle sospensioni. Gerhard, che ha ottenuto il suo record personale in 1'02"84, se ne è andato piuttosto soddisfatto, anche perché la squadra è stata finalmente in grado di mettere in pista una «test-car», a prescindere dalla vettura destinata ai Gp. Probabilmente, per anticipare i tempi della riorganizzazione, non solo tecnica, della squadra a Maranello si è tenuta una riunione. Presenti anche Todt e il presidente Montezemolo. La Ferrari ha precisato che il perfezionamento del contratto di Alesi è stato rinviato a quando Todt prenderà pieni poteri nella gestione sportiva.

Dalfume Stefanini

l'opportunità di migliorare ulteriormente le cose. Per me si trattava anche di prendere confidenza con il cambio e con le gomme strette: queste ultime mi hanno ricordato le Pirelli. Rendono la vettura più facile da inserire. In ogni caso Fiorano è una pista sui generis, che non consente di conoscere a fondo una vettura». Per quello che riguarda il sistema antispin, che nella mattinata era stato testato da Barbazza, il quale a sua volta aveva compiuto una trentina di giri, giudizio positivo da parte di Martini: «Il sistema funziona, ma certo c'è ancora molto da lavorare per trovare una giusta regolazione e per migliorare il raffreddamento del

disco, che risulta molto sollecitato: nel mio caso i freni tendevano a surriscaldarsi. Sono, comunque riuscito a girare in 1'08"8 con la chicane, che per un pilota... arrugginito e che non conosceva la vettura non è poi male». Temperature più contenute per Barbazza, che usa i freni in maniera diversa da Martini. Tuttavia per ottimizzare il sistema quasi sicuramente sarà necessario integrarlo o con l'adozione dell'acceleratore elettronico con il controllo delle ghigliottine di alimentazione o attraverso lo spegnimento di uno o più cilindri quando le ruote tendono a patinare, onde far diminuire la potenza scaricata a terra. A Montréal il team ha

comunque deciso di utilizzare una delle due vetture, in particolare quella di Barbazza, equipaggiata con il sistema antispin della Marelli che è stato provato anche con la... pioggia. Una curva di Fiorano è stata infatti irrorata d'acqua, per simulare le condizioni di bagnato. Relativamente a un impiego di Martini in gara si può prevenire un suo utilizzo in Inghilterra, visto che allo stato attuale delle cose Barbazza ha un contratto limitato alle prime otto gare della stagione. Tuttavia, il team punta a mantenere in organico tutti e tre i piloti e non si escludono possibili rotazioni anche per quello che riguarda Fittipaldi. (d.f.)

In F.3 Sudam Schiattarella con la Rc

Altri impegni in vista in F.3 per Mimmo Schiattarella dopo la partecipazione al Gp di Montecarlo con la Bvm. Il pilota emiliano, bandito dal tricolore per via delle norme sull'anzianità di servizio volute dalla Csaì, esordirà questo fine settimana nel campionato Sudamericano di F.3 nella gara di Goiania. Egli sarà in pista con una Dallara 392 motorizzata Fiat Abarth. La monoposto, che gode dell'appoggio della Sevel (filiale brasiliana della Fiat), sarà gestita in pista dalla Rc Motorsport.

■ **JAGUAR.** Vincenzo Bianchi ha deciso di rinunciare al proprio impegno nel Campionato italiano Supercar Gt. Dalla prossima gara del Mugello sarà così Paolo Pianezola a sostituirlo sulla Jaguar Xj220 della Top Run. Per Pianezola sono in programma proprio in questi giorni le prime prove di «saggio» della vettura, prove che prevedono anche il test delle nuove gomme realizzate dalla Pirelli appositamente per la Jaguar nella misura 335 al posto della 305, massima disponibile sino ad ora. Tali coperture verranno utilizzate già in occasione della prossima gara del Mugello e, data la loro maggiore impronta a terra, dovrebbero contribuire a migliorare la competitività della vettura inglese.

■ **AUDI.** Al via della prossima 24 ore del Nürburgring di Turismo il team Davinöl-Möhlig metterà in pista due nuove Audi S2 Gr.A, capaci di erogare 400 cavalli. Uno dei piloti sarà il nostro collaboratore Thomas Voigt.

■ **BUGANÈ.** Estromesso del 4. raggruppamento e spostato con la propria Porsche 944 Turbo nel 3. (dove la vettura tedesca è tutt'altro che competitiva), nell'ultima gara a Misano Buganè ha infatti deciso di sporgere reclamo contro le Alfa Romeo Sz del 4. raggruppamento per presunte irregolarità tecniche sulle loro altezze da terra. Alla fine è risultata più bassa la sola vettura di Dolfi, che è così stato estromesso dalla classifica di gara. Ma intanto c'è qualcuno che si è chiesto se in sede di verifica si sia tenuto conto che le Alfa Romeo Sz dispongono del regolatore di altezza...



SUTTON

PACIFIC CONTESTA LA F.1 DI FORTI

La Reynard della discordia

La notizia che il team Forti potrebbe partecipare al prossimo mondiale di F.1 con una Reynard derivata dal progetto della vettura destinata al Pacific Racing ha subito sortito precisa presa di posizione da parte della formazione britannica. Dal quartier generale di Thetford, nel Norfolk, la Pacific ha illustrato la situazione in cui si trova attualmente il suo programma di F.1. In primo luogo i vertici della squadra inglese sostengono che la Forti non può correre in alcun modo con la monoposto che la Reynard ha progettato per loro: ciò perché si tratta di un progetto che appartiene alla Pacific, mentre alla Reynard compositi, e non alla Reynard Racing cars, è stata fatta realizzare la scocca. Sotto questo profilo bisogna comunque aggiungere che Guido Forti interpellato al proposito ha detto: «Nella mia visita alla Reynard ho visto un progetto e una scocca che non posso dire che siano quelli che sono stati realizzati per la Pacific, magari è una congettura che potrebbe venire in mente. Ad ogni modo il mio programma di F.1 non è

stato ancora varato, sto infatti cercando in questi giorni di mettere a posto la parte economica. Quanto alla questione del progetto Reynard, non trovo nulla di strano nel fatto che a Bicester possano anche fare due monoposto, se van-

no in porto tutte le operazioni, c'è solo da dire che sono bravi». Resta comunque il fatto che in F.1 bisogna essere in grado di dimostrarsi di essere titolari della proprietà intellettuale del progetto della vettura. Per quel che ri-

guarda comunque il programma della Pacific, si sa che da un paio di mesi Bertrand Gachot sta lavorando parecchio nella ricerca di sponsor che siano in grado di garantire la copertura economica adeguata per mandare in porto tutta l'operazione di ingresso nella massima formula. Inoltre il pilota belga è il tester designato per le prime prove quando la vettura nei prossimi mesi verrà portata. Quanto ai piloti, sono attualmente in corso contatti anche con Eric Van de Poele e Paul Belmondo, come pure trattative sono in corso anche con i due piloti che stanno correndo per la Pacific nella F.3000, David Coulthard e Michael Bartels (nella foto dentro alla scocca) i due impegnati nella serie che fa da anticamera alla F.1 stanno tra l'altro ottenendo buoni risultati: lo scozzese, secondo nell'ultima gara di Pau, è secondo anche in campionato, mentre il tedesco ha sino ad ora colto un terzo posto a Silverstone. Quanto all'operazione del passaggio in F.1 resta ancora da vedere se verranno riallacciati i contatti con Illien per il motore.

NEL TURISMO A PAU

Alesi rischia la licenza

Jean Alesi ha rischiato di vedersi sospendere la licenza da conduttore nella gara del campionato francese di Super-Turismo disputata a Pau con un'Alfa 155 ufficiale. Il pilota francese ha infatti nettamente anticipato la partenza della prima manche (tanto da arrivare in testa alla prima curva dopo essersi dovuto accontentare della settima posizione in prova) ed è stato penalizzato con uno stop and go di dieci secondi, come il suo amico Prost nel Gp di Monaco. Contrariamente a Prost Alesi ha però ignorato la bandiera nera che gli intimava di rientrare ai box per ben tre giri, ubbidendo soltanto all'ordine della propria squadra. Quando Alesi è infine rientrato ai box, il primo a tirare un sospiro di sollievo è stato proprio il direttore di gara, André Divies, perché tre giri è il limite massimo autorizzato dalla Federazione francese per osservare una bandiera nera, limite oltre il quale sarebbe automaticamente scattata una... sospensione della licenza — Alesi corre con licenza francese — che avrebbe compromesso anche la stagione di F.1 del pilota della Ferrari. Nella seconda manche, Alesi si è poi riscattato brillantemente conquistando il terzo posto di manche e sesto, rimontando sul bagnato con le slick.

PICCO DI 4 MILIONI DI TELESPETTATORI

Indy 500 su Tmc è un successo

La Formula Indy trasmessa da Telemontecarlo piace. Secondo i dati forniti da Tv Bank, l'agenzia che raccoglie i dati delle emittenti non rilevate dall'Auditel, è emerso che la 500 Miglia di Indianapolis è stata seguita mediamente da un milione di telespettatori nell'arco delle quattro ore di diretta che la Tv del Principato ha dedicato alla corsa Usa. Approfondendo l'indagine sono emersi altri valori interessantissimi: durante Indy c'è stato un contatto di 3.500.000 spettatori con un picco che ha sfondato il muro dei 4.000.000. Queste cifre sono state commentate molto positivamente dai responsabili di Tmc, più che mai soddisfatti di aver siglato un accordo triennale con la Espn, l'emittente Usa che copre le gare della Indycar. Il pubblico italiano, insomma, gradisce le corse nei catini alle velocità folli. I rilevamenti testimoniano che la F. Indy ha saputo trovare un suo spazio di spicco nella prima serata, sebbene l'offerta televisiva fosse molto variegata anche in materia di sport, visto che c'erano le trasmissioni dedicate al campionato di calcio e gli speciali sul Giro d'Italia ciclistico. A dimostrazione che automobilisticamente parlando non esiste solo la Formula 1.

L'ITR VUOLE GARANZIE

Il Dtm verso la D2 nel '94

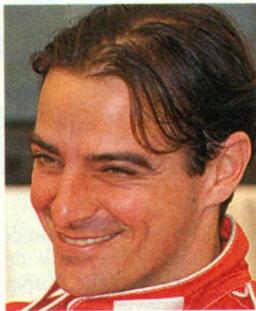
Il prossimo 30 giugno si svolgerà un incontro molto interessante per decidere il futuro del campionato di Turismo tedesco. On's, l'autorità sportiva della Germania, e l'Itr, l'organizzazione che promuove il Dtm, discuteranno circa l'opportunità di mantenere la formula attuale, che ammette alle gare sia la D1 che la D2, oppure adeguarsi alla situazione del resto dell'Europa, dove corrono solo le D2. A quanto si sa la Itr è decisa a chiedere la garanzia della presenza ufficiale di almeno tre Case, per andare avanti con la D1. Allo stato attuale l'ipotesi di trovare tre costruttori appare assai remota: infatti il rien-

tro della Opel, che si andrebbe ad aggiungere ad Alfa e Mercedes, per raggiungere quota tre, non è molto probabile. Nei giorni scorsi tra l'altro è arrivata la notizia che i test della Calibra Dtm, programmati sulla pista di Nogaro, sono stati cancellati per alcuni problemi evidenziati dai propulsori nelle prove al banco. Che si sia trattato di qualcosa di grave, lo si capisce dal fatto che la seduta in pista è stata annullata malgrado la squadra di Joest e la vettura fossero già sul tracciato transalpino. Nel frattempo verranno effettuate alcune prove segretissime sul circuito privato della Opel a Dudenhofen.

HA PROVATO A LE LUC E AL CASTELLET

La Larrousse ha coperto 460 km col sequenziale

La Larrousse ha svolto la scorsa settimana un intenso programma di prove. Martedì e mercoledì la formazione francese ha lavorato a Le Luc, per passare giovedì al Ricard. Comas si è dedicato alla messa a punto della vettura in configurazione per il Gp del Canada, mentre Gounon e Alliot hanno lavorato soprattutto per lo sviluppo del nuovo cambio sequenziale, che in quest'occasione ha percorso 460 km con buoni risultati. Il programma relativo a questo particolare tipo di trasmissione è un po' in ritardo e mancano alcuni ricambi. La Larrousse proseguirà i collaudi del sequenziale a Magny-Cours, dopo il Gp del Canada, e conta di usarlo in gara negli ultimi quattro Gp della stagione.



FARÀ UN TEST

Nannini pensa alle Stock-car

A Nannini non dispiacerebbe fare qualche corsa con la Stock Car, la serie automobilistica più importante e seguita in America, ancor più della Formula IndyCar. Invitato dall'Alfa Romeo a Indianapolis, in occasione della 500 Miglia, in «viaggio premio» con Larini, Francia e Danner, Alessandro Nannini ne ha approfittato per incontrarsi con Michael Kranefuss, responsabile di tutte le attività sportive della Ford, ottenendone per il momento, però, solo una promessa di poter effettuare un test nel corso di quest'anno: ogni ulteriore impegno potrebbe dipendere infatti solo dall'intervento di un eventuale sponsor interessato al programma del pilota toscano. E, a tal proposito, sembra che Nannini intenda rivolgersi a Benetton, che già lo appoggiò e lo ebbe in squadra a suo tempo in F.1.

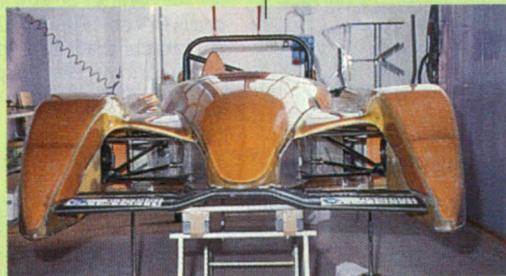
LA NOVITÀ

Debutta questo week end al Mugello, nella corsa del tricolore Prototipi, la **Brp 1** della Breda Racing

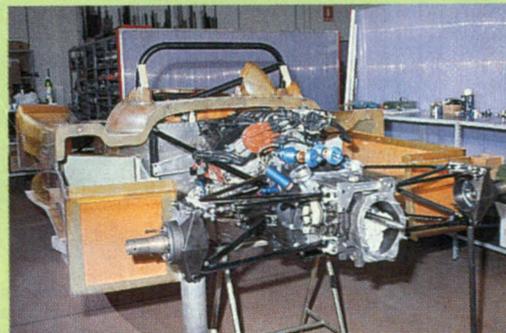
ALESSANDRO COLLINA

È un'iniziativa che indubbiamente merita successo, quella della Breda Racing: in appena 6 mesi, tanto è trascorso dai primi tratti disegnati al tecnigrafo alla realizzazione finale, la dinamica azienda dei fratelli Giorgio e Roberto Breda ha completato la sua prima vettura da corsa, una interessante biposto siglata Brp 1 per la categoria Prototipi. Un altro costruttore entra quindi nel campionato italiano riservato a queste vetture, tutte equipaggiate con il motore Alfa Romeo V6 di 3.0 litri, aggiungendosi a Osella e a Lucchini. La Brp 1 presenta innanzi tutto un accurato studio della aerodinamica messa a punto al computer: la parte anteriore è costituita da un musetto centrale a «formichiere» separato dalle due carenatura delle ruote; tra i tre elementi vi è uno spoiler a tutta lunghezza in materiale di carbonio. La soluzione, rivista e profondamente aggiornata, è stata ripresa da quella utilizzata un decennio addietro per le Can-Am. La carrozzeria è in 7 pezzi ed è costruita in una speciale vetroresina che consente un peso complessivo contenuto in appena 37 chilo-

grammi. Il telaio della Brp 1, il cui progetto è opera del tecnico Paolo Grasso, mentre i calcoli sono stati eseguiti dall'ingegnere genovese Benvenuti, è una scocca in alluminio con traliccio in acciaio; tutti i particolari della biposto, comprese le sospensioni, del tipo «push rod» sia anteriormente che posteriormente, sono stati realizzati dalla Breda Racing, che in questo genere di esecuzione ha acquistato un notevole «know how». La vettura ha una lunghezza di 4050 mm, una larghezza di 1936 mm, mentre il passo è di 2600 mm. La carreggiata anteriore è 1623 mm; quella posteriore 1476 mm. Il cambio utilizzato è un Hewland Ft200 mentre l'impianto frenante è della Ap. Infine, gli ammortizzatori sono della Dynamic Suspension: sia gli anteriori che i posteriori sono in posizione orizzontale. La Brp 1 esordirà questo fine settimana in occasione della prova di campionato italiano al Mugello, con Giampiero Simoni. Delle biposto, i fratelli Breda hanno intenzione di costruire una piccola serie. È anche un atto di coraggio in un momento di evidente recessione economica.



La biposto della Breda Racing ha il muso a formichiere con la carenatura delle ruote staccata e gli ammortizzatori posteriori verticali



Super-ala per la XJ220 a Silverstone

David Brabham e Win Percy nella settimana scorsa hanno fatto alcuni test a Silverstone con una Jaguar XJ220 aggiornata. La Gt britannica è scesa in pista dotata di una nuova grande ala posteriore. Al termine del test gli uomini del team Twr non sono comunque stati in grado di dire quando e dove potrà essere impiegata la nuova soluzione.

■ **ESTORIL.** Per ora è in fase di costruzione soltanto una nuova corsia dei box sul circuito dell'Estoril. In seguito è attesa la realizzazione di nuovi garage, una sede della direzione di gara e un centro stampa adatti alle esigenze dei Gp di F.1.

■ **VON TRIPS.** Una statua di bronzo, che raffigura il pilota della Ferrari tragicamente scomparso nel Gp di Italia del '61 a Monza, è stata recentemente posta al Nürburgring. L'opera raffigura Wolfgang Von Trips a grandezza naturale.

■ **STORICHE.** Si svolgerà nelle giornate del 2,3 e 4 luglio prossimi il Circuito di Cremona-Trofeo Bugatti, gara di regolarità. La manifestazione inizierà venerdì 2 luglio alle ore 9, tre sono le tappe in programma: Cremona-Piacenza; Piacenza-Cremona e Cremona-Cremona. La conclusione è prevista per il pomeriggio di domenica 4 luglio. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta ai seguenti numeri telefonici 0372 - 460607 oppure 29601, fax 0372 - 35438.

■ **GORNE.** Il direttore generale della Reynard, Rick Gorne, è stato vittima di un incidente domestico: la scorsa settimana è scivolato in casa e si è rotto una caviglia.

CON PASSO PIÙ CORTO E SCOCCA PIÙ ALTA...

Ecco la Tyrrell pensata per il Yamaha

Ha finalmente percorso i primi giri di prova venerdì 4 giugno la Tyrrell 021. L'arrivo della vettura nata attorno al motore Yamaha V10 originariamente era stato previsto per Pasqua, ma di fronte ai tempi che si dilatavano era stato fissato il termine del 4 giugno, che è stato appunto rispettato. In questa prima presa di contatto con la pista, avvenuta a Silverstone, la monoposto è stata guidata nella mattinata da Katayama e nel pomeriggio da De Cesaris. Per quel che riguarda la motorizzazione, in questo shake-down è stata impiegata una ulteriore evoluzione del propulsore Yamaha 0x10A. La vettura è frutto del lavoro del capo-progettista della Tyrrell, Mike Coughlan, e del suo staff. La monoposto britannica continua a conservare il particolare muso ad ala di gabbiano, che sulla Tyrrell fece la sua prima apparizione con la 019 del 1990. La 021 è poi caratterizzata da un passo più corto rispetto alla precedente 020, un risultato che

è stato ottenuto progettando la vettura in funzione del propulsore Yamaha. Rispetto alla progenitrice, l'ultima Tyrrell ha ridotto anche l'ampiezza della carreggiata

anteriore, questa soluzione è stata scelta per ottenere una vettura più stretta e filante e quindi raggiungere una migliore efficienza aerodinamica. Sempre a livello este-

riore, non può non saltare all'occhio la dimensione delle pance: ora sono decisamente più strette e un poco più alte. Il cockpit appare poi più ampio, la sensazione è del resto confermata dal fatto che la scocca è più alta di quella della 020. I progettisti della Tyrrell hanno fatto questa scelta per potere disporre di un angolo più acuto per le bielle del push della sospensione anteriore, che in questo modo può lavorare con valori di carico più elevati. Quest'ultima soluzione è comunque una soluzione abbastanza diffusa al momento tra la quasi totalità dei progettisti della massima formula. La forma più alta della scocca ha conferito inoltre alla monoposto una sagoma più a cuneo, inoltre le nuove dimensioni dello chassis garantiscono ai piloti una migliore abitabilità, questo problema più che da Katayama era sentito da Andrea De Cesaris. Ken Tyrrell nel presentare la vettura ha tenuto a sottolineare che questa 021 rappresenta il primo passo della collaborazione con la Yamaha, una partnership che auspica duratura e dalla quale si attende risultati molto buoni. Infine l'ex-boscaiolo ha detto che la 021 sarà sicuramente un gradito regalo di compleanno per i due piloti che hanno entrambi compiuto gli anni alla fine di maggio.

LA SCHEDA TECNICA

Telaio: in compositi in fibra di carbonio e honeycomb
sospensione anteriore: schema push-rod con due ammortizzatori
sospensione posteriore: schema push-rod
sistema sospensioni: attivo con controllo dell'altezza e della trazione
ammortizzatori: Koni
franti: a disco in carbonio con pinze a sei pistoncini davanti e a quattro dietro
sterzo: Tyrrell a cremagliera
ruote: Enkei
motore: Yamaha 0x10A V10
iniezione e accensione: Zytex
cambio: Tyrrell a sei marce trasversale
passo: 2900 mm
carreggiata anteriore: 1700 mm
carreggiata posteriore: 1610 mm



Ken Tyrrell posa assieme ai suoi piloti Katayama e De Cesaris vicino alla 021



MEGLIO DEL ROLAND GARROS!

In Tv kart batte tennis

In un momento in cui ci si interroga frequentemente sul gradimento del pubblico per le competizioni in Tv, dal kart è arrivato un segnale decisamente positivo. La gara del campionato italiano della classe 125 Nazionale, disputata a Battipaglia, ha registrato un'audience superiore al tennis. Mentre il kart da Battipaglia ha avuto su Rai 3 452.000 telespettatori, con uno share del 10,95%, il torneo di tennis Roland Garros, che precedeva la competizione motoristica (ma ricordiamo che si era ancora ai primi turni), è stato invece visto da 324.000 persone, con uno share del 6,01%. A titolo di confronto possiamo aggiungere che l'ippica, che seguiva il kart, ha contato 257.000 spettatori, con una percentuale sull'audience totale disponibile in quel momento del 6,18%.



Clio: Sebastì Scalera divorzia da Giuliani

Mutamenti in vista all'interno della pattuglia dei piloti italiani che partecipa all'Europa Cup Renault Clio. La prestazione deludente di Zandvoort sembra aver messo in crisi il rapporto tra Alessandro Sebastì Scalera e il preparatore Lallo Giuliani, tant'è che il pilota si sta guardando in giro per trovare un volante presso un altro

team. Perso il romano, Giuliani dovrebbe però trovare... un olandese. Si tratta della bionda (e carina, opinione che trova d'accordo tutti nell'ambiente) Chantal Van Der Sluis, che ha corso le prime tre prove della serie continentale con il team dei Van Vliet e che ha chiesto al preparatore di Foligno di curare anche la sua auto.

Naspetti farà solo i collaudi della Jordan

Alla fine Emanuele Naspetti ha deciso di abbandonare la F. 3000 nipponica. I risultati deludenti delle prime gare con una Dome dell'anno scorso lo hanno portato a rivolgere tutti i propri interessi alla F. 1. Naspetti il 22, 23 e 24 giugno sarà in pista a Silverstone a svolgere l'attività di collaudatore per la Jordan, in attesa di trovare poi anche un volante per correre.

A TU PER TU

Dopo avere rotto il ghiaccio nell'ostica F.3 inglese, **Gianpaolo Dallara** ora prepara l'attacco alla F.3000

MARCO RAGAZZONI

A piccoli passi, ma inesorabile. Prima l'italiano, poi il francese, il sudamericano, il tedesco e ora, finalmente, ha «espugnato» anche il campionato britannico di F.3: a Silverstone, due domeniche fa, una Dallara ha conquistato la sua prima vittoria nella serie inglese. Ma la mente lucidissima dell'ingegnere Dallara, che già nella seconda metà degli anni '60 fece sognare il mondo con il progetto della Lamborghini Miura, sta già andando oltre... «È arrivata l'ora della F.3000 — avverte subito, infatti, appena lo chiamiamo, quasi senza lasciarci neppure il tempo per congratularci — fra due mesi partirà il progetto e fra circa un anno la costruzione».

— Ma non è rischioso, ingegnere, proprio ora che si parla di Super F.3, di F.2, cambiamenti, e altro ancora...

«Se c'è una cosa chiara è il già definito nuovo regolamento '93 della F.3000, che prevede il fondo piatto «a scalino»: e proprio per questo ritengo che sia il momento giusto per entrare: cambiano le regole, tutti dovranno ripartire con nuovi progetti... le situazioni sino ad oggi consolidate si dovranno per forza di cose rivedere, sia agonisticamente che come «equilibri di mercato». È un'occasione da non perdere che voglio affrontare in modo autonomo, realizzando una vettura da offrire sul mercato e che pertanto potrà essere adattata a ogni tipo di



ORSI

«Nelle corse i prezzi al ribasso non sono sufficienti per imporsi sul mercato»

motore, dai Cosworth ai Judd Zytek».

— Si tratterà di una F.3 «evoluta» o di una F.1 «ridotta», viste le sue esperienze anche nella massima formula?

«Pensando puramente a sbocchi commerciali direi che si dovrebbe sviluppare una F.3: ma siccome dovrà essere «competitiva e performante» partiremo dall'alto e non dal basso, anche

se così verrà a costare di più: nelle competizioni la politica dei «prezzi al ribasso» non convince nessuno. Non si può vendere una vettura da corsa perché costa di meno».

— E la F.3? Ora che ha praticamente raggiunto il monopolio in Europa non vorrà dimenticarla...

«È già pronta. Parlo naturalmente di quella per il '94, i cui pezzi sono già in fase di costruzione: musetto, pance, scivolo e cupolino nuovi, che in galleria del vento hanno dato come risultato un carico aerodinamico sulla vettura superiore del 5% a parità di resistenza all'avanzamento, nonostante le limitazioni aerodinamiche apportate in conformità al più restrittivo regolamento '94. Lo studio della vettura '95 partirà invece fra due mesi. Non ho ancora in mente un progetto ben preciso da seguire, ma vale lo stesso discorso fatto per la F.3000: cambieranno le regole e sarà il nuovo momento della verità per tutti».

— Sette titoli italiani, tre francesi, uno tedesco e uno sudamericano già alle spalle; ma in termini di impegno quanto è costata, ingegnere, questa prima vittoria inglese?

«Uno sforzo notevolissimo perché è stata una battaglia in casa dei maggiori costruttori al mondo. È stato difficile rompere certe tradizioni, certi equilibri... Ma era un traguardo che dovevamo raggiungere: ora infatti abbiamo dimostrato che la vettura va forte sia con gomme Pirelli, che con Michelin e Avon. E questo ha un grande significato perché ora il nostro obiettivo è un mercato per noi importantissimo, che ha sempre preso come riferimento il campionato inglese: il mercato giapponese dove entro l'anno vogliamo vincere!».



Oliver Gavin, sopra, ha dato alle monoposto dell'ingegnere Dallara, in alto, il primo successo nella F.3 britannica



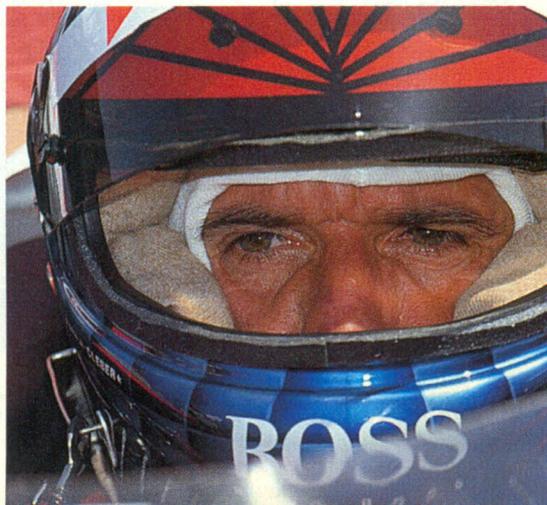
MILWAUKEE — Forse non sarà la sua vittoria più prestigiosa, ma è certamente la più bella, la più emozionante, quella che consacra definitivamente Nigel Mansell, come un pilota completo. Basta con il cliché di pilota veloce, aggressivo ma scriteriato. Alla sua seconda gara su un ovale, Mansell ha dimostrato di aver imparato tutto quello che i «signori» di questi circuiti hanno accumulato in anni e anni di esperienza. In una sola settimana, da Indianapolis a Milwaukee, Nigel ha analizzato gli errori che forse gli erano costati la vittoria durante la 500 Miglia, per diventare un pilota praticamente imbattibile, in grado di gestire tutte le movimentatissime fasi delle gare sugli ovali brevi. Sin troppo facile fare un confronto con l'altro

grande inglese dell'automobilismo sportivo: Jim Clark. Anche lui, 30 anni fa, perse la 500 Miglia di Indianapolis, per rifarsi proprio come Nigel, la settimana successiva a Milwaukee. Una bellissima storia accaduta nel 1963 e che oggi Nigel Mansell ha fatto rivivere in una sconcertante serie di coincidenze. Con la vittoria di Milwaukee,

Nigel ha chiuso la bocca a tutti quelli che facevano risalire la vittoria nel campionato del mondo di F.1, alla presunta superiorità della Williams-Renault. Oggi in pista c'erano almeno cinque vetture ben più competitive di quella di Nigel, ed il suo compagno Andretti, prima di lamentare problemi alle sospensioni, lo aveva confermato, cor-

rendo costantemente alle spalle di Nigel. E quelli che sostenevano che Mansell era solo un «piadone», capace di pestare sull'acceleratore e vincere le corse di autorità? Forse sarete sorpresi, ma la vittoria di Mansell non si è materializzata al 182. giro, quando con un sorpasso imperiale ai danni di Boesel, Nigel è andato in testa. In realtà quello è

stato il frutto di un'abile ragnatela tessuta da Nigel durante tutta la gara. In quel momento infatti Boesel era ormai al limite con il consumo avendo deciso di effettuare solamente 2 pit-stop invece di 3 di Mansell; quando a 6 giri dalla fine è apparsa l'ultima bandiera gialla, Dik Simon, il team manager del pilota brasiliano, è arrivato ad augurarsi che la gara terminasse sotto il regime delle bandiere gialle. Così Boesel avrebbe almeno conservato il secondo posto. Si è corso nell'ovale forse più difficile di tutto il campionato. Con due curve appena rialzate ed un manto stradale che sembrava una pista di motocross. Con ancora l'impatto di Phoenix negli occhi, Mansell ha assimilato con una rapidità sorprendente la tecnica di guida sugli ovali brevi,



Nella foto grande, Nigel Mansell corre verso il successo a Milwaukee: su questo ovale 30 anni fa vinse un altro asso britannico, Jim Clark. A lato, Fittipaldi, terzo a meno di 5" dal vincitore. Nella pagina accanto, Boesel, che è giunto secondo dopo essere stato al comando per 85 dei 200 giri in programma

FORMULA INDY

GARA A MILWAUKEE

Nigel gira in tondo

Sul corto circuito del Wisconsin Mansell conquista la seconda vittoria in campionato, la prima in un tracciato ovale, grazie a una tattica perfetta e a un grande sorpasso su Boesel, finito secondo

CESARE MARIA MANNUCCI



fotografieORSI
molto più complessa rispetto agli ovali lunghi, e soprattutto molto più al limite, per le continue azioni di doppiaggio che queste piste presentano, con le curve da percorrere in sbandata controllata, una tecnica che ormai da anni Nigel non applicava più in F.1. Dopo Indianapolis lo aveva detto: «Ho imparato la lezione»; infatti è stato sempre perfetto, anche nelle fasi di ripartenza dietro la paccar, quel delicato momento che forse gli era costata la vittoria a Indianapolis. Indubbiamente il suo successo è stato propiziato dalla carambola verificatasi al 141. giro e che ha coinvolto Paul Tracy, in quel momento al comando con cinque secondi di vantaggio, con Fernandez, Luyendik e Buhl. La gara però era ancora tutta da giocarsi e, sebbene la Penske godes-

se di un vantaggio tecnico molto consistente rispetto alla Lola, è ragionevole pensare che anche Tracy, così come il più esperto Fittipaldi, avrebbe poi dovuto soccombere a Mansell. Il successo dell'inglese è anche la risposta più efficace a chi lo aveva dipinto come un piantagrane, in grado di minare l'armonia all'interno del team Hass. In realtà, è vero che questa squadra è praticamente

spaccata in due, che Nigel e Mario si parlano lo stretto indispensabile. Una situazione tipo Williams ai tempi di Piquet e Mansell. Ma è anche vero che tutti i piloti americani a cui abbiamo chiesto il loro parere, ci hanno detto che a volere questa situazione è più Andretti, un pilota che nella sua lunga carriera è andato d'accordo con il suo compagno di squadra solo quando questi era suo

figlio Michael. Adesso arrivano due circuiti cittadini. Mansell comanda la classifica del campionato, ed ha una buona occasione per incrementare il suo vantaggio, sebbene oggi il binomio Penske-Chevy appaia nettamente più performante. Paul Tracy era avviato a cogliere il terzo successo consecutivo per la vettura americana, che avrebbe così completato il «trittico», dopo la vittoria sul-

l'ovale di Indy e sul cittadino di Long Beach. Comandava con autorità ma ha avuto l'unico torto di trovarsi nel gruppo dietro a Fernandez quando il messicano è andato contro il muro. Una collisione multipla che lo ha privato di una vittoria che ormai cominciava ad annusare, e che avrebbe anche meritato considerando l'autorevolezza con la quale aveva superato Fittipaldi, Gordon e

box

Per le tasse forse distrutti 50 Chevy

Per motivi fiscali, la Chevrolet si troverebbe nella condizione di dover distruggere oltre cinquanta unità del suo motore in versione A, oppure pagare la relativa tassa di imposta. La casa americana ha così avviato una vendita in «saldo» delle sue unità, che vengono cedute ad un quinto del suo reale costo. Per il '94 la versione C sarà commercializzata a tutti coloro che ne faranno richiesta.

■ **FITIPALDI.** Tra le molteplici attività di Emerson Fittipaldi c'è anche quella di produttore di succo di arancio. In Brasile possiede una fazenda enorme, completamente coltivata ad aranceti, e il succo viene commercializzato in America. Per questo motivo, dopo la vittoria di Indianapolis, «Fitti» ha rifiutato la bottiglia di latte che gli aveva porto un meccanico, per bere davanti a tutti il suo succo di arancio. Anche a Milwaukee, durante la conferenza stampa, ha offerto ai presenti il suo prodotto.

■ **CASCO SPECIALE.** La Bell ha realizzato una nuova versione dei suoi caschi, progettata appositamente per gli ovali. È caratterizzata dalla parte posteriore completamente piatta al fine di far aderire la testa nel migliore dei modi all'apposito supporto, sotto il roll-bar. Con questo casco, si riducono anche le turbolenze sulla testa dei piloti. A Indianapolis Piquet si è rifiutato di usare questo casco perché «troppo brutto».

■ **CHEEVER.** A Milwaukee era assente Eddy Cheever. L'italoamericano dopo Indianapolis è volato a Roma dove sua moglie Rita sta per avere un bambino. Tra Cheever e la sua squadra ci sono comunque problemi: mancano degli sponsor che avrebbero dovuto garantire il corretto sviluppo della stagione. A Milwaukee il team Turley era assente, e serie perplessità ci sono per il proseguo del campionato. Per Cheever non è certamente un bel momento dopo che a Long Beach la Cart lo aveva diffidato per 6 mesi per comportamento scorretto nei confronti di Gordon.

Goodyear. A Phoenix, Paul Tracy aveva buttato la vittoria con una scriteriata uscita negli ultimi giri. Questa volta il giovane è immune da colpe ma è solo stato molto sfortunato. Si è corso in condizioni comunque terribili, con le gomme fuori uso dopo pochi giri e con i piloti che ad ogni pit stop intervenivano sull'aerodinamica per compensare le carenze dei pneumatici. In più il consumo elevato che ha impedito a altri come Boesel di giocare la gara negli ultimi giri. Una corsa estremamente «tecnica», dove alla fine la maggior abilità di Mansell ha avuto il sopravvento. Raoul Boesel, anche questa volta non c'è la fatta. A Indianapolis il brasiliano era furibondo, sostenendo che la corsa gli era stata scientemente sottratta, non capacitandosi del fatto che a pochi giri dalla fine, sia Mansell che Luyendik e Fittipaldi non fossero stati penalizzati per un sorpasso con le bandiere gialle ai danni di Gregoire. Questa volta ha accettato la sconfitta con più filosofia, anche perché per una

squadra piccola come la sua, la pole position del sabato e il secondo posto in classifica di campionato, sono un traguardo certamente insperabile all'inizio di stagione. Il brasiliano ha avuto anche un «tuffo» al cuore, quando a sei giri dalla fine aveva ripassato Mansell. In realtà l'inglese si era subito accorto della bandiera gialla che era uscita per l'incidente a Robby Gordon, e aveva rallentato di colpo, Boesel si è immediatamente riaccodato a Mansell quando ha capito il reale motivo del rallentamento di Nigel. C'è stata poi la grande paura di Johansson, autore di una terrificante «picchiata» al 9. giro. Se l'è cavata con un ginocchio indolenzito, ma con il dubbio di non avere la macchina disponibile per De-

troit. Rabbia anche per Goodyear ritiratosi quando era secondo per rottura della trasmissione, mentre concreto come sempre è stato Rahal, subito quarto al debutto con la nuova Lola dopo aver abbandonato la poco competitiva TrueSport, che ha tradito Mike Groff, per problemi elettrici. Solo nono Teo Fabi. Il milanese si è ritrovato una vettura sorprendentemente inguidabile dopo le positive prove del mese scorso. Non potendo lottare per la vittoria, Teo è riuscito a portare a termine, andando a punti, tutte le gare di campionato. Durante questa gara ci sono state sei uscite della pace-car e dieci cambiamenti di leader. Mansell è andato in testa a diciotto giri dalla fine, e ci è rimasto sino alla fine. ■



ANCHE IL TEAM DI RAHAL PASSA ALLA LOLA

Va in archivio l'idea Truesport

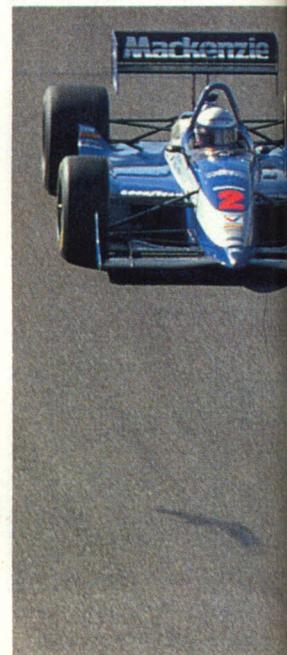
MILWAUKEE — L'ultimo sogno americano è finito venerdì mattina, quando Bobby Rahal ha iniziato le prove con la nuova Lola T93, in sostituzione del telaio Truesport, andato a Mike Groff. Sono bastate quattro gare per far passare a Rahal la voglia di essere anche costruttore oltre che team manager. «Il progetto Truesport è definitivamente archiviato — ha detto Rahal — almeno sino al '95. Con i miei sponsor e con la Honda abbiamo già pianificato il '94 considerando l'utilizzo del

telaio Lola. Non che la mia macchina fosse da buttare, tutt'altro. La meccanica era allo stesso livello della Lola, ma eravamo molto carenti nell'aerodinamica. Le recenti prove che abbiamo sostenuto alla galleria del vento dell'università dell'Illinois ci hanno dimostrato che nella configurazione per gli ovali eravamo troppo distanti dalla Lola. Avremmo avuto bisogno di almeno tre mesi di test. Don Halliday, il progettista della Truesport, continuerà a lavorare per aggiornare il progetto, ma sarà un

programma parallelo, che non interferirà nei miei impegni». Ma come è stato interpretato dall'Honda l'abbandono del telaio Truesport? «Il motore è stato progettato e costruito pensando ad una impiantistica Lola. Tutti i test sono stati effettuati su un telaio Lola 92, e in uno studio di fattibilità, ci siamo resi conto che per adattarlo al Truesport, avremmo dovuto cambiare molte cose. Sono stati proprio loro, insieme alla Miller, a darci la forza ulteriore per acquistare due telai Lola T93». Riguardo la situa-



fotografieORSI



zione regolamentare '94, che obbliga la Honda a fornire il motore ad almeno tre squadre. Rahal è abbastanza ottimista: «Alla Cart si stanno finalmente rendendo conto che il nostro è un programma al cento per cento americano, voluto e finanziato in America. Quando hanno sentito il nome Honda hanno pensato che si verificasse una situazione come in F.1, con cento giapponesi ad invadere la pista, invece solo il progetto è fatto in Giappone. Anche per le revisioni è stata allestita una struttura in California. Saremo sicuramente ad Indianapolis, ma sono molto ottimista anche in merito al campionato Cart. In fondo si tratta di allestire una vettura in più di quelle che abbiamo adesso». ■



A lato, Bobby Rahal che ha abbandonato il progetto Truesport passando a un telaio Lola. Sotto, Gordon mentre sta per essere superato da Goodyear. In basso a sinistra, Johansson dopo l'incidente in gara



PRIMA FILA TUTTA BRASILIANA

Pole di Boesel «Fitti» secondo

MILWAUKEE — Prima fila tutta brasiliana, con Boesel che migliora il record del circuito portandolo da 262,140 a 266,691 kmh di media. La prestazione del pilota del team di Dick Simon è stata indubbiamente facilitata dalla maggior potenza palesata dal motore Cosworth, che in qualifica può abbassare le temperature all'interno dello scambiatore di calore, ricorrendo ad una iniezione di metanolo. Su una pista caratterizzata da innumerevoli irregolarità e salti, Boesel si è trovato estremamente a suo agio, unico pilota a scendere sotto i 22 secondi. A giustificare la prestazione «monstre» di Boesel, dopo le prove si era sparsa la voce che l'aerodinamica della sua vettura fosse stata sviluppata nella galleria del vento della McLaren, ma sia il brasiliano che Simon hanno smentito la cosa. Solo all'ultimo momento Fittipaldi ha conquistato la seconda posizione, dopo che aveva rinunciato al primo tentativo di qualifica per un abbassamento nella pressione di sovrimentazione. Fabi e Luyendyk, invece, hanno lamentato un assetto estremamente sommario, mentre Mansell, a causa della temperatura che è improvvisamente salita, si è trovato con delle regolazioni non adatte alle nuove condizioni. Assenti per motivi di budget Eddie Cheever e Mark Smith; non si sono qualificati Marco Greco e Jeff Wood con la seconda vettura del team Euromotorsport. ■

MILWAUKEE 200

Milwaukee (Wisconsin-USA) 6 giugno 1993
5. prova dei campionati IndyCar

COSÌ (IN 25) AL VIA E (IN 18) AL TRAGUARDO

Raul Boesel (Lola T93-Ford) 21"719	Emerson Fittipaldi (Penske Pc93-Chevy) 22"352
Scott Goodyear (Lola T93-Ford) 22"369	Paul Tracy (Penske Pc93-Chevy) 22"379
Mario Andretti (Lola T93-Ford) 22"382	Scott Brayton (Lola T93-Ford) 22"473
Nigel Mansell (Lola T93-Ford) 22"542	Robby Gordon (Lola T93-Ford) 22"645
Bobby Rahal (Lola T93-Chevy) 22"797	Roberto Guerrero (Lola T93-Chevy) 22"896
Stefan Johansson (Penske Pc93-Chevy) 22"978	Adrian Fernandez (Lola T93-Chevy) 23"065
Jimmy Vasser (Lola T92-Chevy) 23"173	Teo Fabi (Lola T93-Chevy) 23"256
Olivier Grouillard (Lola T92-Chevy) 23"297	Mike Groff (Truesport Rh-Chevy) 23"378
Danny Sullivan (Lola T93-Chevy) 23"400	Al Unser Jr (Lola T93-Chevy) 23"639
David Kudrave (Lola T92-Chevy) 23"646	Buddy Lazier (Lola T91-Chevy) 23"854
Willy T. Ribbs (Lola T92-Ford) 23"859	Arie Luyendyk (Lola T93-Ford) 23"864
Ross Bentley (Lola T92-Chevy) 23"966	Hiro Matsushita (Lola T93-Ford) 23"979
Robbie Buhl (Lola T92-Chevy) 24"292	

- Nigel Mansell** (Lola T93-Ford) 200 giri pari a 321,800 km alla media di 178,555 kmh
- Raul Boesel** (Lola T93-Ford) a 0"514
- Emerson Fittipaldi** (Penske Pc93-Chevy) a 4"451
- Bobby Rahal** (Lola T93-Chevy) a 13"296
- Al Unser Jr** (Lola T93-Chevy) a 2 giri
- Scott Brayton** (Lola T93-Ford) a 2 giri
- Roberto Guerrero** (Lola T93-Chevy) a 2 giri
- Jimmy Vasser** (Lola T92-Chevy) a 4 giri
- Teo Fabi** (Lola T93-Chevy) a 5 giri
- Robby Gordon** (Lola T93-Ford) a 7 giri
- Willy T. Ribbs** (Lola T92-Ford) a 7 giri
- Olivier Grouillard** (Lola T92-Chevy) a 9 giri
- Hiro Matsushita** (Lola T93-Ford) a 9 giri
- Ross Bentley** (Lola T92-Chevy) a 10 giri
- Buddy Lazier** (Lola T91-Chevy) a 13 giri
- Danny Sullivan** (Lola T93-Chevy) a 14 giri
- Robby Buhl** (Lola T92-Chevy) a 16 giri
- Mario Andretti** (Lola T93-Ford) a 24 giri

LA CLASSIFICA DOPO LA 5. GARA

FORMULA INDY	S. PARADISE 21/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 11/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 29/8	MID OHIO 12/9	NAZARETH 19/9	LAGUNA SECA 3/10	TOTALE PUNTI	
1. N. Mansell	21	—	15	14	20													70
2. R. Boesel	5	16	1	12	18													52
3. E. Fittipaldi	17	—	—	20	14													51
4. M. Andretti	12	20	—	11	—													43
5. A. Luyendyk	10	8	2	17	—													37
6. B. Rahal	8	—	16	—	12													36
7. T. Fabi	4	10	12	4	4													34
8. Al Unser Jr.	—	12	—	5	10													27
9. P. Tracy	—	1	21	—	—													22
10. J. Vasser	—	14	—	—	5													19
11. R. Gordon	14	—	—	—	3													17
12. R. Guerrero	—	—	10	—	6													16

12. Brayton 16; 14. Pruett 12; 15. Cheever, S. Goodyear 10; 17. Buhl 8; 18. Smith 7; 19. Kudrave, D. Sullivan, H. Matsushita 5; 22. Jo. Andretti, Stefan Johansson 3; 24. Greco, W. T. Ribbs 2; 26. Al Unser Sr., R. Bentley, O. Grouillard 1.

FIAMM
batterie-trombe

LA TECNOLOGIA ITALIANA NEGLI STATI UNITI



FORMULA 3

GARA A VALLELUNGA

De Simone rompe il ghiaccio

Il romano della Pre.Ma. centra il primo successo e va in testa al campionato Coloni, terzo, è il grande protagonista della corsa

■ ARTURO RIZZOLI

VALLELUNGA — Il quinto appuntamento del Tricolore di F. 3 ha proposto numerosi temi interessanti, pur se in una gara che, almeno per la prima metà, non è stata entusiasmante. Con questa vittoria Fabrizio De Simone ha rotto l'incantesimo che lo aveva sempre tenuto lontano, in oltre due anni di F. 3, dalla prima vittoria. Con il successo di Vallelunga il pilota della Pre.Ma., in testa dall'inizio alla fine, si porta così al comando della graduatoria tricolore, ma parlare di una sua ipotesi sul titolo è quantomeno fuor di luogo: ciò non per le doti del romano, che sono quelle di un velocista di razza, ma perché il campionato '93 si è confermato una volta di più incerto: e De Simone, se è vero che è molto veloce, deve però ora tirare fuori una maggiore costanza di rendimento. A proposito di continuità di risultati, Pescatori a Vallelunga ha aggiunto un secondo posto al successo conquistato nella precedente gara di Binetto. Tutto ciò porta il pilota della Super Cars al secondo posto anche nella classifica tricolore. Si tratta di una gradita conferma per un pilota che con modestia, fuori dalla pista, e determinazione, dentro, si sta mostrando in crescita. Va comunque detto che se la galoppata di De Simone è stata senza storia, il romano è stato aiutato da alcuni problemi di sottosterzo patiti nella prima metà della gara da Pescatori. Per contro bisogna però aggiungere che quando il vantaggio di De Simone, verso metà gara, si era assottigliato ciò era dovuto alle temperature del motore che si erano alzate, e ciò ha imposto un leggero rallentamento del proprio

ritmo. Il grande protagonista della giornata è stato però Paolo Coloni. L'umbro è partito dalla 9. fila con una vettura che fino dal warm-up si era mostrata molto a punto. In gara ha penato finché un contatto tra Rossi e Fisichella, che lo precedevano, gli ha dato via libera. Dopo si è mostrato un fiero attaccante, prima nei confronti di Riccitelli, quinto alla fine, che ha fatto tutto quel che poteva per resistere con un motore che non prendeva tutti i giri, poi con Mediani è bastato farsi vedere negli specchi... Il pilota della Bvm ha tenuto brillantemente la quarta posizione fino a otto giri dal termine, a quel punto ha fatto un errore perché condizionato dalla pressione dell'arrembante Coloni. Al di là di tutto la prestazione di Mediani merita di essere sottolineata perché è la riprova che con una buona monoposto, come la Dallara che ha saputo preparare la Bvm per il giovane e ancora un po' inesperto (come dimostra l'incidente) reggiano, il Mugen si può inserire nelle prime posizioni. Tornando sul fronte dei piloti, Ventre ha portato a casa altri tre punti con un quarto posto che non ha entusiasmato più di tanto. A discolpa del brasiliano va messo sul piatto della bilancia un comportamento un po' sovrasterzante della vettura nella seconda metà della gara.

CRONACA. Si schierano in trenta e De Simone al verde scatta subito al comando dalla pole, Pescatori parte molto bene e girando all'esterno ai Cimini riesce a portarsi in 2. posizione superando Ventre. La prima tornata Campana non la termina nemmeno: in un tentativo di sorpasso esce alla Trincea, è una



fotografo OLIVER





vera beffa: i meccanici della Rts avevano infatti dovuto rimettergli in sesto a tempo di record la monoposto dopo un incidente con De Cristofaro nel warm-up. Al termine del 1. giro De Simone transita in testa con quasi un secondo di vantaggio su Pescatori. Dietro passano nell'ordine: Ventre, Mediani, Riccietelli, Rossi, Fisichella, Rangoni, Coloni e Boldrini. Al 2. giro Coloni supera Rangoni, nella tornata seguente Pacchioni, che sta rischiando il tutto per tutto con una monoposto cui è stato cambiato il camber posteriore

in griglia per trovare il giusto assetto, si intraversa alla Esse ed elimina se stesso e anche Tibaldo che stava arrivando. Nel corso del 5. passaggio la gara perde pure Figueiredo che esce al Tornantino e De Cristofaro che, toccato nello stesso punto da Paglicci, «parcheggia» alla Esse. In testa la situazione è cristallizzata: De Simone ha portato a tre secondi il proprio margine su Pescatori che, a sua volta, ha invece dietro un Ventre che appare più veloce per i problemi di sottosterzo del bresciano, ma che non si pone mai nel ruolo di

Al via De Simone va al comando davanti a Ventre, Pescatori e Mediani. All'arrivo il vincitore ha trovato un suo meccanico in pista, a destra. Coloni, a sinistra, è giunto terzo partendo dalla 9. fila



box

Vietata la corsa a De Luca

All'appuntamento di Vallelunga era assente Jarno Trulli. L'abruzzese è rientrato dalla Coppa del Mondo di kart, disputata la scorsa settimana a Suzuka, affetto da una tonsillite che gli ha fatto salire la febbre a 40. Il team Mc motorsport ha così chiesto di potere sostituire, solo per la gara romana, Trulli con Luigi De Luca, per rispettare gli impegni presi con gli sponsor. La risposta del comitato di garanzia della F.3 è stata ferma: gli avvicendamenti dei piloti debbono essere comunicati almeno quindici giorni prima. A niente è valsa la raccolta di firme con cui Mario Crugnola, titolare della Mc, ha dimostrato che gli altri team non avevano nulla contro la deroga richiesta.

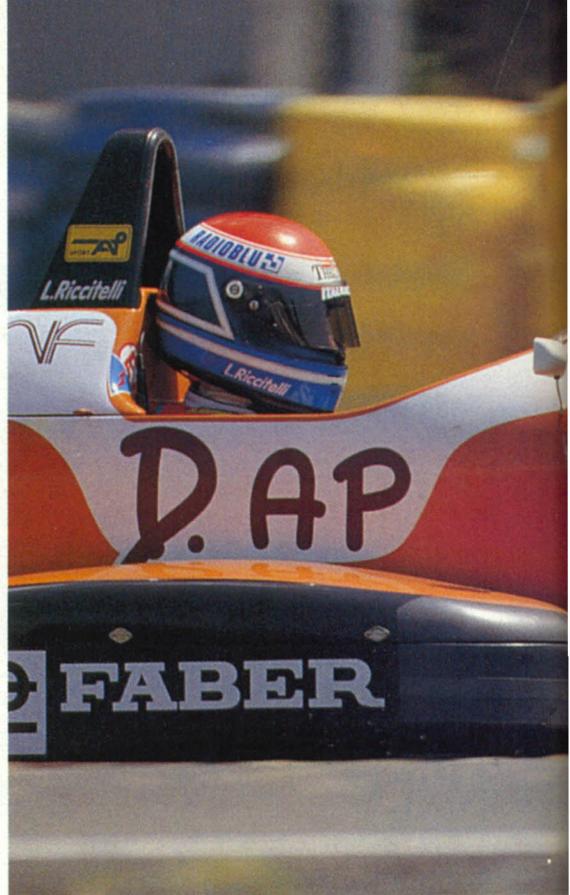
■ **MULTE.** Il meccanico in pista per l'arrivo vittorioso di De Simone è costato alla Pre.Ma. un'ammonda di 5 milioni di lire. Ciò che è curioso è che un'analoga intemperanza di un meccanico di Gollin, primo in F. Europa Boxer, è stata sanzionata con una multa di 2 milioni.

■ **LAVORI.** I nuovi box del circuito di Vallelunga sono praticamente completati: mancano infatti solo alcune rifiniture, come pure la sala stampa è ora molto più funzionale e accogliente. Inoltre della prossima settimana partiranno i lavori di costruzione di un nuovo e moderno centro medico. Nel parco chiuso vi sono già le gettate di cemento per la costruzione del nuovo edificio per le verifiche. Ma quel che è più importante è che sono state ampliate le zone di fuga, in particolare in punti veloci come la Trincea e la Curva grande, ciò permette ora alla pista romana di ospitare qualsiasi gara, ad eccezione della Formula 1. Il costo totale di tutte queste opere sarà attorno ai quattro miliardi di lire.

■ **INCIDENTE.** Sul van officina della squadra Warm-up della Coppa Clio sabato è scoppiata una bombola dell'aria compressa, nell'esplosione è rimasto ferito il meccanico Oliver Piazzi, che ha riportato gravi lesioni ai muscoli del braccio sinistro. L'intervento del personale medico dell'impianto romano è stato rapidissimo: a Piazzi sono state incanalate due vene, lese nello scoppio, presso il centro medico, poi è stato trasportato in ospedale in elicottero.

■ **TRAINI.** La formazione di San Benedetto del Tronto si è presentata a Vallelunga con Michele Annoni al posto di Marcos Gueiros. Il brasiliano ha preferito passare alla F.3 britannica, in questo trasferimento è stato seguito dal tecnico, anche lui proveniente dal Brasile Avallone Neto. Ora la direzione tecnica della formazione di Traini è affidata a Massimo Pollini, che nella passata stagione occupava lo stesso ruolo alla Durango.

attaccante. All'8. tornata un contatto tra Rossi e Fisichella alla Trincea si conclude con il primo che compie un'escursione a circa 200 orari che fa trattenere il fiato finché non si vede uscire dalla monoposto il bi-campione del mondo di kart. Nel passaggio successivo esce di pista Grieco ai Cimini, mentre Fisichella riparte dai box dopo il contatto con Rossi. Arriviamo verso metà gara con Coloni che insidia Riccitelli. L'umbro riesce a superare il pilota della Italaracing al 23. giro e inizia una gran rincorsa verso la 4. posizione: mentre tutti girano sopra all'1'11", Coloni è l'unico, oltre a Fisichella, che è sull'1'10". Al 25. giro questa è la classifica: De Simone, Pescatori, Ventre, Mediani, Coloni, Riccitelli, Pedemonte, Rangoni, che in questa tornata si ritira per via di una vettura non più a posto, e Gemmo. Nel 32. giro si ferma anche Gasbarri, alle prese con una monoposto non troppo a punto, e oggetto di esperimenti in gara del team Tatuus. Siamo al 30. giro, Coloni è alle spalle di Mediani che sbaglia ed esce alla Roma consegnando così il 4. posto all'umbro. Intanto in testa il problema dei doppiaggi ha fatto scendere il vantaggio di De Simone su Pescatori a 2'4 e Coloni si è posto a ridosso di Ventre. L'ultimo sussulto viene dal sorpasso a due giri dalla fine al Semaforo di Coloni su Ventre per il 3. posto, il brasiliano tenta di recuperare al Tornantino ma l'umbro resiste, intanto De Simone va a vincere. ■



LA METÀ DISERTA IL MEETING DI FLAMMINI

La protesta dei team

VALLELUNGA — Metà dei team del Tricolore di F.3 hanno disertato la riunione della Flammini, organizzata in occasione della gara romana, per dimostrare il loro aperto dissenso verso la politica e l'operato del promotore della categoria. Si è trattato di un risultato ampio e prevedibile visto il clima di malumore che dall'inizio della stagione si respira nei paddock della serie cadetta. I dieci team, che hanno parteci-

pato alla riunione, lo hanno poi fatto con spirito decisamente critico. Per la precisione i presenti erano Jolly-Ravarotto, Astofer, B&B, Coloni, Passoli, Piemme, Ghinzani, Traini, Cauduro e Mc Motorsport. Maurizio Flammini ha spiegato che, al di là delle difficoltà incontrate quest'anno, la copertura televisiva sotto la sua gestione, iniziata nel '90, ha registrato una crescita costante. Per il '94 l'obiettivo è quello di avere le di-

rette per tutte e 12 le gare, molto probabilmente su Telemontecarlo, anche se non è escluso che possa essere raggiunto un accordo anche con Videomusic. Per il resto la riunione si è risolta in un botta e risposta su problemi di costi, come la benzina, il cronometraggio e l'ipotesi di fare prove e gara in un giorno solo. Un altro incontro si svolgerà in occasione del Gp Lotteria, che si correrà il 27 giugno. ■



VALLELUNGA

Campagnano (Roma), 6 giugno 1993 - 5. prova del campionato italiano di F.3

COSÌ (IN 30) AL VIA E (IN 23) AL TRAGUARDO

Fabrizio De Simone (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'09"924	Marcello Ventro (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"221
Maurizio Mediani (Dallara 393-Mugen) 1'10"212	Christian Pescatori (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"235
Luca Riccitelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"241	Daniilo Rossi (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"521
Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"257	Luca Rangoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"639
Paolo Coloni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"521	Andrea Boldrini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"639
Alberto Pedemonte (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"661	Federico Gemmo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"786
Michele Gasparini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"765	Rolando Galli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"817
Valerio Costantini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"813	Gianantonio Pacchioni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"836
Tom Stefani (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"841	Pietro Antonelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'10"958
Flavio Figueiredo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"117	Giorgio Tibaldo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"099
Davide Campana (Dallara 392-Mugen) 1'11"122	Giancarlo Grieco (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"134
Giovanni Gullinelli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'11"192	Paolo De Cristoforo (Fts 923-Mugen) 1'12"092
Gianluca Paglicci (Dallara 393-Vw Spiess) 1'11"256	Nicola Bertolucci (Dallara 392-Mugen) 1'12"292
Andrea Belluzzi (Dallara 393-Mugen) 1'11"369	Michele Annoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'12"324
Roberto Gasbarri (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'11"396	Carlo Sterrantino (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'12"574

- Fabrizio De Simone**, 38 giri in 45'12"099, media 161,410 kmh (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Christian Pescatori** a 3'747 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Paolo Coloni** a 4'274 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Marcello Ventro** a 4'963 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Luca Riccitelli** a 14'462 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Andrea Boldrini** a 18'578 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Federico Gemmo** a 26'150 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Giovanni Gullinelli** a 28'016 (Dallara 392-Fiat Abarth)
 - Alberto Pedemonte** a 30'625 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Pietro Antonelli** a 32'301 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Michele Gasparini** a 33'921 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Giancarlo Fisichella** a 35'506 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Andrea Belluzzi** a 37'035 (Dallara 393-Mugen)
 - Valerio Costantini** a 39'394 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Tom Stefani** a 43'497 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Michele Annoni** a 1 giro (Dallara 393-Mugen)
 - Nicola Bertolucci** a 1 giro (Dallara 392-Mugen)
 - Carlo Sterrantino** a 1 giro (Dallara 392-Fiat Abarth)
 - Rolando Galli** a 2 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Gianluca Paglicci** a 5 giri (Dallara 393-Vw Spiess)
 - Maurizio Mediani** a 9 giri (Dallara 393-Mugen)
 - Roberto Gasbarri** a 12 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Luca Rangoni** a 13 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Giro più veloce:
Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) in 1'10"573, media di 163,235 kmh

Riccitelli, appena confermato dall'Italracing per il resto del campionato, si è classificato quinto, a lato. Pacchioni, alle prese con problemi di assetto fin dalle prove, ha osato troppo in gara, nell'altra pagina, finendo così... Mediani, in basso, ha sorpreso in qualifica, con la seconda fila, e in gara, quarto finché a otto giri dalla fine non è uscito, alla guida di una Dallara spinta dal motore Mugen

PROVE □ IN 8. FILA PER L'ASSETTO

Pacchioni in difficoltà

VALLELUNGA — Le prove di qualifica hanno proposto una situazione interessante e una particolare. Fabrizio De Simone si è andato a insediare in pole dimostrando fin da subito di avere un mezzo davvero a punto per affrontare la gara nel migliore dei modi. L'anomalia è venuta invece da Gianantonio Pacchioni relegato in 8. fila: un risultato che non si addice al vincitore del Gp di Monaco di F.3. Il team Tatuus le ha provate tutte per risolvere i problemi di assetto che hanno afflitto la vettura di Pacchioni, in pratica accadeva che la monoposto non aveva velocità in uscita dalle curve e «legava». I tecnici di Sandonà sono arrivati anche a cambiare, a tempo di record tutte le molle degli ammortizzatori durante il secondo turno, ma senza ottenere sostanziali benefici. Un'altra «vittima» delle prove è stato Giancarlo Fisichella: il romano non è andato oltre la 4. fila, dopo avere perso tempo con esperimenti aerodinamici rivelatisi non felici. Non troppo fortunato, ma pur sempre in 2. fila, è stato Pescatori: il bresciano si è infatti giocato il 1. turno con un'uscita di pista causata dal piede scivolato sul freno. Infine va annotato che a fianco di Pescatori si è insediato il sorprendente Mediani, uno dei pochi piloti al via con una vettura motorizzata Mugen.



LA CLASSIFICA DOPO LA 5. GARA

	MISANO 4/4	VARANO 18/4	PERGUSA 2/5	BINETTO 9/5	VALLELUNGA 6/6	MONZA 27/6	MUGELLO 11/7	MONZA 29/8	MUGELLO 5/9	MAGIONE 19/9	VALLELUNGA 3/10	IMOLA 10/10	TOTALE PUNTI
1. De Simone	6	—	3	—	9								18
2. Pescatori	1	—	—	9	6								16
3. Fisichella	—	4	9	—	—								13
4. Ventro	—	3	3	3	3								13
5. Pacchioni	—	6	—	4	—								10
Riccitelli	—	—	2	6	2								10
Gemmo	9	—	—	1	—								10
8. Rossi	—	9	—	—	—								9
9. Boldrini	—	—	6	—	1								7
10. Coloni p. 6; 11. Figueiredo p. 5; 12. Rangoni p. 4; 13. Antonelli e Guelros p. 2; 15. Gullinelli p. 1.													

TURISMO
GARA A BINETTO

Giovanardi Tarquini pa

Il pilota Peugeot ha vinto la gara di sabato, mentre l'alfista ha pareggiato i conti nella corsa di domenica, grazie alle gomme più dure

FABIO RAVAIOLI



segna reggia

PHOTO4



Nella foto grande, Tarquini precede Giovanardi al via della gara di sabato. A fianco, Giovanardi esulta per la vittoria

BINETTO — Parità, equilibrio, spettacolo, sono ormai queste le parole che identificano il tricolore SuperTurismo che, in occasione del quinto appuntamento stagionale ha proposto ancora due gare avvincenti.

PARITÀ. Tra Alfa Romeo e Peugeot, tra Gabriele Tarquini e Fabrizio Giovanardi, veri dominatori del week-end barese. Si sono equamente spartiti vittorie e secondi posti dopo aver duellato per la pole position a colpi di centesimi di secondo. «Supertarquini» si è confermato bomber, mettendo a segno un altro goal che fa il paio con quello vero realizzato nella «partita del cuore»; un goal costruito con una coraggiosa scelta di gomme e una partenza perfetta nella seconda gara. Tanto caldo e l'asfalto a 49 gradi, infatti, hanno influito sulle prestazioni dei pneumatici e il pilota Alfa ha saggiamente optato per una mescola più dura. Giovanardi rimpiange di non aver fatto la stessa scelta, ma anche per l'emiliano la gara di Binetto si chiude con un bilancio positivo. Per lui è venuta la prima vittoria stagionale, che aveva già ampiamente meritato e che gli era sfuggita malamente in diverse occasioni. Il morale di Fabrizio iniziava a risentirne e per lui la stagione sembrava stregata. Ora il ghiaccio è rotto e il pilota della Peugeot può guardare con fiducia alle prossime corse.

EQUILIBRIO. Nelle prestazioni delle vetture più competitive. Se, come a Magione, anche a Binetto le trazioni ante-



riori l'hanno fatta da padrone, le Bmw si sono date per vinte, tanto che domenica si è visto, per la prima volta, un podio con piloti di tre marche diverse: Alfa-Peugeot-Bmw. Ravaglia, stoico, ha stretto i denti, a dispetto di una forma fisica non ottimale, strappando preziosi punti per il campionato. Il veneto ha portato a termine con successo l'operazione di limitare i danni nella doppia trasferta sui mini-circuiti ed ora attende con ansia la prova di Imola. Sui curvoni del circuito del Sant'erno le 318i torneranno in lotta per la vittoria, ma non avranno vita facile come nelle prime gare stagionali. Ora l'Alfa 155 Ts e la Peugeot 405 Mi16 sono decisamente più a punto e la berlina francese ha tratto grande giovamento dall'adozione di un «becco» in carbonio (ufficialmente presa d'aria per i freni) simile a quello già adottato dall'Alfa.

SPETTACOLO. Tamara Vidali, di nuovo rapidissima in prova, ha ottenuto uno splendido terzo posto nella prima gara. La prestazione di Magione non era un caso. Gary Ayles e Johnny Cecotto hanno entusiasmato nel loro duello domenicale. Il britannico è ormai tra i protagonisti stabili del campionato e la sua determinazione cresce di corsa in corsa. E ora anche nella corsa al titolo sprizzeranno scintille. Con i piazzamenti baresi Ravaglia conserva un buon margine, ma alle sue spalle è bagarre. Tarquini ed Ayles sono in parità, Cecotto segue con un distacco esiguo, Giovanardi è in rimonta.



LA CRONACA □ RAVAGLIA 3. DOMENICA

Piccoli passi alla Bavarese

BINETTO — Cinque auto a trazione anteriore aprono la griglia, dopo una sessione di prove combattutissima che ha visto Giovanardi strappare la pole a Tarquini per soli 80 centesimi di secondo. È stato un duello tattico e psicologico quello tra i due, con il pilota della Peugeot sempre detentore del miglior tempo e sempre ad accodarsi al rivale ogni qualvolta questi scendeva in pista per abbassarlo. Al via della gara, però, è Tarquini il più lesto e l'abruzzese vira per primo alla Gargano. Dopo due giri la corsa perde il primo

protagonista, è Morbidelli (era 3.), costretto a sostare al box per far sistemare un semiasse sfilatosi. All'inizio della quarta tornata Giovanardi attacca e supera Tarquini alla Gargano, l'alfista reagisce, tra i due sprizzano scintille, ma passato il momento caldo il pilota della Peugeot riesce ad acquisire un lieve vantaggio. Tarquini è in crisi con le gomme e deve difendersi dalla Vidali; Ayles approfitta della lotta fratricida tra le Bmw e si installa al quarto posto. Nella bagarre con il britannico Cecotto buca la posteriore destra; prima

Ω OMEGA CHALLENGE «EMOZIONE»

	Saverio Zucchino (direttore di gara)	Maurizio Trione (pilota)	Marco Antonelli (pilota)	Julian Thomas (giornalista)	Autosprint	Totale punti
1. Ravaglia	4	6	6	9	9	34
2. Ayles	—	9	2	4	4	19
Giovanardi	—	3	4	6	6	19
4. Tarquini	—	2	9	3	3	17
5. Vidali	6	4	3	—	2	15
6. Cecotto	9	1	—	—	—	10
7. Gabbiani	3	—	—	—	—	3
Salvarani	2	—	1	—	—	3
Roda	—	—	—	2	1	3
10. Pigoli	1	—	—	—	—	1
Capello	—	—	—	1	—	1

Questa classifica promuoverà ogni volta (con giudici diversi) il pilota più emozionante. I punti sono dati come in F.1, ma con 9 punti, anziché 10, per la vittoria.

CLASSIFICA GENERALE (dopo cinque gare)

1. Vidali	p. 90
2. Ravaglia	85
3. Tarquini	80
4. Giovanardi	65
5. Ayles	57
6. Cecotto	46
7. Ferrari	44
8. Aiello	30
9. Morbidelli	28
10. Rossi	25
11. Modena	24
12. Salvarani	21
13. Burgstaller	14
14. Capello	8
15. Gabbiani	4
16. Roda	3
17. Pigoli	1

In alto, il contatto tra Cecotto e Ayles durante la 1. gara: ecco come il pilota Bmw ha forato. Ravaglia non era in perfetta forma fisica, ma ha conquistato un prezioso terzo posto per il campionato. Le Bmw 318i sono rimaste nelle posizioni di rincalzo: Modena e Salvarani hanno finito 6. e 7. Bene Pigoli e Roda migliori tra i piloti privati





PHOTO4



ACTION



ACTION

deve cedere la quinta piazza alla coppia Ravaglia-Modena, poi, al 13. giro, va in testacoda al Tornantino. Il venezuelano deve fermarsi al box e riparte nelle retrovie. Ravaglia riesce a liberarsi di Modena e si lancia all'inseguimento di Ayles, ma la gara volge al termine. Giovanardi vince, Tarquini è secondo dopo aver sganciato la Vidali che rischia di uscire di pista alla Bari due. La lotta per la settima posizione si conclude a favore di Salvarani, che batte Ferrari, comunque primo dei privati.

SECONDA GARA. Prende il via sotto un sole cocente. Tarquini è rapidissimo e determinato, imbocca per primo la Gargano, mentre in mezzo al gruppo è bagarre: la Vidali, tamponata, si gira e riparte atardata. Morbidelli, che già partiva arretrato perde altre posi-

zioni. Tarquini guida davanti a Giovanardi che non lo molla, terzo è Ayles, su cui recuperano Ravaglia e Salvarani. In sesta piazza Modena tiene a bada le Bmw Bigazzi di Burgstaller e Cecotto. Al 6. giro Morbidelli in rimonta esce di pista, all'11. Ravaglia strappa la terza posizione ad Ayles. Ora il britannico è tallonato da Salvarani, ma sui due si porta il trio Modena-Cecotto-Burgstaller. Nella lotta con Ayles, Salvemini ci rimette il frontale della sua Bmw e deve rallentare, mentre Cecotto e Burgstaller, scavalcato da Modena, inseguono a loro volta la Peugeot. Tra i privati si ritira Ferrari con noie al cambio e i due della Greyhound Racing Dynamics, Roda e Pigoli, ottengono una meritata doppietta. Il finale di gara vede il duello all'ultimo sangue tra Ayles e Cecotto, con il venezuelano che spinge e sgomita, ai limiti del lecito e anche oltre, ed il britannico che, a denti stretti, resiste e conserva la posizione. Peccato che Johnny rovini lo spettacolo agonistico tirando una sportellata gratuita ad Ayles dopo la bandiera a scacchi. È comprensibile il suo nervosismo per aver perso il contatto con Ravaglia in classifica generale, ma un campione della sua esperienza dovrebbe saper tenere a freno i propri nervi.



PHOTO4

SUPERTURISMO

BINETTO

5. prova del Campionato Italiano SuperTurismo
Binetto (Ba), 5-6 giugno 1993

COSÌ (IN 16) AL VIA

Fabrizio Giovanardi (Peugeot 405 Mi16) 49"433	Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155 Ts) 49"513
Gianni Morbidelli (Alfa Romeo 155 Ts) 49"681	Tamara Vidali (Alfa Romeo 155 Ts) 49"695
Gary Ayles (Peugeot 405 Mi16) 49"871	Johnny Cecotto (Bmw 318i) 49"899
Roberto Ravaglia (Bmw 318i) 49"923	Stefano Modena (Bmw 318i) 49"961
Amato Ferrari (Peugeot 405 Mi16) 49"987	Filippo Salvarani (Bmw 318i) 50"029
Alexander Burgstaller (Bmw 318i) 50"301	Gianluca Roda (Bmw 318i) 50"969
Federico Pigoli (Bmw 318i) 51"163	Federico D'Amore (Bmw 318i) 51"293
Beppe Gabbiani (Volkswagen Vento Gt) 51"880	Rinaldo Capello (Volkswagen Vento Gt) 51"932

2. GARA

- Tarquini**, 28 giri in 23'45"563 alla media di 111,507 kmh (Alfa Romeo 155 Ts)
- Giovanardi** a 3"629 (Peugeot 405 Mi16)
- Ravaglia** a 5"789 (Bmw 318i)
- Ayles** a 13"873 (Peugeot 405 Mi16)
- Cecotto** a 14"003 (Bmw 318i)
- Burgstaller** a 14"864 (Bmw 318i)
- Modena** a 18"095 (Bmw 318i)
- Salvarani** a 25"405 (Bmw 318i)
- Roda** a 33"495 (Bmw 318i)
- Pigoli** a 38"195 (Bmw 318i)
- Vidali** a 38"654 (Alfa Romeo 155 Ts)
- D'Amore** a 42"435 (Bmw 318i)

1. GARA

- Giovanardi** 28 giri in 23'49"021 alla media di 111,238 kmh (Peugeot 405 Mi16)
- Tarquini** a 2"186 (Alfa Romeo 155 Ts)
- Vidali** a 5"041 (Alfa Romeo 155 Ts)
- Ayles** a 14"008 (Peugeot 405 Mi16)
- Ravaglia** a 17"225 (Bmw 318i)
- Modena** a 21"637 (Bmw 318i)
- Salvarani** a 23"100 (Bmw 318i)
- Ferrari** a 24"665 (Peugeot 405 Mi16)

- Burgstaller** a 25"602 (Bmw 318i)
 - Roda** a 50"897 (Bmw 318i)
 - Capello** a 1 giro (Volkswagen Vento Gt)
 - D'Amore** a 1 giro (Bmw 318i)
 - Cecotto** a 1 giro (Bmw 318i)
 - Morbidelli** a 5 giri (Alfa Romeo 155 Ts)
 - Pigoli** a 8 giri (Bmw 318i)
 - Gabbiani** a 8 giri (Volkswagen Vento Gt)
- Giro più veloce:
Giovanardi in 50"316 alla media di 112,830 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 5. GARA

	MONZA 21/3	VALLELUNGA 18/4	MISANO 2/5	MAGIONE 16/5	BINETTO 6/6	IMOLA 20/6	VARANO 18/7	MISANO 1/8	PERGUSA 5/9	MUGELLO 3/10	TOTALE PUNTI
1. Ravaglia	35	40	12	22	20						129
2. Ayles	22	24	22	9	20						97
3. Tarquini	12	—	20	30	35						97
4. Cecotto	35	30	12	8	8						93
5. Giovanardi	11	4	15	6	35						71
6. Vidali	14	8	14	22	12						70
7. Burgstaller	8	8	25	10	8						59
8. Ferrari Amato	10	6	22	8	3						49
9. Morbidelli	—	—	2	40	—						42
10. Modena	5	—	9	—	10						24
11. Salvarani	—	6	4	3	7						20
12. Rossi	2	13	1,5	—	—						16,5
13. D'Amore	3	6	35	1	—						13,5
14. Alello	—	11	—	—	—						11
15. Pigoli	4	—	—	3	1						8
16. Lusuardi	—	4	—	—	—						4
17. Molotto	1	2	—	—	—						3
18. Roda	—	—	—	—	3						3

PHOTO4



Sopra, Crinelli vincitore in N1. Sotto, Pullè e Loffredo protagonisti in N5 giunti rispettivamente 1. e 2. In basso Vicarelli al suo terzo assoluto in classe N7. A destra, Manenti ha portato al successo la 155 Q4 in N3 davanti alla vettura gemella condotta da Buttiero. Nell'altra pagina, Galluzzo ha ridotto così in prova la Bmw 325i



PHOTO4

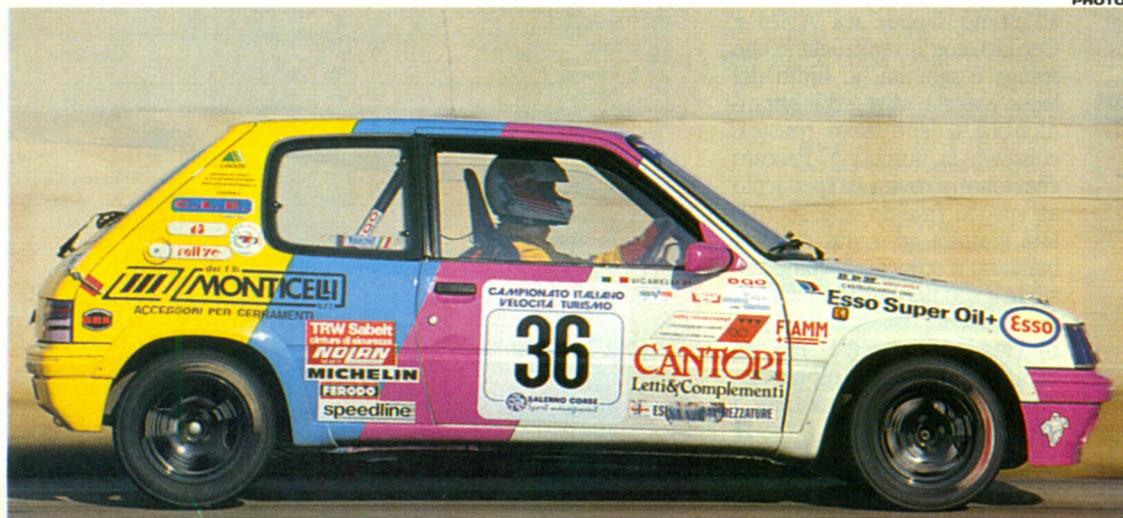
GRUPPO N □ IN CLASSE 1 SPRINT FINALE

Gran volata per Crinelli

Il pilota romano con il successo su Prioli ha guadagnato la leadership di classe. Con la vittoria in N5 Pullè raggiunge e appaia Naddeo in vetta alla classifica Civt

BINETTO - Prima doppietta per le Alfa 155 Q4, con Vincenzo Manenti che regala il successo alla Nordauto, precedendo sul traguardo il compagno di squadra Stefano Buttiero. Massimiliano Crinelli vince la N1 guadagnando la leadership della classifica; primo successo in N4 per Marcello Bertella, mentre Giancarlo Naddeo riprende la serie vincente in N6. La vittoria nella N5 permette ad Andrea Pullè di agguantare il romano in vetta alla classifica assoluta del Civt; terzo successo consecutivo per Giampaolo Vicarelli in N7.

PHOTO4



N1. Solo nove auto al via, con Crinelli in pole. Il romano è il più veloce al via e prende subito un leggero margine, lasciandosi alle spalle Prioli (al volante dell'unica Escort che appare competitiva su questo tracciato) che viene attaccato da Bellini. Quarto è Bonanno davanti a Santaniello e Burlotti. Crinelli continua ad aumentare il proprio

GRUPPO A □ SUCCESSO IN A4 DELLA 106

Cevasco pole e...vittoria



ACTION



ACTION

vantaggio, mentre Bellini deve vedersela per il terzo posto con il compagno di squadra Bonanno, ma questi esce di pista al 10. giro, capottandosi alla Gargano. Alla fine del 14. Santaniello compie uno spettacolare testacoda all'uscita della Bari 2, fortunatamente senza conseguenze, mentre Riva abbandona col cambio in pezzi. Intanto Prioli si è fatto sotto al leader e inizia ad attaccarlo, ma alla fine del 22. giro anche lui sbaglia alla Bari 2 e perde di nuovo contatto. Prioli non molla e si riporta in scia a Crinelli che vince in volata.

N2. Prima fila argentina con le Deltona Top Run di Guerra e Traverso separate da soli 25 millesimi. I due gauchos si fanno infilare al via come polli da Bertuzzi che riesce a virare per primo alla Gargano. Il più pronto a reagire è Traverso, che supera il pilota dalla Tecnosport al Curvone, mentre Guerra deve vedersela con Sigala che gli strappa la ter-

za piazza. La lotta tra di loro è accesa, Guerra supera di nuovo il milanese che, a sua volta, è attaccato da Gatto. All'inizio del 25. giro Traverso è ormai tallonato da Bertuzzi e i due si apprestano a doppiare Mezzini. Questi, in lotta con Piscopo per il 9. posto, ignora le bandiere blu e non guarda neppure nei retrovisori, tant'è che imbocca la Gargano senza preoccuparsi di Traverso che lo sta doppiando. L'argentino vola nella sabbia, Mezzini si becca la bandiera nera e la gara la vince Bertuzzi. Il fatto che questi sia compagno di squadra di Mezzini getta inquietanti ombre sulla vicenda.

N3. Manca Galluzzo che ha distrutto la sua Bmw 325i in un incidente in prova all'uscita della Bari2, dopo aver segnato nelle libere un tempo che gli altri non riescono neppure ad avvicinare. La pole, così, è di Russo, che prende il comando tallonato da Buttie-

BINETTO — Vittorie preziose per Maurizio Micangeli, che scavalca Giorgio Rebai nella classifica dell'A1 e per Augusto Rossetti che rafforza la sua leadership in A2. Primo successo per Luigi Cevasco e la Peugeot 106 Xsi in A4, una classe dove Beppe Gabbiani dà spettacolo con una Skoda Favorit che di giorno

in giorno diventa sempre più competitiva.

A1/2/3. Rebai sfrutta la sua pole position e prende la testa davanti a Micangeli e Mozzi che guida l'A2. Alle loro spalle i due del Lella Lombardi Autosport, Milanesi e Rossetti, inseguiti da Pilastrì e da Santandrea che è leader in A3. Le posizioni

iniziano ben presto a sgrinarsi e resta viva solo la lotta per la terza piazza in A2 fra le due Kadett di Rossetti e Pilastrì. È la calma che precede la tempesta. Il primo ad avere problemi è Milanesi, che diminuisce il ritmo e lascia via libera a Rossetti. Poi tocca a Santandrea, che vede la sua cavalcata solitaria interrotta da un'uscita di pista alla Gargano causata da un problema ai freni. Nel frattempo Micangeli ha raggiunto Rebai ed inizia ad attaccarlo. Lo fa con successo all'inizio del 19. giro, ma il pilota dell'A-Team non molla e tenta il contrattacco. Lo porta al 22. giro al Tornantino, ma si gira e finisce insabbiato. Poco dopo si ferma anche Milanesi, definitivamente appiedato dal motore della sua Astra. Sul podio della A2 salgono Mozzi, Rossetti e Pilastrì, la A3 se la aggiudica Falessi davanti a Brancatelli e Fantilli. Per trovare secondo e terzo della A1 bisogna scrutare il fondo della classifica. Sono Leda Leonardì, 13. assoluta a 3 giri e lo stesso Rebai con 6 tornate di ritardo.

A4. Parte per la prima volta in pole position Cevasco e sa trarne vantaggio, prendendo il comando al via davanti a Nocchi. Alle spalle della coppia di testa c'è Canneori che guida il gruppo davanti a Silvestro, Gabbiani, Balboni, Brindani e Ognio, tutti a stretto contatto. All'11. giro Canneori abbandona per noie all'alimentazione e per la terza piazza si scatena il duello tra Silvestro e Ognio. Al 20. giro il romano al volante della Toyota supera il rivale alla Gargano e si invola a conquistare il podio. Per la quinta piazza il terzetto Gabbiani, Balboni e Brindani fa spettacolo, divertendo il pubblico. Alla fine la spunta proprio il pilota della Skoda e i suoi due rivali gli giungono in scia a breve distanza.

ARRIVA LA NISSAN

A Varano la Primera

BINETTO — Il pericolo giallo incombe sul SuperTursimo. Da Milton Keynes, dove ha sede la Nissan Motorsport Europe, arrivano segnali ben chiari di un coinvolgimento nel tricolore da parte della Casa nipponica. Naufragato il programma iridato rally, la Nismo, incoraggiata dalle prestazioni in crescendo della Primera Gt preparata da Janspeed nel campionato britannico, ha deciso di varare un programma ufficiale e sta procedendo rapidamente ad ultimare una vettura per farla debuttare a Varano il 18 luglio. A guidare la Primera Gt della Nismo potrebbe essere Luis Perez Sala, ex-pilota di Minardi in F.1, oggi impegnato con la Skyline Gtr ufficiale nel campionato Turismo spagnolo. Dopo Varano la Primera dovrebbe scendere in pista anche a Misano e al Mugello. Il tutto prelude ad un probabile impegno a tempo pieno nel SuperTursimo programmato per il prossimo anno. Con ogni probabilità a gommare la Primera sarà la Dunlop, che già da anni collabora con la Nismo, avendole fornito le coperture per la R90 che partecipò al mondiale Sport e la Sunny Gti-R da rally. Questo anche se la Primera Janspeed che corrono nel Btcc sono equipaggiate con le Yokohama. ■

Tarquini iscritto Fiat France

Iscrizione a sorpresa per l'Alfa 155 di Gabriele Tarquini che, invece di risultare concorrente Alfa Corse risultava ingaggiata dalla Fiat Auto France. Il perché va ricercato nel regolamento del campionato che vieta ai team di avere più di un muletto. Con questo escamotage, infatti, l'Alfa ha potuto portare a Binetto due «T-car», una per Tarquini e una per Morbidelli e la Vidalì.

■ **DOTTORE.** Super lavoro per Vincenzo Tota a Binetto, il medico della Bmw Motorsport. Ravaglia soffriva di una forte faringite con tanto di febbre, Burgstaller era debilitato da un'intossicazione alimentare, Kate Rafanelli e uno dei suoi meccanici erano rimasti offesi agli occhi dalle esalazioni di benzina, un altro meccanico di Bigazzi ha vuto bisogno di un punto di sutura alla testa dopo una sonora «craniata».

■ **RITARDO.** Graziano Rossi e la sua Vauxhall Cavalier preparata da Trivellato hanno concluso il loro week-end dopo le prove libere. Venerdì sera, infatti, il team si è presentato in ritardo alla punzonatura delle gomme. I commissari li hanno rimandati indietro e il pesarese si è trovato senza i pneumatici per effettuare le prove ufficiali e la prima gara.

■ **BIGAZZI.** Il contratto di Aldo Bigazzi con la Bmw Motorsport prevede che il team toscano sia presente con due vetture alla 24 Ore di Spa in calendario per il 1. agosto. La data è concomitante con quella dell'8. prova del tricolore Super Turismo a Misano. Per questo motivo Bigazzi, che ha Johnny Cecotto in lotta per il titolo, ha chiesto a Monaco di esentarlo dall'impegno belga.

■ **INCIDENTE.** Raffaele Di Bari, che avrebbe dovuto correre con l'Escort Cosworth N1 è stato investito mentre era sulla corsia di emergenza dell'autostrada nei pressi di Imola. Ricoverato nell'ospedale imolese, Di Bari è stato operato per ridurre le fratture ad entrambi i femori.

ro. Alle spalle dei due Manenti tiene a bada «Toby» e Pagni; più indietro Fortunato rimonta e supera Storti e Soli che duellano a distanza ravvicinata. Al 9. giro Fortunato supera anche Pagni, si accoda a «Toby», ma osa troppo e rischia di uscire rovinosamente alla Bari 2. Nel corso della 14. tornata è Buttiero ad andare in testacoda alla Murge, riprendendo la pista in coda al compagno Manenti. Tre giri dopo si fermano in sequenza «Toby» (cuscinetto grippato), Liberatore (motore) e Cipolli (motore). Buttiero attacca Manenti alla Gargano all'inizio della 20. tornata, ma arriva lungo e deve cedere nuovamente il passo al compagno. Al 26. giro il colpo di scena, con Russo che si gira per problemi ai freni (era costretto ad usare il freno a mano per rallentare); ne approfittano i due alfisti che ottengono la doppietta.

N4/6. I due della prima fila, Berloni e Grassetto, si fanno beffare al via da Bertella che prende il comando. Alle spalle dei tre si installa Petri che precede Naddeo, primo della N6. A metà gara quest'ultimo strappa il quarto posto assoluto al pilota della Peugeot. Berloni e Grassetto, intanto, riprendono il discorso che avevano interrotto a Magione, ancora a suon di sportellate. Come in Umbria è Grassetto a rimetterci, spedito contro il muro mentre tenta di passare il rivale. Bertella vince in scioltezza davanti a Berloni e



Naddeo che dal canto suo domina la N6.

N5. Pole per il poliziotto Loffredo, ma è Pullé a prendere il comando al via, mentre Gardelli e Di Bari si agganciano rovinosamente in rettilineo. La Peugeot del romano resta in mezzo alla carreggiata, talmente danneggiata che per i commissari di percorso è impossibile spostarla. Per tre giri il plotone la sfiora in un gran sventolio di bandiere gialle,

mentre, in modo incomprensibile, il direttore di gara esita a dare la bandiera rossa o, almeno a far uscire la pace car. La vettura stoffata entra finalmente in pista quando il relitto è stato rimorchiato sul prato. Dopo due giri di neutralizzazione la gara riparte e Pullé allunga di nuovo davanti a Loffredo. Per la terza piazza lottano all'arma bianca Mignani, Viglione e Sambataro. Al 25. giro Mignani è tradito dalla sua Peugeot

ed è Viglione a salire sul terzo gradino del podio.

N7. Vicarelli dalla pole position tiene a bada il gruppo e si porta al comando dopo il via. Alle sue spalle Baldasseroni precede Blancardi e tutti gli altri. Vicarelli allunga su Baldasseroni, lo stesso fa questi su Blancardi che, poco dopo cede la terza piazza a Casillo e poi anche la quarta a Ricci e la quinta a Pace. I distacchi si dilatano e la gara si conclude. ■



In alto, Micangeli con la Bmw M3 si è imposto nella classe A1 dove fino al 22. giro il mattatore era stato Rebai. Poi in seguito all'attacco di Micangeli è finito nella sabbia. A fianco, Cevasco con la Peugeot 106 Xsi ha vinto per la prima volta la classe A4 dove partiva al palo

grafieACTION

le classifiche

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 6 giugno 1993

Campionato Italiano

Velocità Turismo

Quinta gara della serie

Le classifiche

GRUPPO A

Classe A1: 1. Micangeli 28 giri in 24'47"912 alla media di 106,835 kmh; 2. Leonardi a 3 giri; 3. Rebai a 7 giri (tutti su Bmw M3).

□ **Giro più veloce:** Micangeli in 51"015 alla media di 111,284 kmh.

Classe A2: 1. Mozzi (Alfa 75 Turbo) 28 giri in 25'10"091 alla media di 105,266 kmh; 2. Rossetti a 11"515; 3. Pilastris a 1 giro; 4. Zanella a 1 giro; 5. Milanese (Opel Astra Gsi) a 7 giri (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

□ **Giro più veloce:** Mozzi in 53"062 alla media di 106,991 kmh.

Classe A3: 1. Falessi (Alfa 33 16V) 27 giri in 25'13"167 alla media di 101,300 kmh; 2. Brancatelli a 6"235; 3. Fantilli a 12"226; 4. Buccolo (Fiat Ritmo 130) a 1 giro; 5. Insigne a 1 giro; 6. Pezzi a 1 giro; 7. Ruggi a 7 giri; 8. Baroncini a 13 giri (tutti gli altri su Vw Golf Gti 16V).

□ **Giro più veloce:** Falessi in 54"556 alla media di 104,061 kmh.

Classe A4: 1. Cevasco (Peugeot 106 Xsi) 28 giri in 26'26"077 alla media di 100,223 kmh; 2. Nocchi a 8"132; 3. Ognio (Toyota Corolla) a 15"218; 4. Silvestro a 21"907; 5. Garciani (Skoda Favorit) a 30"585; 6. Balboni (Peugeot 205 Gti) a 30"722; 7. Bertoia a 40"697; 8. Brindani a 1 giro; 9. Buffoli (Peugeot 205 Gti) a 2 giri; 10. Fasano (Skoda Favorit) a 3 giri (tutti gli altri su Alfa 33 Qv).

□ **Giro più veloce:** Cevasco in 55"551 alla media di 102,197 kmh.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Crinelli (Bmw M3) 28 giri in 24'56"253 alla media di 106,239 kmh; 2. Prioli a 0"366; 3. Bellini (Bmw M3) a 6"656; 3. Bellini (Bmw M3) a 6"656; 4. Burlotti a 9"002; 5. Rocchetti a 23"564; 6. Santaniello (Bmw M3) a 1 giro; 7. Rafanelli (Bmw M3) a 3 giri; 8. Riva a 13 giri (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

□ **Giro più veloce:** Bonanno in 52"476 alla media di 108,182 kmh.

Classe N2: 1. Bertuzzi (Lancia Delta Hf) 28 giri in 25'50"168 alla media di 102,544 kmh; 2. Guerra (Lancia Delta Hf) a 2"121; 3. Sigala a 3"493; 4. Gatto a 3"866; 5. Coppelli a 7"091; 6. Peon (Lancia Delta Hf) a 17"710; 7. La Neve a 42"043; 8. Piscopo a 1 giro; 9. Brunelli a 1 giro; 10. Traverso (Lancia Delta Hf) a 2 giri; 11. Cicozzi a 11 giri; 12. Fiore a 14 giri (tutti gli altri su Bmw M3).

□ **Giro più veloce:** Traverso in 53"783 alla media di 105,557 kmh.

Classe N3: 1. Manenti 28 giri in 26'17"227 alla media di 100,765 kmh; 2. Buttiero a 0"600; 3. Russo (Mazda 323 Gtr) a 11"680; 4. Fortunato (Mazda 323 Gtr) a 13"647; 5. Soli a 25"601; 6. Storti a 35"950; 7. Pescosolido (Alfa 75 Turbo) a 38"800; 8. Pagni (Alfa 75 Turbo) a 45"819; 9. Faletti a 1 giro; 10. Serena (Alfa 164 V6 Turbo) a 1 giro; 11. Liberatore (Mazda 323 Gtr) a 10 giri; 12. Cipolli (Volvo 480 Turbo) a 10 giri; 13. «Toby» (Mazda 323 Gtr) a 11 giri (tutti gli altri su Alfa 155 Q4).

□ **Giro più veloce:** Russo in 55"258 alla media di 102,739 kmh.

Classe N4: 1. Bertella 28 giri in 28'10"270 alla media di 97,506 kmh; 2. Berloni a 4"045; 3. Petri (Peugeot

309 Gti 16V) a 7"306; 4. Di Mario a 10"286; 5. Cappellini (Peugeot 309 Gti 16V) a 11"254; 6. Antonelli (Peugeot 309 Gti 16V) a 16"272; 7. Sinatra a 1 giro (tutti gli altri su Opel Astra Gsi).

□ **Giro più veloce:** Berloni in 36"807 alla media di 99,938 kmh.

Classe N5: 1. Pullè (Honda Civic Vt) 28 giri in 27'50"007 alla media di 95,186 kmh; 2. Loffredo a 3"100; 3. Viglione a 5"236; 4. Sambataro (Fiat Tipo 16V) a 25"313; 5. Magni (Peugeot 205 Gti) a 28"119; 6. Capanna a 30"850; 7. Marotta a 45"445; 8. De Cecco (Renault Clio 16V) a 50"427; 9. Fiore (Renault Clio 16V) a 1 giro; 10. Moretti (Peugeot 205 Gti) a 2 giri; 11. Magnani (Peugeot 205 Gti) a 4 giri (tutti gli altri su Alfa 33 16V).

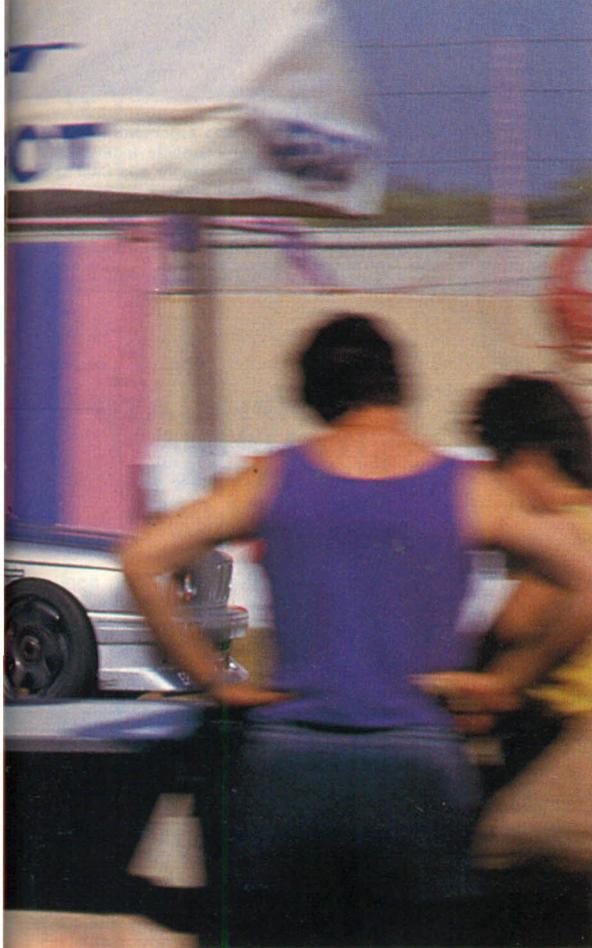
□ **Giro più veloce:** Pullè in 56"858 alla media di 99,848 kmh.

Classe N6: 1. Naddo (Alfa 33 Permanent 4) 28 giri in 27'15"715 alla media di 97,181 kmh; 2. Zadotti a 10"300; 3. Moscatelli a 17"704; 4. Peroni a 25"560; 5. Croce (Fiat Tipo 16V) a 1 giro; 6. Sampietro (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 7. Loblar (Peugeot 205 Gti) a 1 giro (tutti gli altri su Toyota Corolla).

□ **Giro più veloce:** Zadotti in 57"314 alla media di 99,054 kmh.

Classe N7: 1. Vicarelli 28 giri in 27'33"806 alla media di 96,118 kmh; 2. Baldasseroni a 3"029; 3. Casillo a 18"088; 4. Ricci a 22"448; 5. Pace (Rover 114 Gti) a 25"942; 6. Bertei (Peugeot 106 Xsi) a 36"306; 7. Moccia a 39"379; 8. Baiguera a 40"331; 9. Serenini a 1 giro; 10. Caldarelli a 1 giro; 11. Giorgi (Peugeot 106 Xsi) a 1 giro; 12. Blancardi a 6 giri; 13. Pezzella a 6 giri (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

□ **Giro più veloce:** Baldasseroni in 58"522 alla media di 97,005 kmh.



Grantrofeo Monomarca **Barchetta** Maserati CAMPIONATO 1993

4a GARA: AUTODROMO DEL MUGELLO
sabato 12 giugno prove ufficiali
1° turno ore 9,40 - 2° turno ore 15,25
domenica 13 giugno gara ore 15

Segreteria Grantrofeo Monomarca **Barchetta** Maserati viale Ciro Menotti 322, oppure
Corso Canalgrande 6 - Modena — Telefoni: 059 / 21 96 95 - 21 71 60 - Telefax: 059 / 21 96 95 - 21 96 69



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.

RIEPILOGO AGGIORNAMENTI DI CALENDARIO MESE DI GIUGNO

RALLY

5-6 Giugno: Fams (Fo): 11. Rally dei Castelli - rinviato
13 Giugno: Favara Rally Team (Ag): 4. Fabaria Rally - Coppa Italia Rally Nazionali 7. zona Coeff. 3 - al 3/10
19-20 Giugno: Ra Turbomark Team (Me): 4. Fitalia Rally - al 18/7

AUTOSTORICHE

6. Giugno: Autodromo Pergusa (En): Gara Autostoriche - all'11/7
11-12 Giugno: At Ac Roma: Golf Classic Cars - Regolarità - Annullata
13 Giugno: Staff 99 (Pa): Cronoscalata Monte Pellegrino - Trofeo Csaì Della Montagna - Annullata
26-26 Giugno: Ac Asti: 1. Asti/St. Vincent - Colli Astignani - Gara Regolarità
27 Giugno: Scuderia Livorno 1949: Coppa Liburna Storica/Coppa Circuito Di Montenegro - regolarità - al 3.4/7

FUORISTRADA

10-13 Giugno: Finsport Srl (Va): Rally Baja Sardegna - Coppa del Mondo - Campionato Italiano e Coppa Csaì Fuoristrada Rally Tout Terrain D'Italia Coeff. 3 (2)

SLALOM

5-6 Giugno: Ass. Ittiresse Sports Motor (SS): 1. Slalom Trofeo A. Cannoni - Dal 23/5
6 Giugno: Staff 99 (Pa): Slalom di Misilmeri - Coppa Csaì Slalom 6 zona - Annullato
13 Giugno: Ac Sassari: Slalom Città di Ardara - al 1/8
20 Giugno: A.S. Motor's Menfi (Ag): 7. Slalom Città Di Menfi - Annullata

VELOCITÀ SU TERRA

13 Giugno: Barile Cross (Pz): velocità su terra/Trofeo Vivalat - Annullato

FORMULA RALLY

6 Giugno: Errepiesse (At) Scuderia Grifone (Ge): 2. Formula Rally Città di Asti

ELETTROSOLARI

6 Giugno: Ac Milano: 3. Premio Autoelettriche e Solari a Monza - Trofei Nazionali Veicoli Elettrosolari - Annullato

CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI 1993

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOT.
Merzario Arturo	15	12	12	12							51
Canni Ferrarì Luca	6	15	15	15							51
Mancini Fabio	10	8	8	20							46
Martinello Ermanno	8	20	10	6							44
Gasparri Daniele	—	2	20	10							32
Sanesi Stefano	20	4	—	—							24
Francisci Claudio	2	6	—	8							16
Saccomanno Massimo	—	10	4	—							14
Corradi Bruno	12	—	—	—							12
Peroni Giuseppe	1	—	6	3							10
Spinelli Marco	4	3	—	2							9
Malucelli Sandro	3	1	2	1							7
«Gianfranco»	—	—	—	4							4
Cavallaro	—	—	3	—							3
De Mola	—	—	1	—							1

LE GARE: 1 = Monza 28/3; 2 = Magione 11/4; 3 = Vallelunga 16/5; 4 = Santamonica 30/5; 5 = Mugello 13/6; 6 = Pergusa 27/6; 7 = Imola 18/7; 8 = Binetto 5/9; 9 = Varano 19/9; 10 = Mugello 17/10.

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ MONTAGNA 1993

Per gli Organizzatori con applicabilità immediata:

- 1) Le vetture «Superturismo» sono una classe del Gruppo Prototipi e quindi sono da inserire nella classifica assoluta di detto Gruppo.
- 2) Fornire al Promoter «Salerno Corse» l'elenco dei conduttori «partiti» al fine di attribuire i punteggi differenziati.
- 3) Il coefficiente per i conduttori che partecipano a gara con distanza superiore a km. 500 dalla propria residenza, sarà applicato con riguardo alla tabella delle distanze tra capoluoghi di Provincia pubblicata dall'Acì e tra questi e la residenza e la località di svolgimento della gara, saranno considerate le distanze rilevabili dalle carte stradali ufficiali.
- 4) Le vetture del «Trofeo 500» devono essere inserite tra il Gruppo N ed il Gruppo A.
- 5) Si raccomanda vivamente l'allestimento di locali idonei per sala stampa, attrezzati con fax - telefono - fotocopiatrice, etc. Sarà motivo importante di discriminazione al fine dei punteggi ispettivi.

AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI

RALLY

4 Luglio: Rally Team Marinoni (BG): 4. Rally Paesi D'Arte - Sprint - rinviato al 16-17 ottobre
Cambio Intitolazione Settore Rally: 1 Agosto: Ac Campobasso: da «1. Rally Molinese Centrale» a «10. Rally del Trofeo Molise/Trofeo Carile» - da Sprint a Nazionale non titolato.

SLALOM

10 Ottobre: Ac La Spezia - 2. Slalom S. Stefano Magra/Ponzano - Rinvio al 17 ottobre.
19 Settembre: Pool Vst - 5. Slalom Città di Montepandone - Coppa Csaì Slalom 3. zona - Reintegrata in calendario.

RALLY 1. SERIE

Ferrecchi al rientro

MILLESIMO - Rientro vittorioso per Ferrecchi-Inerito che hanno dominato la 13. edizione del rally del Bormida. Decisamente più avvincente la lotta alle spalle dell'equipaggio della Grifone dove lo sfortunato Della Torre ha dovuto lasciare il podio a Benazzo e Rosina.

RALLY 1. SERIE

Millesimo (Sv), 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Ferrecchi-Inerito (Lancia Delta Hf) in 51'18"; 2. Benazzo-Bocca (Ford Escort Cosworth) a 1'33"; 3. Rosina-Paglia (Lancia Delta Hf) a 3'13"; 4. Damilano-Renna (Ford Escort Cosworth) a 3'20"; 5. Federici-Tedaldi (Renault Clio 16v) a 4'09".

SALITA

Nesti domina

CAPRINO - Mauro Nesti (Lucchini Bmw 3000) è stato l'indiscusso protagonista della 16. edizione della cronoscalata scaligera Caprino-Spiazzi, terza prova dell'italiano della montagna. Splendido secondo, il veronese Salvatore Rona davanti alla rivelazione Fabio Danti.

SALITA

Caprino, 6 giugno 1993

Le classifiche

Assoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 3'29"92 alla media di 154,345 kmh; 2. Ronca (Lucchini Sp93) 3'35"30; 3. Danti (Lucchini Sn) 3'35"78; 4. Iriando (Alfa 155 Gta) 3'36"54; 5. Castelli (Lucchini Sp91) 3'39"43.

COPPA RENAULT

Il poker di Campani

VALLELUNGA - Ancora una vittoria, la 4. consecutiva, per Maurizio Campani nella Coppa Italia Renault Clio. Il leader del campionato ha condotto sempre in testa, seguito al traguardo dal padre Nino e da Piero Vivarelli, ancora una volta sul podio. Quarto posto per Scieghi.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Campani M. 20 giri in 31'11"479 alla media di 123,111 kmh; 2. Campani N. a 0"166; 3. Vivarelli a 0"580; 4. Scieghi a 10"845; 5. Leoni a 11"039.

F. BOXER

Gollin fa il bis

VALLELUNGA - Dopo la vittoria di Pergusa, Fabrizio Gollin anche a Vallelunga è salito sul gradino più alto del podio nella 4. prova della F. Europa Boxer. Alle sue spalle hanno concluso Baldrighi e Ruberti. Danilo Tomassini, ha concluso solo 5. perdendo la testa della classifica a favore di Gollin.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Gollin 21 giri in 27'01"245 alla media di 149,218 kmh; 2. Baldrighi a 4"470; 3. Ruberti a 6"725; 4. Biagi a 7"773; 5. Tomassini D. a 11"558.

F. RALLY

L'autorità di Uzzeni

ASTI - Successo di piloti e pubblico al 2. Formula Rally Città di Asti. Con una prestazione autorevole, Franco Uzzeni si è imposto in una finale incerta fino all'ultimo metro su Adriano Zanatta. Nelle altre classi doppia vittoria di Osvaldo Galatini.

FORMULA RALLY

Asti, 6 giugno 1993

Classe 4 x 4: 1. Uzzeni (Lancia Delta Hf) 2'51"23. **Fiat Cinquecento.** 1. Pozzi 3'10"64. **Trazione posteriore:** 1. Gentile (Bmw M3) 3'13"86. **Trazione anteriore 1600:** 1. Galatini (Lancia Fulvia Hf) 3'06"41. **Trazione anteriore oltre 1600:** 1. Galatini (Vw Golf) 3'05"30.

AUTOCROSS

A Raffaelli l'assoluto

PERGOLA - Soliti vincitori nel 5. Challenge Autocross Marche. Nei Prototipi si è imposto Raffaelli, mentre Crispiani con il 2. posto, primo dalla Junior, consolida il primato in classifica. Gli altri successi sono andati a Binci, classe 1800, Frulla 1050, Conardi nell'Alfasud Cross e nella classe 3500.

AUTOCROSS

Pergola (Ps), 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Raffaelli (prototipo Ford Cosworth) 6'07"58; 2. Crispiani (Prototipo Suzuki) 6'21"69; 3. Connardi (Alfa 33 4 x 4) 6'22"99; 4. Binci (Alfa 33) 6'26"13; 5. Contardi (Alfasud) 6'44"51.

NEL VENETO

Tutti a ...Bada

VITTORIO VENETO - Spettacolo desolante a Vittorio Veneto con appena ventuno piloti alla via e pochissimi spettatori. In classe Junior vittoria di Brioni, unico superstita dei tre alla via. In classe Sport dominio di Bada, invece subito fuori il poleman Baldisser.

VELOCITÀ SU TERRA

Vittorio Veneto (TV), 6 giugno 1993

Classifica Junior: 1. Brioni (Fiat) in 12'47"77.

Classe Sport: 1. Bada (Vw Golf) in 12'55"92; 2. Beltrami (Fiat X 1/9) in 12'57"16; 3. Salvato (Fiat Ritmo) in 13'08"20; 4. De Checchi (Vw Scirocco) in 13'10"81; 5. Rizzo (Alfasud) in 13'19"69.

SLALOM

La prima di Cumino

SESTA GODANO - Una gomma forata non ha impedito a Cumino di cogliere, sia pure per soli 10 centesimi, il successo in Liguria, il primo della carriera. Secondo Walter Pagliari, e 3 centesimi hanno diviso i contendenti al 3. posto, conquistato da De Lorenzi a scapito di Ansaldo.

SLALOM

Sesta Godano, 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Cumino (Ford Escort Rs) 189,61; 2. Pagliari W (Prototipo Pagliari Sport) 189,71; 3. De Lorenzi (Simca R2) 194,80; 4. Ansaldo (Anbra) 194,83; 5. Mordenti (Lancia Beta Montecarlo Sport) 194,85.

SLALOM

Applausi a Cesari

IDRO - Augusto Cesari con la sua potentissima Delta W S4 ha fatto il vuoto dietro a sé per la 4. volta consecutiva nell'8. Slalom del Lago d'Idro, valido per il campionato italiano. Massola, su Fiat X1/9, e Zandonà, su Fiat 850 Coupé 16V non hanno sfigurato ingaggiando un'aspra lotta.

SLALOM

Idro (Bs), 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Cesari (Delta S4) penalità 162,76; 2. Massola (Fiat X1/9) 166,49; 3. Zandonà (Fiat 850 Coupé 16V) 167,38; 4. Benazzoli (Fiat X1/9) 171,19; 5. Catapano (Fiat X1/9) 171,58.

SLALOM

Iacampo nel Molise

CAMPOBASSO - Luigi Iacampo, su Fiat X1/9, si è aggiudicato il 1° Slalom Città di Campobasso, intitolato alla memoria del ralista Gianluca Battistini, deceduto un anno fa in un incidente stradale. Soltanto trenta i piloti che hanno preso parte a questa prova, valvole per il campionato slalom centro-sud.

SLALOM

Campobasso, 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Iacampo (Fiat X1/9) 154,05; 2. Scrocca (Fiat X1/9) 158,84; 3. Aulizio (Fiat X1/9) 159,41; 4. Pepe (Fiat X1/9) 161,11; 5. Marzo (Fiat X1/9) 163,17.

SLALOM

Insigne si ripete

SALERNO - Dopo la piazza d'onore conquistata la scorsa settimana a Napoli, Vittorio Insigne, su Fiat X 1/9, ha vinto la 3. Coppa del Sele, gara valida per la Coppa Csai 5. zona. Insigne ha preceduto Francesco Cerbo, su Fiat X 1/9, e Luigi Vinaccia, su A 112. Il Gr. N a Maurizio Angrisani.

SLALOM

Salerno, 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Insigne (Fiat X 1/9) 146,33; 2. Cerbo (Fiat X 1/9) 156,10; 3. Vinaccia (A 112) 156,56; 4. Duraccio (Renault 5 Gt Turbo) 158,51; 5. Langella (Peugeot 205 Rallye) 160,53.

SLALOM

Lasia re di Ittiri

ITTIRI - Franco Lasia, su prototipo Mp 2000, a Ittiri ha bissato il successo di Alghero precedendo Ignazio Sechi su Osella Bmw 1600. Terzo posto di Franco Angioy, su Fiat 500/2000, dopo due buone manche e passato indenne anche ad un reclamo di Salvatore Giagu.

SLALOM

Ittiri (Ss), 6 giugno 1993

Classifica assoluta: 1. Lasia (Prototipo Mp 2000) 148,79; 2. Sechi I. (Osella 1600) 162,19; 3. Angioy F. (Fiat 500 Bmw 2000) 162,65; 4. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 165,20; 5. Cuccheddu (Renault 5 Gt Turbo) 166,86.

PHOTO 4



Successo di Ferrecchi, su Lancia Delta Hf, al Bormida

Martini... Costa Smeralda?

C'è un altro positivo segnale per il rally Costa Smeralda, una delle gare italiane più prestigiose che, com'è noto, quest'anno non si è disputata. Dopo che la «Rally Costa Smeralda Spa» ha chiesto il rinnovo della licenza di organizzazione, la Martini & Rossi ha manifestato il suo interesse a continuare a dare il suo supporto al rally sardo. Lo sponsor «storico» della gara, dunque, tornerebbe volentieri ad abbinare il proprio marchio a quello del rally Costa Smeralda. Non è un caso che gli organizzatori avessero chiesto alla Csa un anno di «aspettativa»: in questo modo contavano di non perdere il coefficiente 20 per l'Europeo e quel ruolo di preminenza che hanno sempre avuto nell'italiano.

■ **GARGANO.** È tutto pronto per il 14. rally del Gargano, Trofeo «Gino De Salvia», valido per la Coppa Italia 6. zona (coeff. 3) in programma il 27 giugno. La gara, organizzata dall'Automobile Club di Foggia, partirà da Manfredonia alle ore 9 del 27, per toccare i principali comuni del promontorio garganico, con una lunghezza complessiva di 280 Km. Il rally si compone di quattro speciali, da ripetere, per un totale di 92.520 Km. Le prove sono su asfalto

Lajos Detari prossimo al debutto!

È super appassionato di corse e avrebbe dovuto esordire al rally di Abruzzo, in qualità di navigatore, prima di prendere il volante in mano per diventare pilota. Invece gli impegni con la nazionale di calcio ungherese lo hanno costretto a rinviare il suo debutto nel mondo delle corse. Stiamo parlando di Lajos Detari, centrocampista in forza all'Ancona nel campionato di serie A che si è concluso domenica scorsa. Per Detari, adesso, si parla del rally Appenino Reggiano: in quella occasione Leonardo Isolani, pilota gentleman di Ancona che corre pubblicizzando l'attività della Lega del Filo d'Oro (associazione che si occupa dei problemi dei sordociechi), fornirà a Detari una Escort Cosworth Gruppo N preparata da Maule.



Roberto Angiolini, sopra, sembra guardare con sempre maggiore interesse verso il Sol Levante: magari la Mazda ex-ufficiale...



PHOTO4-HOLMES

UN'INDISCREZIONE INDICA NISSAN E MAZDA

E se il Jolly diventasse «giallo»?

Gli attuali sponsor hanno già assicurato il loro appoggio, la cui consistenza è però ancora da stabilire, e al quartier generale del Jolly Club la volontà è di continuare l'avventura nel mondiale rally anche nel '94 nonostante il disimpegno della Fiat. L'attività della scuderia di Roberto Angiolini è dunque ancora da definire e il futuro sta assumendo una colorazione «gialla». Un po' perché dalla Fiat hanno già fatto sapere di non voler sviluppare una versione Gruppo A della nuova Tipo 16V, né di voler aggiornare l'attuale Delta. Molto perché due Costruttori giapponesi, la Mazda e la Nissan soprattutto, sono interessati a rientrare nel campionato del mondo appoggiandosi a un'organizzazione privata attraverso una partnership. Da fonti giapponesi molto vicine alle due

Case, il Jolly Club è considerato un serio candidato, per alcuni addirittura una scelta obbligata. Comunque uno degli sponsor della squadra italiana, la Martini & Rossi, sta premendo verso la Ford, per quella terza Escort che il team di Boreham intende

schierare nel mondiale '94; l'operazione è tuttavia improbabile per il veto che la stessa Ford pone a sponsor che non siano quelli ufficiali. Inoltre, il Jolly ha spesso dichiarato di non essere interessato a gestire una sola vettura. Il Jolly potrebbe dun-

que prendere la strada del Giappone, magari gestendo l'intero programma Mazda con la «R Performance», la società belga che prepara le 323 Gt-R Gr. A ed è costituita da ex dipendenti del disciolto Mazda Team Europe. (m. rav.)

PER LA SECONDA SUBARU-PRODRIVE NEL '94

Aghini sempre più in pole



Più che di delusione, l'atteggiamento del patron della Prodrive David Richards di fronte alle uscite di strada con cui Colin McRae prima e Ari Vatanen poco dopo hanno compromesso il risultato all'Acropoli, è stato di disgusto. Il team manager inglese ha avuto da ridire anche sull'imprudenza dimostrata dai due piloti nel lasciare incustodite le Legacy dopo i kappò. La Prodrive sta gettando le basi per il mondiale '94, che vedrà la squadra nippo-tedesca in lizza con due Impreza Wrx: Andrea Aghini è sempre in pole position per la seconda vettura, mentre Carlos Sainz sembra essere al centro di un'operazione che vedrebbe coinvolta anche la Pirelli. E non è detto che la posizione di Colin McRae, il cui contratto con la Prodrive scade alla fine dell'anno prossimo, non possa essere profondamente rivista.



DUE IN EVIDENZA NEL TROFEO PEUGEOT

Che... leoncini Gugel e Sartori!

Sono arrivati a quota 300 gli iscritti al Trofeo Peugeot Rally 1993 che è ancora in attesa di aggiungere le adesioni al Challenge 106

Xn (la serie, di fatto, potrà entrare nel vivo solo a fine mese con la consegna del primo lotto di vetture, anche se il vincitore di Rallygame '92,

Roberto Medici, ha portato all'esordio la vettura nel recente Monti Savonesi) e senza contare gli oltre 100 piloti impegnati nella Coppa Peugeot Velocità. Particolarmente viva la lotta nell'ambito del Campionato Assoluto, con cinque differenti vincitori nelle prime cinque gare e con un terzetto di piloti particolarmente determinati a conquistare la vittoria finale nella serie: Fabio Gugel, Gabriele Sartori e Gianni Gomba. Gugel, trevigiano di 28 anni, partecolore della Scuderia Castelfranco, era giunto secondo nel trofeo dello scorso anno alle spalle di Stagno. Quest'anno ha iniziato la stagione nel migliore dei modi (un successo e due piazzati d'onore prima dei forfait di Elba e Sicilia). Sartori, trentunenne di Trento che corre per la First In Racing, ha un primo e un secondo posto, ma ha gettato al vento la vittoria all'Elba e, soprattutto, in Sicilia, dove è uscito di strada a fine gara quando era 10. assoluto... Gianni Gomba, cuneese diciannovenne, scoperta della Euro-sport Racing, ha all'attivo un successo e un terzo posto nelle due sole gare che ha potuto disputare, alle prese com'è con il servizio militare. I tre si ritroveranno di fronte al rally d'Abruzzo (18-20 giugno) e nel secondo confronto diretto stagionale si potranno verificare le ambizioni di questi giovani... leoncini. Per ora la classifica vede al comando Gugel (106 punti) davanti a Sartori (78), Gomba (64), Di Lorenzo (40) e Pesavento (40).



Vatanen e McRae sviluppano l'Impreza

La gara del debutto, il 1000 Laghi in programma dal 25 al 29 agosto, si avvicina a grandi passi e alla Prodrive il lavoro sta diventando febbrile. Ecco le foto della prima Subaru Impreza, l'erede della Legacy, completata presso la sede del team di David Richards a Banbury. Si tratta della «T-car», la vettura utilizzata per i test già effettuati in Gran Bretagna da Vatanen e McRae e per quelli in programma nelle prossime settimane. La Subaru Impreza 555 (omologata così per favorire lo sponsor...) monta il 4 cilindri della Legacy e fa largo uso dell'elettronica, ha cambio semiautomatico, è predisposta per la telemetria. Al 1000 Laghi ne saranno schierate due, per Vatanen e McRae.

foto:HOLMES



A TU PER TU

Gran protagonista alla «Targa» **Bruno Bentivogli** si è trovato coinvolto nell'incidente di Piero Longhi. E i soccorsi...

SERGIO REMONDINO

Bruno Bentivogli, tornato al successo in Gruppo N alla Targa Florio, dove ha anche ottenuto uno straordinario 4. posto assoluto con la Ford Escort preparata da Munaretto, è stato involontario protagonista nell'incidente che è costato il ritiro a Longhi e Imerito e nel quale sono rimasti feriti due spettatori.

«La Lancia occupava quasi tutta la sede stradale — dice «Benti» — ma si passava. Io, però, ho visto Imerito che faceva segno di chiamare l'ambulanza, ho notato un casco schiacciato tra la vettura e l'asfalto, non ho visto Longhi... Anziché chiamare l'ambulanza ho finito la prova speciale più velocemente possibile (tanto è vero che, nonostante la sosta, Bentivogli ha perso solo 15" dai migliori di Gruppo N...) per chiedere aiuto direttamente ai commissari. A fine speciale c'era il capo prova, che alle mie richieste di soccorso mi ha detto di non preoccuparmi e di proseguire, che ci avrebbe pensato lui».

— E poi cosa è successo?

«Che io sono rimasto lì, dicendo al commissario che l'incidente era grave, che non mi muovevo se non bloccava la prova e partivano le ambulanze».

— Morale?

«Che è demenziale che un pilota debba insistere per una richiesta di soccorso. Dopo Longhi, prima di me, sulla prova dell'incidente era passato Pianezzola, al quale però Imerito aveva fatto segno di continuare perché non aveva ancora visto che c'erano due feriti. Poi sono arrivato io, mi sono fermato, sono ripartito. È passato molto tempo prima che arrivassero le ambulanze: i soccorsi sono sempre troppo lenti. E, durante i 40 minuti di ritardo accu-



GRIFFO

mulati sul via alla prova successiva, una riflessione mi è sorta spontanea: quanto tempo passa, quando uno esce, prima che sia realmente ed utilmente soccorso? Ci vorrebbe una eliambulanza sempre pronta a intervenire». — Per fortuna tutto si è concluso bene e i due spettatori non sono rimasti feriti in maniera troppo grave. Passando all'aspetto agonistico della «Targa» occorre rilevare che, in Gruppo N, tu sei il quinto vincitore diverso in altrettante gare...

«Il campionato tricolore non è mai stato così combattuto come quest'anno. Nelle precedenti stagioni eravamo solamente in due a giocarcela mentre quest'anno invece siamo in parecchi. La cosa mi diverte molto e io mi sento ringiovanito: la vittoria alla «Targa» non ha reso felici solo quelli del mio team, la EsserreRally. Penso, comunque, che i veri rivali per il titolo saranno solo due: Manfrinato e Travaglia. Ma come va forte Dallavilla quando non esce...».

PHOTO4



Bentivogli in azione alla «Targa», sopra, e bloccato da Longhi ritirato, in alto

All'Appennino sette prove da ripetere

Sette prove da ripetere, per un percorso che in pratica è quello dello scorso anno. Tutto è pronto a Reggio Emilia, dove sabato 17 e domenica 18 luglio si svolgerà il rally dell'Appennino Reggiano, sesta prova del Campionato Promozionale. La gara prevede un percorso tutto asfalto di 400 km, 150 dei quali per le quattordici speciali in programma. Le iscrizioni per il rally organizzato dall'Ac di Reggio Emilia si aprono giovedì 17 giugno e saranno chiuse venerdì 9 luglio. Chi è interessato può telefonare allo 0522 - 454109 e allo 0522 - 435046.

■ **COPPA ITALIA.** Valido per la 5. zona (con coefficiente 3) il rally del Casentino avrà tra i suoi iscritti Sara Clerici, che farà così il suo esordio stagionale con la Lancia Delta 16V Gruppo A utilizzata in passato da suo marito «Pucci» Grossi. Il Casentino è in programma il 3-4 luglio e chi vuole iscriversi può contattare la scuderia Etruria telefonando allo 0575 - 594538 oppure allo 0575 - 593032.

■ **GOLF.** È tornata «18 buche intorno al mondo», la manifestazione golfistica organizzata da Piero Sodano e il primo vincitore del '93 è Nick Grist, il navigatore di Armin Schwarz. La prova d'apertura della stagione si è svolta in occasione del rally dell'Acropoli, a Glyfada, e Grist ha avuto ragione di Jim Little e Juha Kankkunen, secondi a pari merito.

■ **CIPRO.** Cambiamenti di percorso in vista per il rally di Cipro, l'ultima prova a massimo coefficiente (20) per il Campionato Europeo, in programma dall'1 al 3 ottobre. Forse per attirare un maggior numero di concorrenti stranieri, gli organizzatori hanno deciso infatti di scegliere prove speciali su fondi meno accidentati e più veloci rispetto al passato. Non vengono comunque snaturate le caratteristiche di gara selettiva, su fondo sterrato. Tre tappe, partenza e arrivo a Nicosia, 22 speciali per un totale di 900 km: queste le credenziali della spettacolare gara cipriota. Chi è interessato può contattare gli organizzatori telefonando allo 00357 - 2 - 313233.

CINQUE TOP DRIVER SULLE CINQUECENTO TROFEO...

C'è Alesi al «Nido»!



Jean Alesi, 61 Gp alle spalle, corre verso il «Nido»... Il ferrarista sarà la star della salita in programma il 26 giugno

COLOMBO

Tre settimane e poi l'urlo dei motori tornerà a farsi sentire lungo i 9600 metri della salita su fondo sterrato «Il Nido dell'Aquila», organizzata da Davide Gramellini con l'appoggio di Autosprint. Le novità in cantiere per la terza edizione della cronoscalata sono tantissime e gli iscritti di prestigio aumentano con il passare dei giorni. Questa volta vi riveliamo il nome di una autentica star, che «scalerà» il percorso di gara: Jean Alesi! Il campione della Ferrari sarà al «Nido», per la gioia dei tifosi italiani, che potranno così avvicinarlo in una giornata di sport ma lontano dallo stress che può esserci durante un Gp di Formula Uno. Alesi ha accettato con entusiasmo l'invito di Autosprint e prenderà parte a una «corsa nella corsa», insieme a quattro suoi colleghi di prestigio: saranno tutti al volante di Fiat Cinquecento preparate per l'omonimo Trofeo monomarca rally che ha esordito quest'anno. Alesi non è nuovo, per la verità, a partecipazioni extra ...F. 1. Il francese, infatti, si considera un ralista mancato e quando può non perde occasione per «svagarsi». Il pilota di Avignone, che è uno degli istruttori della scuola di guida veloce su ghiaccio che si tiene a Chamonix, ha partecipato a una esibizione sulla Lancia Delta Gruppo A da rally al Motor Show di due anni fa, cavandosela benone nel confronto con Juha Kankkunen. E recentemente ha corso in pista, nel turismo francese, con l'Alfa Romeo 155. Un pilota «a tutto tondo», dunque, che va fortissimo in F. 1 ma che non disdegna le altre categorie. Alla faccia della iperspecializzazione di oggi. La manifestazione che vedrà impegnate le Fiat Cinquecento prevede una doppia sfida, fra piloti e fra giornalisti. Alla fine sarà stilata una classifica sommando i piazzamenti ottenuti da ogni coppia pilota-giornalista. Questi saranno cinque, in rappresentanza di altrettanti quotidiani a diffusione nazionale, e si impegneranno con le Cinquecento in uno slalom su fondo sterrato. Dopo la grande novità delle storiche da rally del Club Italia, presenti al «Nido», ecco adesso l'annuncio della partecipazione di Alesi e altri quattro top driver. E siamo ancora agli... antipasti. Per la gara si stanno aggiungendo, come dicevamo, automobili e piloti eccezionali. Ma non vogliamo svelarvi troppe cose tutte in una volta...

VALIDA PER LA COPPA RAID

Che Baja! in Sardegna!

Mentre la Fia sta prendendo in esame l'ipotesi di assegnare la validità per la Coppa Fia Raid anche al Tunisia (dopo che questo si è svolto al di fuori della serie!), il piccolo Circus dei rally tout terrain si appresta a sbarcare in Italia dove, venerdì 11 e sabato 12 giugno, è in programma il 9. rally di Sardegna. La gara, totalmente rinnovata, prevede un percorso di 285 km da ripetere, con partenza e arrivo a Baja di Chia. La gara, valida quale seconda prova della Coppa Fia Raid (se, come detto, non diventerà la terza...) non ha raccolto molti partenti, ma alcuni di questi sono di buon livello. A cominciare da Jean Louis Schlessler, in corsa con il suo prototipo a due ruote motrici e motore Renault V6, per continuare con le due Mitsubishi ufficiali di Al Hajri e Fontenay, la Mercedes 600 di Regazzoni, la Range Rover di Germanetti, la Nissan del team Dessoude per Salvador Servia. Tra gli iscritti anche René Metge con buggy Burgoin.

TUTTI CONTRO IL LEADER NEL «MARCA»

Battaglin da Promozione?

Con il 10. rally della Marca il campionato Promozione rivede l'asfalto dopo la parentesi sterrata del Golfo dell'Asinara. Nel rally, che per l'occasione torna a Treviso dopo alcune edizioni in cui partenza e arrivo erano a Castelfranco, si sfideranno parecchi piloti e vetture di buon livello. Testa di serie numero uno è il leader del campionato, Alessandro Battaglin. Il pilota del team Overboost, ma anche il suo compagno Frasson (secondo in classifica), avranno davvero vita dura perché ad attenderli c'è una vera e propria muta di agguerritissime Ford Escort. A cominciare da quella del signora poco visto «Cobra» Colbrelli, per passare a quelle della Pro.Motor.Sport. per Vanni Pasquali, per il rientrante Gian Marino Zenere e per Luigi Dalla Pozza. Con la Lancia sarà da seguire anche Edi Orioli; con la Ford Pasetti. In Gruppo N tutti contro il leader Italo Ferrara, tra le due ruote motrici Russo e la Peugeot 405 contro Migliara su Renault Clio e Marchisio su Peugeot 106.

IL PROGRAMMA. Sabato 12, ore 7.00, partenza (Treviso, Borgo Cavour); ore 20.30 arrivo (Treviso, Borgo Cavour) dopo 12 prove tutte su asfalto, per 140 km su 470

complessivi.
LE CLASSIFICHE. Assoluta: 1. Battaglin 35 punti; 2. Frasson 23; 3. Tabaton e Navarra 20. Gruppo N: 1. Ferrara 30 punti; 2. Lenci 22; 3. Romano, Griotti, Nale, Tognozzi 20. «Formula 2»: 1. Russo 35 punti; 2. Migliara e Bassu 20.

Contro Battaglin e la Lancia Delta della Overboost, sotto, a Treviso ci sarà una muta di Ford Escort A cominciare da quella per Vanni Pasquali



PHOTO4

I TOP AL VIA

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1	«Cobra»-Berardi	Ford Escort	A
2	Pasquali-Tedeschini	Ford Escort	A
3	Orioli-Ferfaglia	Lancia Delta Hf	A
4	Zenere-Cianci	Ford Escort	A
5	DallaPozza-DallaBenetta	Ford Escort	A
6	Grassini-Grassini	Ford Escort	N
7	Battaglin-Chiesa	Lancia Delta Hf	A
8	Vita-Zanella	Lancia Delta Hf	A
9	Novello-Miliani	Ford Sierra	A
10	Ogliari-Zoller	Lancia Delta Hf	A
11	Pasutti-Bisol	Ford Escort	N
12	Russo-Pistarino	Peugeot 405	A
14	Marchisio-Agnese	Peugeot 106	A

SOLDANO-DPPI

Piccolomini leader in Emilia

La 13. edizione del Campionato Emiliano-Romagnolo Rally, è entrato nel vivo e dopo il nazionale Città di Forlì e il rallysprint di Tredozio è al comando della classifica generale Giovanni Piccolomini. Il prossimo appuntamento avrebbe dovuto essere il rally dei Castelli, nazionale in programma il 6 giugno ma che è stato rinviato al 1. luglio. A seguire toccherà allora all'Appennino Modenese (27 giugno, rallysprint). Quindi si correranno: Appennino Reggiano («Promozione», 18 luglio); Romagna e Toscana (nazionale, 19 settembre); Modena (nazionale, 10 ottobre); San Crispino (rallysprint, 17 ottobre); San Marino (Europeo, 31 ottobre); Sadurano (rallysprint, 14 novembre); Castelli Modenesi (rallysprint, 28 novembre).

SPECIAL STAGE

De Mevius con la Nissan Sunny e Snijers con la Ford Escort. Sono loro i protagonisti in Belgio. E nell'Europeo...

CHRISTIAN LÉONARD



fotografie SIGMA-COMDO

Grégoire De Mevius con una Nissan Sunny GTiR ex ufficiale contro Patrick Snijers e la Ford Escort Cosworth preparata dalla Ras. Due piloti ambiziosi e due vetture di ottimo livello per un campionato, quello belga, che sta continuamente salendo di livello con il passare delle stagioni. A fare da contorno a queste due «teste di serie», in Belgio c'è poi tutta una serie di piloti e vetture interessanti. A cominciare da Robert Droogmans, campione europeo '90 con la Lancia del Jolly Club, impegnato quest'anno al volante di una Ford Escort Cosworth preparata da Gordon Spooner, per continuare con Bruno Thiry, che alterna le sue uscite nel mondiale al volante della Opel Astra Gsi «Formula 2» alle partecipazioni alla serie nazionale. Il particolare meccanismo del campionato belga, che prevede la partecipazione a tre gare fuori dai confini nazionali, porterà De Mevius al Deutschland in Germania, Snijers a Madeira, Droogmans in Polonia. Tutte gare con il coefficiente 20 per il campionato europeo. Se a questo aggiungiamo che la 24 Ore di Ypres ha la massima validità per la serie continentale, ecco

che De Mevius, ad esempio, potrebbe inaspettatamente ritrovarsi ad avere concrete possibilità di rincorsa al titolo europeo. Il due volte vincitore della Coppa Fia Gruppo N mondiale ha vinto le prime tre gare del campionato belga con una delle Nissan Sunny utilizzate lo scorso anno da Chatriot e Makinen e ha il merito di aver contribuito a mantenere una seppur piccola presenza della Casa giapponese nei rally. E a Milton Keynes, intanto, procede a ritmo forzato il lavoro sulla versione «Formula 2» della Nissan Sunny, che De Mevius porterà al debutto al 1000 Laghi. Comunque, a dispetto delle apparenze, la vita non è stata facile sinora nella serie nazionale per il 32enne di Namur. Alle sue tre vittorie, infatti, Snijers ha risposto con altrettanti secondi posti, e buon per lui che nel rally di Vallonia anche il pilota della Ras si è dovuto ritirare. In quella occasione la vittoria è andata a Droogmans, tornato così al successo dopo molto tempo. Per tutti e tre, e forse anche per Marc Soulet, atteso nel campionato con una Subaru Legacy della Prodrive, l'appuntamento adesso è per la 24 Ore di Ypres...



Snijers e l'Escort della Ras, sopra; De Mevius e la Nissan Sunny, in alto in un passaggio al Boucles di Spa



Schlesser e il suo buggy a motore Renault: da seguire in Sardegna

Con questa grinta Mikki Biasion ha affrontato le pietraie dell'Acropoli. L'italiano ha conquistato la sua 17esima vittoria nel mondiale, 16esima per il suo coéquipier Tiziano Siviero, e terza al rally di Grecia, impresa riuscita in passato solamente a Röhrli. Per la Escort Cosworth è invece il terzo successo consecutivo della stagione: la Ford si ritrova adesso leader del campionato Marche in condominio con la Toyota mentre i suoi piloti Delecour e Biasion occupano rispettivamente la prima e la seconda posizione nel Conduttori, separati da appena 4 punti



MONDIALE RALLY

40. ACROPOLI

Dio greco

Con una gara di intelligenza allo stato puro Miki Biasion torna al successo dopo trentacinque mesi, compie un grande balzo in campionato e consente alla Ford di pareggiare i conti con la Toyota nel Marche. Sainz e la Delta del Jolly Club sensazionali secondi

MAURIZIO RAVAGLIA



A

TENE — La storia ha sempre un risvolto ironico. Due anni fa, proprio all'Acropoli, cominciarono a mettere in dubbio suo valore;

bisbigliavano di un pilota le cui prestazioni stavano scivolando lentamente ma inesorabilmente lungo il piano inclinato degli ex campioni. Non modificarono atteggiamento neppure di fronte a qualche spettacolare azione. Ancora in Grecia e ancora due anni fa lo aveva contattato la Toyota; al momento di concludere gli fu invece preferito Alen. Lui prese la strada della Ford; un salto nel buio per alcuni, un pensionamento dorato per altri, i più denigratori. Ma nel cuore di ogni uomo, nel profondo delle emozioni e dei pensieri, c'è sempre la speranza. Nel cuore di Miki Biasion (è di lui che si parla) c'era la speranza di sbugiardarli. Sono trascorsi due anni da quegli episodi e 35 mesi dal suo ultimo successo nel mondiale, l'Argentina '90, e la storia del piccolo grande italiano incontra nuovamente il rally dell'Acropoli; questa volta è il primato totale, quindi il suo ritorno alla vittoria, nella gara più difficile, più competitiva, più faticosa e dunque più completa per piloti e vetture delle sei che la stagione ha distribuito fino a oggi. Tre giorni tra le montagne della Grecia centrale che hanno pure visto, in un incrociarsi di tutte le contraddizioni di questo formidabile campionato, la controffensiva di Carlos Sainz e del Jolly Club, il disastro della Toyota, il perdurare del momento magico della Escort. Come già sul pavè e sulla terra del Portogallo e sull'asfalto della Corsica, anche sulle pietraie greche la Ford ha sbriciolato ogni resistenza pareggiando i conti con la Toyota nella classifica del Marche. Eppure all'Acropoli di quest'anno, in una gara che i vecchi dei rally hanno definito «lo spartiacque tra gli uomini e i ragazzi», da solo il mezzo meccanico non bastava per inseguire il risultato; serviva gente dalla scorza dura, esperta e strategicamente capace. Non è certamente un caso se dalla decimazione che via via ha assottigliato le file dei «big» sono stati risparmiati i due che più lucidamente di altri hanno saputo interpretare la sfida, l'italiano della Ford e Carlos Sainz. La tattica abilmente studiata da Miki Biasion e dal suo coéquipier Tiziano Siviero si è rivelata perciò vincente: l'equipaggio della Escort numero 7 aveva perfettamente calcolato la cadenza da tenere, quella che ha poi permesso alla equilibratissima berlinetta di Boreham di affrontare la tappa finale con ancora una riserva di efficacia meccanica, e a capitano Miki di compiere un sensazionale balzo nel campionato Conduttori. Certamente la prospettiva del mondiale sta cambiando e i fatti della Grecia hanno assunto un interesse immediato. La leadership è



sempre nelle mani del generoso Delecour, Biasion è a quattro lunghezze, ma dalla partita nessuno è già escluso: né Kankkunen, né Auriol e nemmeno Sainz. Sì, proprio Carlos Sainz. «Quando il gioco si fa duro, i duri cominciano a giocare». La celebre frase dell'indimenticabile attore americano John Belushi è stata applicata alla lettera dallo spagnolo che, sulle prove dell'Acropoli, ha trovato il modo di reagire a un inizio di stagione terribile e angoscioso. Aveva una sola carta da giocare, il madrileno: la straordinaria affidabilità della Lancia Delta. L'ha giocata fino in fondo ottenendo un risultato prodigioso perché inatteso. Eppure, nonostante la performance, a Sainz sono rimaste addosso la profonda delusione e la rabbia di aver perso la gara per una penalizzazione di un minuto e mezzo. Senza questo handicap, ma anche solamente

senza la rottura del semiassale costata un ritardo equivalente, e poi la penalty, lo spagnolo, è convinzione della squadra italiana, probabilmente avrebbe compiuto il miracolo. L'analisi è realisticamente accettabile, tuttavia non considera un dettaglio: Biasion era pronto a reagire a un furioso assalto in extremis di Sainz. Il Jolly Club ha comunque condotto a termine un'impresa indubbiamente importante, quella di portare al traguardo tutte e tre le Delta schierate. Dietro la prima linea costituita da Sainz, una retroguardia «jollina» c'è sempre stata, Aghini e Trelles. Di fronte alla incomprendibile stoltezza con cui alla Subaru-Prodive hanno lasciato che McRae prima e Vatanen poi gettassero letteralmente al vento la corsa, e alle indecifrabili scelte di campo della Toyota, l'immagine del Jolly Club esce dunque ingrandita. ■

MOTORE KO: ORA AURIOL SOFFRE

Che Toyota pasticciona!

Delusione per due: Vatanen ha dominato all'inizio poi si è ritirato per uscita di strada; Delecour, in basso, ha rotto il motore dopo avere perso oltre 20 minuti per la pompa della benzina ko. A lato: la Toyota di Kankkunen ferma in trasferimento per panne all'elettronica. Si ritirerà al via della prova successiva

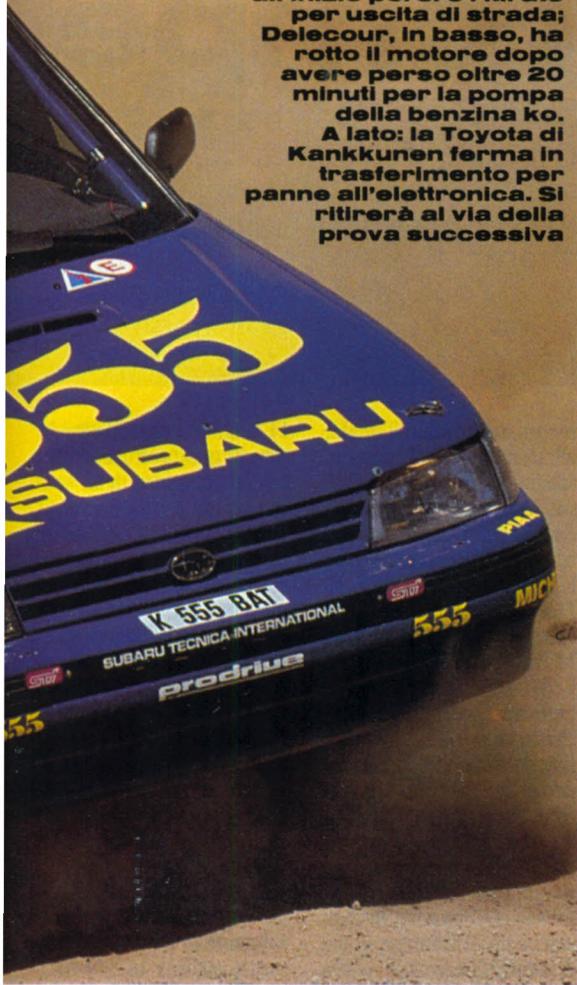
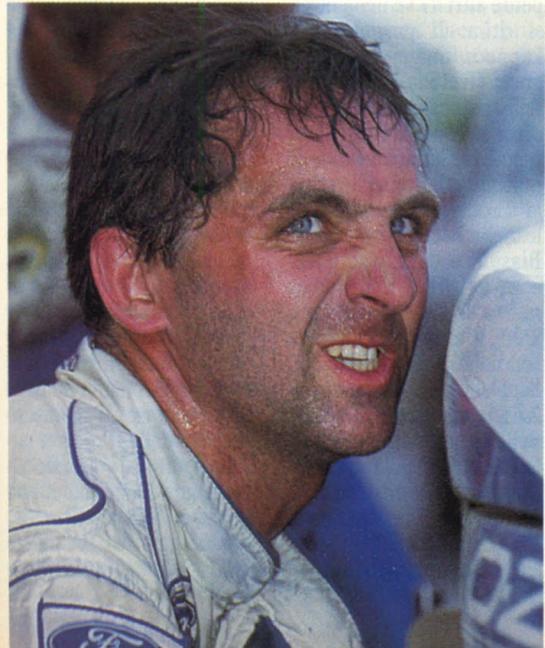


foto:graficoCOCKPIT



ATENE — Delle 6 vetture «gialle» ufficiali equamente distribuite tra Toyota, Mitsubishi e Subaru, solamente la Lancer di Armin Schwarz ha concluso l'Acropoli. Il terzo posto del biondo tedesco, indubbiamente uno dei migliori in gara, è eloquente del potenziale della berlina considerando che la consegna di Schwarz, una volta ritiratosi il suo compagno di squadra Eriksson, era di portare comunque al traguardo la Mitsubishi superstite. Per l'ambiziosa Toyota, invece, la spedizione in Grecia si è risolta con una ritirata generale: entram-

be le Celica sono state messe kappad da problemi tecnici. Il team nippo-tedesco ha compiuto un grossolano errore strategico nelle battute iniziali, dando al motore di Auriol massimo «boost», quindi tutta la potenza disponibile. In questa scelta c'è anche la complicità del francese, che non ha resistito alla tentazione di gettarsi pancia a terra all'inseguimento della Legacy dello scatenato Vatanen, anziché calcolare la sua corsa sui diretti rivali per il titolo, Delecour, Biasion e Kankkunen. La rottura dell'elettroventola è costata a Auriol un ritardo di

2', soprattutto ha prodotto un micidiale surriscaldamento del propulsore che ha definitivamente ceduto due prove più avanti. Il motore utilizzato sulla Celica del transalpino era l'ultima versione del 2 litri Toyota: la caratteristica principale è una maggiore coppia ai bassi regimi. Nella coupé di Kankkunen era invece installata la versione standard. Col ritiro in Grecia, il secondo in 4 rally, Auriol è costretto a conquistare punti in tutte le 6 prove che ancora gli restano: il sistema di punteggio stabilisce infatti un massimo di 8 risultati utili. ■

WAGNER



il motivo

Mai, dal suo ritorno ai rally di più alto livello, avvenuto nell'86 con la berlinezza Rs200 Gruppo B, la Ford Motorsport si era trovata in una posizione leader per competitività del mezzo meccanico, di piloti e anche di organizzazione di squadra come oggi. Il momento è dunque importante, perfino storico, e obbliga a coraggiose scelte di campo. La prima è il rally di Argentina. La Ford aveva detto no alla trasferta in Sudamerica: gara non prevista nei piani stabiliti, quindi fuori budget, mancanza di tempo per preparare la spedizione. La decisione appariva, e appare, sconcertante. Rinunciando all'Argentina, la Ford si troverebbe a giocare la partita nel mondiale Marche in 9 gare. Il regolamento permette infatti un massimo di 10 partecipazioni, con un tetto di 7 in Europa. Con il rally di Grecia la Ford ha già esaurito 5 carte europee, a sua disposizione ne restano perciò ancora due. Il calcolo è immediato: disertando l'Argentina, il team di Boreham può affrontare ancora 2 corse extra Europa, Nuova Zelanda e Australia, che portano il totale a nove. L'atteggiamento dei responsabili della Ford Motorsport è comunque cambiato nei giorni immediatamente successivi l'Acropoli e le possibilità di un dietro front sono dell'ottanta per cento. L'operazione Argentina, che a Boreham stanno mettendo a punto in extremis, potrebbe decidersi con un intervento ridotto: una sola Escort affidata a Biasion, profondo conoscitore del rally sudamericano, vinto dall'italiano già tre volte. A Delecour, comunque, sarà fatta recuperare la partecipazione in meno. ■

LA CRONACA □ MANCATO IL TRIS

Delecour «vola» ma rompe

Un guasto alla pompa della benzina frena il francese quando è al comando. Poi la rottura del motore lo costringe al ritiro. Belli e... impossibili i piloti Subaru, entrambi fuori strada. Vatanen, al rientro dopo i guai alla schiena, era in testa, McRae in seconda posizione... Buono il terzo posto ottenuto da Schwarz

ATENE — I bollettini meteo non lasciano speranze: per le tre tappe in cui si consumerà il 40esimo rally dell'Acropoli non è previsto un abbassamento della temperatura, le condizioni resteranno dunque quelle, torride, della vigilia di gara. Lungo la costa ateniese le colonnine di mercurio oscillano, di giorno, tra i 30 e i 32 gradi ma tra le montagne della Grecia centrale, dove sono raggruppati i 545 chilometri di prove speciali, la temperatura è intorno ai 34 gradi con punte di 38. Inoltre, il percorso è descritto come il peggiore delle ultime edizioni: le piogge cadute nei mesi scorsi hanno trascinato sulle strade grossi sassi e scavato profondi solchi, lasciando affiorare dal terreno spuntoni di pietre taglienti. A involarsi lungo le prove della prima tappa, domenica 30 maggio, sono Ari Vatanen e la Subaru Legacy della Prodrive. L'azione del finlandese, perfettamente ristabilitosi dai malanni alla schiena che lo avevano costretto a rinunciare alle trasferte in Svezia e in Portogallo, è spettacolare: Vatanen ottiene lo scratch in 8 degli 11 crono, lasciando il primato due volte a Biasion e una a Delecour. Solamente Auriol si getta ventre a terra all'insegui-

mento del nordico il quale, all'attacco della settima speciale, è leader con 25" sul francese della Toyota, con 32" sul compagno di team McRae, con 40" su Kankkunen, con 48" su Biasion e con 50" su Delecour. Intanto è già fuori la Mitsubishi Lancer di Eriksson, messa kappà nella ps 2, comunque conclusa dallo svedese con un ritardo di 5", per la rottura della sospensione. Nel settimo crono la classifica dell'Acropoli subisce un primo scossone: una panne al sistema di raffreddamento del motore di Auriol costa al francese quasi due minuti e mezzo. Nella prova successiva Auriol perde altri 47" e nella nona si ritira. Il propulsore è kappà: una prima diagnosi rivela la rottura dell'albero a camme. A Delfi, dove si conclude la prima tappa, la classifica è monopolizzata dalle Legacy della Prodrive con Vatanen leader e McRae a 1'12"; 3. Biasion a 1'17"; 4. Delecour a 1'31"; 5. Kankkunen a 1'47"; 6. Sainz a 2'00" (lo spagnolo non è soddisfatto dell'assetto della Delta); 7. Schwarz a 2'41". Aghini è 8. a 4'29"; nella seconda speciale, sulla Delta dell'italiano ha ceduto l'impianto frenante anteriore. Più indietro, Makinen è a 4'34", Trelles a 5'45", mentre Fiorio è

11. a 8'31" e con una lunga lista di guai: rottura dei semiassi anteriori, della scatola guida e una foratura. Inoltre, il pilota dell'Astra ha dovuto affrontare 4 prove con lo stesso set di gomme; un contrattempo ha impedito al mezzo di assistenza di presentarsi al punto stabilito.

CAPOVOLGIMENTO.

Lunedì 31 maggio si ricomincia con la seconda tappa che prevede 190 chilometri di prove speciali e partenza e arrivo a Delfi. Il clima torrido trasforma gli abitacoli delle vetture letteralmente in forni: la temperatura interna oscilla tra i 60 e i 70 gradi. Sainz ha modificato l'assetto della Delta preferendo una soluzione che prevede ammortizzatori di tipo più «duro» e molle più morbide del giorno prima. La scelta sembra azzeccata; lo spagnolo è il più veloce nel primo e nel terzo crono. Ma è davanti che la gara si fa «calda»: Colin McRae esce di strada nella seconda speciale, lasciando perciò la piazza d'onore a Biasion, mentre Vatanen è rallentato da problemi ai freni nelle successive tre. Il momento magico della Prodrive all'Acropoli sta volgendo all'epilogo. Dopo la quarta prova, la 16esima del rally, il vantaggio del finlandese della Subaru è ridotto a



COCKPIT



COCKPIT

34" su Biasion e a 35" su Delecour. Kankkunen occupa la quarta posizione a 1'03", ma deve guardarsi le spalle dal rimontante Sainz, che insegue a 4 secondi. Si va verso la temutissima speciale Tarzan, la numero 20, la più difficile della gara greca per le condizioni del fondo ridotto a una pietraia. Al secondo posto, dopo il quinto crono, sale Delecour che scavalca quindi Biasion alle prese con la maneggevolezza della Escort, compromessa per la rottura della barra antirollio anteriore: i due sono separati da 4" con il francese che si è portato a 24" da Vatanen. Le distanze di Delecour dal leader si accorciano nelle due prove successive e all'attacco della Tarzan, la ps 20, tra Vatanen e il transalpino della Ford ci sono 12"; Biasion è a 37" mentre Sainz ha già vinto il duello con Kankkunen e i due sono adesso divisi da 5" appena. Ed ecco la leggendaria Tarzan, i 27 chilometri più temuti dell'Acropoli per le condizioni del fondo, ridotto a una micidiale pietraia. «Le ruote saltavano da un sasso all'altro. Davvero terrificante!», è il commento di Aghini. Da Tarzan, comunque, escono tutti, contrariamente alle previsioni che davano almeno un ritiro importante, con

Vatanen che ottiene lo scratch. Il finlandese ora ha 22" di margine su Delecour e 37" su Biasion, mentre Kankkunen si è portato a un solo secondo da Sainz. Ma nella ps 21, nona di tappa, Vatanen esce di strada: la Legacy rotola lungo il pendio arrendendosi dopo una corsa di una ventina di metri. L'equipaggio è illeso. Kankkunen, invece, nella prova che ha visto il ritiro di Vatanen, non è neppure entrato: nel trasferimento la Celica di «Kkk» si è improvvisamente ammutolita per una panne al sistema elettronico — lo stesso guaio capitato a Sainz al rally di Spagna di due anni fa — e trascorre quasi un'ora prima che il problema sia individuato dagli uomini della Toyota. Ma allo start della speciale, l'elettronica della Celica è andata nuovamente in «tilt». Anche Sainz incorre in una disavventura, nella stessa prova. Sulla Delta dello spagnolo cede un particolare della sospensione che a sua volta danneggia una semiasse. Sainz perde oltre un minuto e mezzo ma all'assistenza del Jolly il tempo a disposizione è insufficiente per completare la riparazione: a disposizione c'erano solamente 6', ridottisi a poco più di 4' considerando il tempo perso dallo spagno-

lo in prova. Questa, infatti, è l'assistenza più breve di tutta la gara. Sainz paga quindi 1'30" di penalità per ritardo al controllo orario. Delecour è il nuovo leader. Ma il suo primato resiste solamente due prove; nella penultima sfida della giornata il fordista è rallentato da una defaillance alla pompa della benzina, perde 39" nei confronti di Biasion il quale passa perciò al comando con 13" sul compagno di squadra. Non c'è nessuna possibilità di intervenire sulla Escort del transalpino, alla fine della ps 23; la zona è «off limits» per le assistenze. E nell'ultimo crono il problema si ripresenta, questa volta con un effetto devastante: la Ford di Delecour si arresta lungo il percorso, pilota e coequipier trafficano attorno alla vettura, infine

riescono a ripartire e a guadagnare lentamente l'uscita ma la classifica è ormai compromessa. L'episodio è costato un ritardo di oltre 19 minuti. A Delfi, la seconda tappa consegna quindi il seguente ordine d'arrivo: 1. Biasion; 2. Schwarz a 2'34"; 3. Sainz a 3'02" (con 1'30" di penalità), Aghini è 4. a 4'50"; l'italiano sta prendendo confidenza col terreno di gara e le sue prestazioni stanno facendosi sempre più interessanti. Makinen, con la prima delle Delta-Astra, è quinto a 7'; Trelles, con la terza delle Delta-Jolly è sesto a 7'32" mentre Fiorio è settimo a 14'53".

SUSPENSE. Quando prende il via la terza e ultima frazione dell'Acropoli, martedì primo giugno, i giochi non sono ancora decisi, nonostante il margine

di Biasion permetta una certa sicurezza e né Schwarz né Sainz intendano contrastare l'italiano. Lo spagnolo dichiara che il suo obiettivo è il secondo posto finale. Tuttavia tra le 12 speciali conclusive i punti di assistenza sono limitati; un piccolo problema laddove non è possibile intervenire rischia di trasformarsi in una debacle. Tutto procede abbastanza tranquillamente fino a 6 prove dal traguardo di Ate-ne, con Sainz che si installa in seconda posizione e Biasion leader con 2'31" sullo spagnolo. Ma a meno 5 crono il vantaggio del fordista si riduce a 2'18": negli ultimi chilometri della prova numero 31, nell'abitacolo della Escort si sprigiona un incendio, probabilmente per un corto circuito. Biasion vede le fiamme nello specchio retrovisore ma continua,

PHOTO 4



LANCER. Schwarz fa «volare» la sua Mitsubishi e la porta al primo arrivo: terzo

JOLLY: Bortoletto scorre la lista dei tempi con Farnocchia e Aghini, positivo al debutto greco

SAINZ. Ha corso da campione qual'è, ottenendo un 2. posto che gli va stretto



fotografiePHOTO4

arrivando al controllo-stop con il fascione posteriore della vettura già aggredito dal fuoco. L'incendio è domato dall'equipaggio con gli estintori di bordo. A meno 4 speciali, Biasion perde altri 20"; Sainz è a 1'51". Intanto Delecour si è ritirato per rottura del propulsore. A meno 3 lo spagnolo si porta a 1'47": l'italiano della Ford sta affrontando i chilometri conclusivi con un occhio alla temperatura dell'acqua della Escort, che raggiunge anche i 130 gradi. Mancano 2 crono quando Sainz arriva a 1'26" dal leader. Poi lo spagnolo riduce lo

svantaggio a 1'04": con questo distacco i due si preparano alla sfida finale. Biasion amministra con consumata abilità le residue risorse del motore. Per Sainz, che stava accarezzando il sogno di una clamorosa affermazione, l'assalto finale è impedito da una improvvisa defaillance dell'impianto frenante. A meno di 150 chilometri da Atene si conclude dunque l'Acropoli. Poi, il lungo trasferimento verso la capitale, con Miki Biasion e Tiziano Siviero che per la terza volta percorrono il tragitto verso la collinetta dell'Acropoli da vincitori. ■

road book

- 6. gara del mondiale Piloti
- 6. gara del mondiale Marche
- **Organizzazione:** Automobile Touring Club of Greece, 6 Amerikis Street, 10671 Atene (Grecia)
- **Direttore di gara:** Dionissis Negas
- **Percorso:** km 1655 con 36 prove speciali pari a km 545; 3 tappe
- **Partiti:** 93 - **Arrivati:** 48

I leader

Da prova speciale 1 a prova speciale 20 **Vatanen**; ps 21 e ps 22 **Delecour**; da ps 23 a ps 36 **Biasion**

I vincitori delle speciali

Sainz 11; **Delecour** 11 (una pari merito); **Vatanen**; 9; **Biasion** 4 (una pari merito); **Aghini** 1; **Schwarz** 1

I principali ritiri

Eriksson (Mitsubishi Lancer Gr. A) sospensione; **R. Stohl** (Audi Coupé S2 Gr. A) impianto elettrico; **Auriol** (Toyota Celica 4Wd Gr. A) motore; **Christine Oriano** (Citroën Ax Sport Gr. A) uscita di strada; **McRae** (Subaru Legacy Rs Gr. A) uscita di strada; **Vatanen** (Subaru Legacy Rs Gr. A) uscita di strada; **Kankkunen** (Toyota Celica 4Wd Gr. A) elettronica; **Recalde** (Lancia Delta Hf Gr. N) sospensione; **Bin Sulayom** (Ford Escort Cosworth Gr. N) cambio; **Delecour** (Ford Escort Cosworth Gr. A) motore.

Coppa Fia Gruppo N

1. **Fassina** punti 26; 2. **Coutinho** 14; 3. **Manfrinato**, **Shamji**, **Backlund**, **Spiliotis** 13; 7. **Jordan** 11; 8. **Giagnissis**, **Nitta**, **Kyotolehto**, **Serpaggi** 10.

Coppa Fia 2 Litri

1. **Opel** punti 33; 2. **Skoda** 29; 3. **Peugeot** 22; 4. **Citroën** 20; 5. **Renault** 16

COSI' AL TRAGUARDO

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	Biasion-Siviero	Ford Escort Cosworth	I-I	A	in 6.54'35"
2.	Sainz-Moya	Lancia Delta Hf	E-E	A	a 1'13"
3.	Schwarz-Grist	Mitsubishi Lancer	D-GB	A	a 2'44"
4.	Aghini-Farnocchia	Lancia Delta Hf	I-I	A	a 5'40"
5.	Trelles-Del Buono	Lancia Delta Hf	U-RA	A	a 8'04"
6.	Makinen-Harjanne	Lancia Delta Hf	SF-SF	A	a 8'09"
7.	Fiorio-Brambilla	Lancia Delta Hf	I-I	A	a 29'09"
8.	Apostolou-Kriadis	Lancia Delta Hf	GR-GR	A	a 44'25"
9.	Tsadaris-Kafaoglou	Lancia Delta Hf	GR-GR	A	a 45'10"
10.	Fassina-Pirollo	Mazda 323 Gt-R	I-I	N	a 1.13'29"

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. Delecour	15	—	20	—	20	—								55	55	4
2. Biasion	12	—	15	—	4	20								51	51	4
3. Kankkunen	8	15	—	20	—	—								43	43	4
4. Auriol	20	—	—	—	15	—								35	35	4
5. Sainz	—	—	—	—	10	15								25	25	4
Alen	—	—	10	15	—	—								25	25	4
7. McRae	—	12	4	—	8	—								24	24	5
8. Aghini	—	—	12	—	—	10								22	22	4
9. Jonsson	—	20	—	—	—	—								20	20	1
10. Schwarz	6	—	—	—	—	12								18	18	3
Eriksson	10	—	8	—	—	—								18	18	3

COSI' IL MONDIALE MARCHE

1. Ford	17	—	20	—	20	20								77	77	5
2. Toyota	20	20	—	—	20	17	—							77	77	5
3. Mitsubishi	12	11	10	—	—	14								47	47	5
4. Lancia	—	—	14	—	12	17								43	43	4
5. Subaru	—	14	12	—	10	—								36	36	5



SKODA. Nella pagina accanto, il céco Triner protagonista di una grande impresa con la Skoda Favorit Gr. A di soli 1.3 litri: undicesimo assoluto e primo tra le trazioni anteriori.

AGHINI. A lato, Aghini, quarto al suo primo Acropoli: le performances dell'italiano sono spesso state di valore assoluto

AURIOL. Nuovo ritiro per Aurioi: e gli occhiali scuri sono sempre più di rigore...

tutto il rally speciale per speciale

PS 1 Mandra (km 10,84)

1. Vatanen in 8'24"; 2. McRae, Kankkunen a 1"; 4. Aurioi a 5"; 5. Sainz a 7"; 6. Schwarz a 8"; 7. Eriksson a 34". 1. Gr. N: Recalde a 46"

PS 2 Kinefa (km 25,49)

1. Vatanen in 17'48"; 2. Aurioi a 5"; 3. McRae, Biasion a 14"; 5. Delecour a 15"; 6. Kankkunen a 17"; 7. Sainz a 27". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 2'26"

PS 3 Harvati (km 12,58)

1. Vatanen in 10'15"; 2. Biasion a 2"; 3. Aurioi, McRae a 5"; 5. Sainz a 6"; 6. Kankkunen, Schwarz a 8". 1. Gr. N: Recalde a 1'20"

PS 4 Kitheronas (km 10,75)

1. Vatanen in 7'02"; 2. Aurioi, Kankkunen a 3"; 4. McRae a 4"; 5. Schwarz a 6"; 6. Delecour, Fiorio a 7". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 1'03"

PS 5 Stiri (km 20,86)

1. Vatanen in 13'55"; 2. Delecour a 2"; 3. McRae a 5"; 4. Schwarz a 6"; 5. Aurioi, Biasion a 10"; 7. Kankkunen a 11". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 1'21"

PS 6 Tsoukalades (km 8,56)

1. Biasion in 6'30"; 2. Aurioi a 1"; 3. Delecour, Vatanen a 4"; 5. Sainz, Kankkunen a 5"; 7. McRae, Aghini a 7". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 44"

PS 7 Batia (km 15,06)

1. Vatanen in 10'34"; 2. McRae a 10"; 3. Biasion a 12"; 4. Kankkunen a 14"; 5. Sainz a 17"; 6. Aghini a 23"; 7. Delecour a 26". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 1'17"

PS 8 Eleftherohori (km 18,41)

1. Delecour in 12'41"; 2. Vatanen a 3"; 3. McRae a 12"; 4. Schwarz a 13"; 5. Sainz a 14"; 6. Biasion a 15"; 7. Kankkunen a 16". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 1'45"

PS 9 Inohori (km 6,91)

1. Biasion in 5'18"; 2. Schwarz, Vatanen, Fiorio a 1"; 5. Delecour, McRae a 2"; 7. Kankkunen a 3". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 26"

PS 10 Kaloskopi (km 14,45)

1. Vatanen in 12'13"; 2. Delecour, Sainz a 5"; 4. Biasion a 7"; 5. Schwarz a 12"; 6. McRae a 14"; 7. Kankkunen a 17". 1. Gr. N: Recalde a 1'25"

PS 11 Karoutes 1 (km 19,50)

1. Vatanen in 13'02"; 2. Biasion a 3"; 3. McRae a 6"; 4. Schwarz a 9"; 5. Delecour a 12"; 6. Sainz a 17"; 7. Kankkunen a 20". 1. Gr. N: Recalde a 1'31"

PS 12 Baudites 1 (km 8,68)

1. Sainz in 4'55"; 2. Delecour a 1"; 3. Kankkunen a 2"; 4. McRae, Biasion a 3"; 6. Schwarz a 5"; 7. Fiorio a 6". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 25"

PS 13 Agia Efthimia 1 (km 19,09)

1. Biasion in 12'06"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Delecour a 3"; 4. Vatanen a 4"; 5. Sainz a 10"; 6. Schwarz a 11"; 7. Makinen a 19". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 1'33"

PS 14 Prossillo 1 (km 9,30)

1. Sainz in 6'07"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Delecour, Biasion a 5"; 5. Aghini, Fiorio a 10"; 7. Makinen a 11". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 31"

PS 15 Paviani (km 14,86)

1. Delecour in 12'40"; 2. Sainz a 5"; 3. Biasion a 9"; 4. Vatanen a 10"; 5. Kankkunen a 11"; 6. Fiorio a 14"; 7. Schwarz a 16". 1. Gr. N: Fassina, Bin Sulayem a 1'45"

PS 16 Arhani (km 20,43)

1. Delecour in 14'27"; 2. Sainz a 1"; 3. Kankkunen a 2"; 4. Schwarz a 3"; 5. Biasion a 5"; 6. Fiorio a 11"; 7. Aghini a 16". 1. Gr. N: Recalde a 1'22"



PS 17 Makrirahi (km 13,55)

1. Delecour in 7'38"; 2. Kankkunen, Biasion a 5"; 4. Sainz a 6"; 5. Schwarz a 7"; 6. Vatanen a 11"; 7. Makinen a 12". 1. Gr. N: Recalde a 48"

PS 18 Anavra (km 13,23)

1. Sainz in 8'11"; 2. Schwarz a 1"; 3. Delecour a 5"; 4. Kankkunen a 6"; 5. Aghini a 9"; 6. Fiorio a 11"; 7. Trelles a 12". 1. Gr. N: Recalde, Bin Sulayem a 51"

PS 19 Loutra (km 9,00)

1. Schwarz in 5'20"; 2. Sainz a 1"; 3. Delecour a 4"; 4. Kankkunen a 5"; 5. Fiorio a 6"; 6. Biasion, Aghini a 7". 1. Gr. N: Recalde a 35"

PS 20 Tarzan (km 27,31)

1. Vatanen in 23'10"; 2. Kankkunen a 8"; 3. Delecour, Biasion a 10"; 5. Sainz a 12"; 6. Aghini a 20"; 7. Fiorio a 35". 1. Gr. N: Bin Sulayem a 3'44"

PS 21 Dipotamia (km 11,07)

1. Delecour in 9'09"; 2. Biasion a 3"; 3. Schwarz a 7"; 4. Fiorio a 10"; 5. Aghini a 11"; 6. Trelles a 15"; 7. Makinen a 58". 1. Gr. N: Recalde, Giagnissis a 1'07"

PS 22 Domnista (km 15,45)

1. Delecour in 14'09"; 2. Sainz a 4"; 3. Biasion a 8"; 4. Schwarz a 17"; 5. Makinen a 18"; 6. Aghini a 21"; 7. Trelles a 25". 1. Gr. N: Kanego a 2'20"

PS 23 Krioneria (km 14,88)

1. Sainz in 14'24"; 2. Biasion, Aghini a 18"; 4. Schwarz a 21"; 5. Makinen a 22"; 6. Trelles a 24"; 7. Delecour a 57". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 2'51"

PS 24 Ano Hora (km 13,18)

1. Sainz in 10'04"; 2. Schwarz a 1"; 3. Biasion, Aghini a 2"; 5. Trelles a 9"; 6. Makinen a 15"; 7. Apostolou a 1'14". 1. Gr. N: Giagnissis a 1'22"

PS 25 Bauxites 2 (km 8,68)

1. Biasion, Delecour in 4'59" (alla media di 104,51 kmh); 3. Sainz, Schwarz a 1"; 5. Fiorio a 2"; 6. Aghini a 5"; 7. Trelles a 6". 1. Gr. N: Moshoutis a 54"

PS 26 Agia Efthimia 2 (km 19,09)

1. Sainz in 12'14"; 2. Biasion, Schwarz a 4"; 4. Delecour a 5"; 5. Fiorio a 6"; 6. Makinen a 14"; 7. Trelles a 20". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 2'44"

PS 27 Prossillo 2 (km 9,30)

1. Delecour in 6'02"; 2. Sainz a 3"; 3. Biasion, Schwarz a 5"; 5. Makinen a 8"; 6. Fiorio a 15"; 7. Trelles a 16". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 57"

PS 28 Mavrolithari (km 24,49)

1. Delecour in 21'25"; 2. Sainz a 3"; 3. Biasion a 13"; 4. Makinen a 19"; 5. Fiorio a 21"; 6. Schwarz a 22"; 7. Trelles a 15". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 2'53"

PS 29 Anatoli (km 9,29)

1. Delecour in 8'23"; 2. Sainz, Aghini a 3"; 4. Makinen a 5"; 5. Biasion a 7"; 6. Fiorio a 8"; 7. Trelles a 9". 1. Gr. N: Kanego a 1'23"

PS 30 Perivoli (km 12,72)

1. Delecour in 11'08"; 2. Sainz a 5"; 3. Aghini, Makinen a 6"; 5. Trelles a 10"; 6. Schwarz a 15"; 7. Biasion a 17". 1. Gr. N: Kanego a 1'32"

PS 31 Gardiki (km 22,87)

1. Sainz in 19'38"; 2. Aghini a 1"; 3. Makinen a 4"; 4. Delecour a 5"; 5. Biasion a 13"; 6. Schwarz a 23"; 7. Trelles a 27". 1. Gr. N: Moshoutis a 3'53"

PS 32 Grammeni Oxia (km 11,46)

1. Sainz in 9'45"; 2. Aghini a 3"; 3. Makinen a 9"; 4. Trelles a 19"; 5. Biasion a 20"; 6. Schwarz a 22"; 7. Fiorio a 50". 1. Gr. N: Giagnissis a 1'58"

PS 33 Pendagi (km 10,90)

1. Sainz in 10'04"; 2. Aghini a 1"; 3. Schwarz, Trelles a 8"; 5. Biasion, Makinen a 11"; 7. Apostolou a 43". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 1'05"

PS 34 Diakopi (km 14,97)

1. Sainz in 13'22"; 2. Aghini a 8"; 3. Trelles a 11"; 4. Schwarz a 12"; 5. Makinen a 19"; 6. Biasion a 21"; 7. Apostolou a 1'15". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 1'45"

PS 35 Karoutes 2 (km 19,50)

1. Sainz in 13'07"; 2. Trelles a 9"; 3. Aghini a 11"; 4. Schwarz a 12"; 5. Makinen a 13"; 6. Biasion a 22"; 7. Tsadaris a 1'07". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 1'40"

PS 36 Karakolthos (km 28,69)

1. Aghini in 19'04"; 2. Schwarz a 8"; 3. Biasion a 9"; 4. Trelles a 14"; 5. Sainz a 18"; 6. Makinen a 1'06"; 7. Apostolou a 1'18". 1. Gr. N: «Stratissimo» a 3'04"

CIO

La Mitsubishi guarda a un '94 a tempo pieno

Al quartier generale della Mitsubishi stanno gettando le basi per la stagione '94, che dovrebbe finalmente vedere la Casa giapponese impegnata a tempo pieno nel mondiale. Il piano è di schierare la formazione base di piloti in almeno otto gare, lasciando al tester Shinozuka l'onore di difendere i colori della Mitsubishi in altri due rally, tra cui il Safari. Intanto la Lancer ha subito un primo intervento alla meccanica: si tratta di sospensioni semplificate rispetto alle precedenti. All'Acropoli esse hanno dato risultati interessanti.

■ **BENZINA.** Per il caldo torrido che ha accompagnato le tre tappe dell'Acropoli, la temperatura della benzina nei serbatoi delle vetture ha raggiunto anche i 60-62 gradi, creando non pochi problemi alle pompe-carburante.

■ **BUSCHIAZZO.** Gara d'addio in divisa Abarth per Rino Buschiazzi, il super meccanico dello «Scorpione» passato alla Ras Sport dopo 16 anni trascorsi a seguire le Fiat e Lancia ufficiali. Col reparto corse Fiat, Buschiazzi aveva debuttato proprio in occasione dell'Acropoli del 1977.

■ **AURIOL.** Prima della gara, Auriol ha fatto sostituire il differenziale anteriore scelto dai tecnici della Toyota con uno di tipo più morbido; la modifica ha obbligato anche ad altri interventi per adattare le caratteristiche della Celica alla nuova soluzione. Sulla coupé, inoltre, non sono più utilizzate le molle progressive ma quelle tradizionali.

■ **TARZAN.** Il nome della prova speciale Tarzan, una classica dell'Acropoli, deriva dal soprannome dato a un anziano eremita che vive in una capanna, proprio come il re della giungla, nei paraggi del più difficile crono del rally di Grecia.

Kankkunen lancia l'allarme televisivo

Juha Kankkunen si è espresso in maniera critica nei confronti del monopolio televisivo della Isc. «In Finlandia — ha raccontato "Kkk" — i servizi televisivi sui rally sono sempre meno perché il costo dei diritti è troppo elevato. Questa situazione non mi sembra una buona promozione per la specialità. E all'estero è la stessa cosa».

■ **JOLLY CLUB.** Il Jolly ha fatto scuola. In Corsica i piloti e i coéquipier del team milanese avevano in dotazione una praticissima pistola tascabile alimentata con normali batterie per il serraggio delle ruote, necessaria per invertire i pneumatici laddove le assistenze sono vietate e l'equipaggio deve effettuare l'operazione con i propri mezzi. In Grecia lo stesso ingegnoso sistema è stato utilizzato dalla Toyota.

A lato, l'ingegnere Cadringer della Fisa mentre controlla un turbo della Mitsubishi Lancer. In basso, Fassina e Pirolo festeggiano il successo in Gr. N al rally di Grecia, il secondo in due gare



LA NUOVA CLASSE DI VETTURE

Libere e... uniche

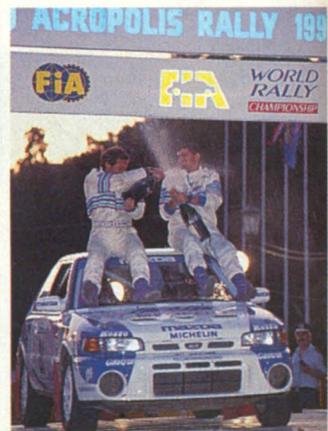
Dopo un anno e mezzo di discussioni e di trattative anche serrate tra la Fisa e i Costruttori, e tra le stesse Case, la nuova regolamentazione tecnica per i rally è stata infine definita nelle linee generali. Giovedì di questa settimana, a Parigi, il Consiglio mondiale della Fia si esprime sul progetto messo a punto dal pool di ingegneri della Fisa; l'approvazione è data per certa, la validità sarà per tre anni, a cominciare dal '95. La normativa è dunque il risultato finale di varie proposte e al tempo stesso un compromesso tra gli interessi dei singoli Costruttori. Sta dunque per nascere una generazione di vetture da rally tecnicamente più libere delle attuali Gruppo A. Innanzi tutto non sarà più necessario costruire 2500 esemplari dello stesso modello per ottenere l'omologazione sportiva. Il regolamento consente a una

Casa di definire un modello base e di stilare una lista di «varianti di omologazione» che comprende: la possibilità di utilizzare la trazione integrale anche se la vettura-base è a ruote motrici anteriori o posteriori, purché nella «famiglia» da cui proviene sia in produzione una versione con questa soluzione; la concessione per alcuni interventi sulla carrozzeria, tra cui l'omologazione di un fascione anteriore diverso da quello del modello base. Questi interventi debbono comunque essere eseguiti su almeno 50 esemplari. Infine, sono autorizzati tre tipi di motori: 2 litri con sovralimentazione turbo, strozzatura da 36 mm e intercooler di dimensioni stabilite dal regolamento; 2,5 litri aspirato con testata a 4 valvole per cilindro e 3 litri, sempre di tipo atmosferico, con testata però a 2 valvole.

L'ITALIANO ANCORA PROTAGONISTA

Aghini exploit tra bulloni e freni

Dietro Biasion e immediatamente dietro Sainz, nell'elenco dei migliori dell'Acropoli c'è Andrea Aghini. Il toscano del Jolly Club aveva provato poco e male per una serie di incredibili contrattempi, si è trovato ad affrontare, e per lui era la prima volta, il rally di Grecia più «rude» degli ultimi anni. È arrivato quarto. Ma poteva andargli certamente meglio se un paio di defaillances ai freni non lo avessero attardato. Esse sono state determinate dai bulloni utilizzati per fissare al cerchio il pneumatico antiforatura realizzato dalla Pirelli — studiato per evitare lo «stallamento» della gomma in caso di foratura — i quali, allentandosi, sono usciti dalla loro sede tranciando il condotto dei freni anteriori della Delta di Aghini.



VINCE IL GR.N

Prende il largo Fassina

E con questa sono due; due partecipazioni, Portogallo e Acropoli, e altrettante vittorie in Gruppo N. Alessandro Fassina è quindi in perfetto orario sulla tabella di marcia, è leader della Coppa Fia con punteggio pieno e sta correndo con consumata abilità. Anche in Grecia ha resistito alla pericolosa tentazione di cercare la prestazione pura preferendo giocare la sfida sulla distanza. L'opposto di quanto attuato dall'arabo Bin Sulayem, al comando per oltre una tappa, pur alternandosi con Recalde, ma con un passo ritenuto suicida all'Acropoli per una Gruppo N, anche se si tratta di una Escort «made by Little» e tale da portare inevitabilmente al ritiro per rottura meccanica. Nel risultato di Fassina si riflettono anche la super affidabilità raggiunta dalla Mazda 323 Gt-R e il livello di competitività del Mazda Sport Italia che all'Acropoli, pur con sette mezzi di assistenza, è stato in grado di assicurare all'italiano una copertura totale.

MERCEDES
SERIE C

Viaggio in p

L'ultima nata della Casa tedesca punta su una sobria eleganza. È invece cambiata la filosofia nell'affrontare il mercato proponendo la vettura nelle quattro versioni base, Esprit, Elegance e Sport.

Prezzo (chiavi in mano): lire 41.300.000 (per la C 180 Sport);
cilindrata: 1799 cc

potenza max: 122 cv; **velocità max:** 193 kmh;

PRO design, abitabilità, confort, sicurezza

CONTRO rapporto-peso poco favorevole

CARLO MASSAGRANDE



LINEA. Lo stile della nuova Classe C riprende la tendenza classica della Mercedes con l'eliminazione degli spigoli.

CRUSCOTTO. Ha una forma gradevole ed è di facile lettura con strumenti analogici



Prima classe

STOCCARDA — Un italiano, Bruno Sacco, metà torinese e metà friulano, da anni direttore del settore design della Mercedes-Benz, nel presentare l'ultima creazione, la Classe C erede della 190, ha detto: «Chi è alla ricerca di configurazioni stravaganti, qui non le troverà. La forma di questa vettura non segue una moda, ma è espressione di una modernità autonoma che caratterizza ogni modello Mercedes. Una evoluzione non eclatante». Infatti mantiene lo stile classico già adottato per la 190, arrotondando gli spigoli. Sembra una vettura nata apposta per soddisfare la richiesta di eleganza e stile del difficile cliente italiano. La Classe C è nuova anche sotto il profilo meccanico, nuovi sono i motori, così pure il modo di venderla. Prima di tutto costa come la 190, pur con tutti i contenuti tecnici aggiunti: sembra inverosimile ma è così almeno in Germania, perché in Italia il problema del cambio

marco-lira potrebbe vanificare, almeno nel nostro Paese, questo punto di forza della nuova Classe C. Intelligente è il modo di presentarla: sette motorizzazioni possono essere montate sulla stessa vettura che si diversifica in cinque versioni secondo l'allestimento: base (che costa in Italia 37 milioni di lire), Esprit, Elegance, Sport e (per il solo pacchetto aerodinamico per ora, al prezzo di L. 6.288.000 lire Iva compresa) anche Amg, simbolo di sportività spinta; ebbene con la nuova Classe C si potrà anche ordinare la versione Amg, con tutte le sue vistose soluzioni aerodinamiche, abbinata per esempio al motore 2 litri diesel capace di appena 75 cavalli! Però sarà un diesel Amg! Vi sarà anche in un secondo tempo una versione Amg vera con motore sei cilindri di 3,6 litri, ma questa farà razza a sé, come pure il futuro assetto sportivo Amg. I propulsori a benzina, dotati di distribuzione a quattro valvole per cilindro,

sono i seguenti: 1,8 litri con 122 cavalli, 2.0 con 136 cv, 2.2 con 150 cv e 2.8 sei cilindri con 193 cv. I motori diesel disponibili sono il 2.0 della precedente 190 capace di 75 cv con due valvole per cilindro e i 2.2 e 2.5, novità mondiale, che posizionano la Mercedes-Benz nel ruolo di prima Casa costruttrice di motori diesel per autovetture dotati di quattro valvole per cilindro. Questa soluzione plurivalvole per i motori a gasolio riduce le emissioni dei gas di scarico, aumenta la potenza (per esempio il 2.5 aspirato quattro valvole per cilindro eroga 113 cavalli, non molti di meno del 2.5 turbodiesel della 190). Va infine segnalato che la commercializzazione in Italia inizierà il 18 giugno prossimo, ma la motorizzazione 2.0 a benzina sarà disponibile più avanti. ■ ▶



● **KIT.** Il pacchetto fornito dall'Amg comprende uno spoiler frontale, fari supplementari, carenature sottoporta, grembiature per la parte posteriore e nuovi listelli laterali.

● **TAGLIANDI.** Gli intervalli di assistenza sono stati portati da 10.000 a 15.000 km, con un costo di gestione ridotto del 40%.

● **SEDILI.** Quattro camere d'aria collocate nello schienale e due nei fianchi permettono una perfetta regolazione dei sedili anteriori, sono tra gli optional disponibili.

● **INQUINAMENTO.** Il motore diesel a 4 valvole per cilindro riduce le emissioni nell'atmosfera del 30% circa.

● **INTEGRALE.** È arrivato ancora un no deciso dalla Mercedes per le quattro ruote motrici. I dirigenti del marketing ritengono che questa soluzione non abbia ottenuto il successo di pubblico inizialmente previsto.

Bnotes BLOCK



C 180
C 200
C 220
C 280
C 200 DIESEL
C 220 DIESEL
C 250 DIESEL



È PIÙ BASSA E PERFORMANTE

Un assetto da... Sport

STOCCARDA - Le bizze del tempo ci hanno portato ad effettuare il noto test della «C class» al centro d'informazione Mercedes, nei pressi di Stoccarda, sotto l'acqua. Alla pioggia incessante si è aggiunta poi anche la nebbia. Anche se il cliente medio italiano preferirà probabilmente la versione Elegance, noi abbiamo subito puntato sulla Sport che, rispetto agli altri modelli, ha la carrozzeria più bassa di 23 mm (e non è poco) e ruote in lega nelle dimensioni 7,5 x 15 con pneumatici 205/60 x 15 (invece che di 6 x 15 con gomme 185/65 x 15). Paraurti e profili laterali, sulla Sport, sono in tinta con la carrozzeria.

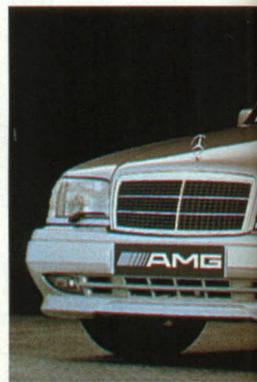
T su strada
TEST

All'interno, molto usato è il colore nero, mentre i sedili, avvolgenti, e il volante in pelle conferiscono alla vettura un'impronta sportiva come pure i fregi che, al posto del legno pregiato, sono realizzati in alluminio anodizzato. Anche su questa versione sono disponibili tutte le sette motorizzazioni, anche se quella 2.8 litri con 193 CV meglio le si addice. Anche se le motorizzazioni sono identiche nei vari allestimenti previsti, l'assetto sportivo della Sport, più rigido e più basso, permette prestazioni che in linea di massima potremmo quantificare in un 10% superiori alle altre sorelle, in guidabilità, entrata in curva, traiettorie, gui-

da sul bagnato. Questi benefici si avvertono più sulla 2.2 e molto meno sulla 1.8 da 122 CV. La guida risulta piacevole anche grazie all'ottimo cambio. La due litri comunque, che sarà disponibile solo a fine anno, rappresenta la cilindrata limite per non finire nella tagliola del patrio fisco. Rispetto alla 190 i nuovi motori con 4 valvole per cilindro hanno permesso un guadagno di 14 Cv da 122 a 136, e si sentono tutti. Il prezzo di questa C180 Sport è di 41.300.000 lire, mentre la C200 costerà 5 milioni e mezzo in più. Passando ai consumi, bisogna dire che tutte le auto della Classe C sono parsimoniose. La silenziosità di marcia accompagna costantemente il confort di guida. All'interno, sia sulla Sport che sulle altre versioni, c'è sicuramente più spazio, soprattutto

per le gambe dei passeggeri posteriori e per il vano bagagli, pur rimanendo una compatta. Le dimensioni sono tuttavia aumentate (+3,9 cm in lunghezza, 3 cm in larghezza e 4,3 cm in altezza). Anche le carreggiate sono state allargate rispettivamente di 6,4 cm sull'asse anteriore e 5,5 cm su quello posteriore. Le Mercedes costano di più rispetto alla concorrenza, ma oltre che su confort e signorilità, possono contare anche su una grande sicurezza, sia attiva che passiva, e la Classe C rappresenta un'ulteriore conferma. Tutte le versioni sono dotate di serie di Airbag, lato conducente, barre alle portiere, Abs, impianto per il ricircolo dell'aria, climatizzazione separata fra lato destro e sinistro della vettura, servosterzo e chiusura centralizzata, regolazione dei sedili anche in altezza, specchietti esterni riscaldati e regolabili elettricamente. Infine gli alzacristalli elettrici sono optional per le versioni C180 e C200 diesel, ad eccezione dell'allestimento Elegance. ■

STILE. La Sport si distingue per i profili laterali in tinta con la carrozzeria e per le ruote





AMG. È stato predisposto anche un kit della factory sportiva che modifica l'aerodinamica

INTERNO. Il livello di finitura dell'abitacolo è quello di una vettura di alta classe



CON UN NUOVO SEDILE

Più attenzione per i bambini

La sicurezza rappresenta un imperativo categorico per la Mercedes e infatti numerosi interventi apportati sulla nuova Classe C hanno proprio questo indirizzo. Nel centro di Lämmerbuckel abbiamo osservato una intelligente soluzione destinata ai bambini. I sedili posteriori infatti, in optional possono essere dotati del dispositivo Kis (Kinder Integral Sitz), ovvero il sedile integrato per bambini dai 2 ai 4 anni. Azionando un bottone laterale, parte del cuscino si alza di 15-20 cm, permettendo al piccolo passeggero di essere collocato più in alto, con la testa all'altezza degli altri passeggeri, la parte anteriore di contenimento, smontabile e ripiegabile, viene poi agganciata alla cintura di sicurezza. Questo sistema non è ancora inserito nell'elenco degli optional, ma sarà disponibile a fine anno. ■

SU TUTTI I PERCORSI

Consumi contenuti



C180 Sport

Motore

Anteriore 4 cilindri in linea, longitudinale, cilindrata 1799 cc, alesaggio x corsa 85,3x78,7; rapporto di compressione 9,8:1; accensione statica con bobine integrate nella testata; distribuzione monoalbero a

camme in testa e quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica Bosch Pms; potenza massima 122 cv a 5500 giri; coppia massima 17,33 kgm a 4200 giri.

Trasmissione

Trazione posteriore; cambio

la scheda TECNICA

manuale a cinque rapporti con possibilità in optional di cambio automatico a quattro rapporti; frizione monodisco a secco.

Autotelaio

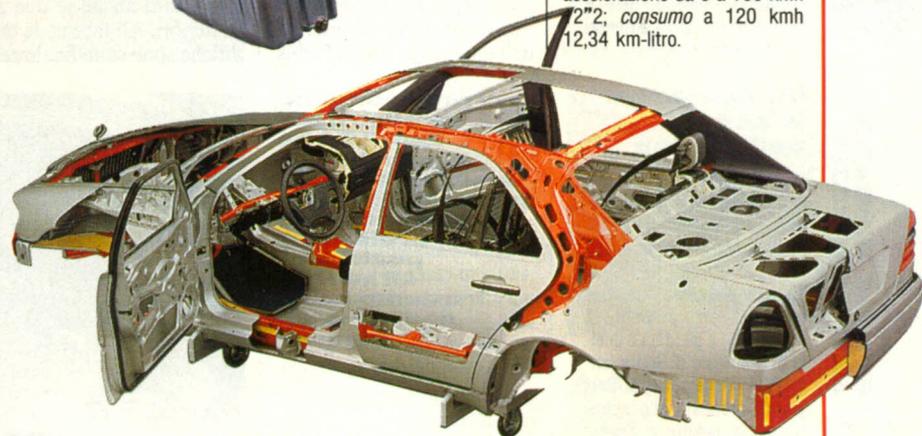
Scocca autoportante; sospensione anteriore a bracci trasversali oscillanti triangolari, posteriore asse a bracci multipli Mercedes Benz; freni a disco sulle quattro ruote con servofreno, Abs, freno di stazionamento a tamburo con comando a pedale; sterzo a circolazione di sfere con servocomando; ruote in acciaio 7,5 x 15 pollici; pneumatici 205/60x15.

Dimensioni e peso

Lunghezza 4487 mm; larghezza 1720 mm; altezza 1414 mm; passo 2690 mm; carreggiata anteriore 1505 mm, posteriore 1476 mm; volume bagagliaio 430 litri; serbatoio carburante 62 litri; peso (in ordine di marcia) 1350 kg.

Prestazioni e consumo

Velocità massima 193 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 7,2"2; consumo a 120 kmh 12,34 km-litro.



ECCO I PREZZI DELLE 28 CLASSE C

La Mercedes ha affrontato il mercato con una nuova filosofia: i modelli della Classe C vengono infatti proposti in quattro diversi allestimenti per andare incontro

a tutte le esigenze, e anche ai gusti stilistici, dei clienti. Inoltre ogni allestimento potrà impiegare tutte le motorizzazioni previste dalla gamma. Tutto ciò si tra-

duce nella disponibilità di ventotto diverse soluzioni. Di seguito abbiamo quindi riportato la tabella riepilogativa con accanto anche la potenza di ogni vettura.

	BASE	ESPRIT	ELEGANCE	SPORT (5 POSTI)
C180 (122 cv)	lire 37.000.000	lire 37.000.000	lire 39.800.000	lire 41.300.000
C200 (136 cv)	lire 42.500.000	lire 42.500.000	lire 44.400.000	lire 46.800.000
C220 (150 cv)	lire 50.800.000	lire 50.800.000	lire 52.700.000	lire 55.100.000
C280 (193 cv)	lire 60.300.000	lire 60.300.000	lire 62.200.000	lire 64.600.000
C200 DIESEL (75 cv)	lire 35.900.000	lire 35.900.000	lire 38.700.000	lire 40.200.000
C220 DIESEL (95 cv)	lire 39.000.000	lire 39.000.000	lire 40.900.000	lire 43.300.000
C250 DIESEL (113 cv)	lire 43.000.000	lire 43.000.000	lire 44.900.000	lire 47.300.000

Renault Clio prodotte in Slovenia

Fino allo scorso anno a Novo Mesto, in Slovenia, venivano prodotte le Renault 4, ora nello stesso stabilimento vengono fabbricate le Super 5 e le Clio destinate ai mercati italiano, ceco, slovacco, polacco, austriaco, ungherese e tedesco orientale. La Renault che ha investito oltre 250 miliardi in questo insediamento, spera di portare progressivamente dall'attuale 15% al 40% la quota di produzione delle Clio, questo anche grazie a una rete di fornitori vicini, che complessivamente conta circa 30 aziende. Sino ad ora il sistema di assemblaggio delle vetture era basato su container provenienti dalla Francia con tutti i componenti della vettura. Nello stabilimento di Novo Mesto, sono occupate attualmente 3.500 persone, e dallo stesso nel 1992 sono uscite 84.000 vetture che dovrebbero diventare 100.000 quest'anno.

■ **OPEL.** A Taipei è iniziata la produzione delle Opel Astra, la prima vettura della General Motors costruita a Taiwan. Sarà costruita la versione 1.6 Gel 4 porte con aria condizionata, e barre di protezione nelle portiere e cinture di sicurezza anteriori con pretensionatori.

Unificata la sede della Nolan

Fino a qualche tempo fa la Nolan Helmets era divisa in due sedi: quella di Mozzo (inaugurata nell'anno di nascita dell'azienda nel 1972) che comprendeva il reparto assemblaggio prodotti, il magazzino e gli uffici e quella di Brembate di Sopra (entrambe in provincia di Bergamo) preposta allo stampaggio di calotte e visiere. Ora le due parti sono attigue a Brembate di Sopra (via G. Terzi di Sant'Agata 8, tel. 035/ 602111-602290), e questo miglioramento logistico attuato dall'azienda di caschi è stato effettuato al fine di ottimizzare le vendite, consentendo inoltre di diminuire i tempi intermedi tra produzione, assemblaggio e consegna dei prodotti.

■ **CHRYSLER.** Gary Valade, ex vicedirettore del personale della Casa americana, è stato nominato direttore finanziario in sostituzione di Jerome York.



NOVITÀ TECNICHE PER LA ESPRIT S4

Sboccia un fior di ...Lotus

Esternamente la Lotus Esprit S4 presenta solo qualche affinamento estetico rispetto alla precedente versione, ma sotto questo accattivante vestito da sportiva purosangue si celano alcune importanti novità. Partendo dall'esterno, la nuova Lotus

presenta un disegno nuovo per gli scudi-paraurti, sia davanti che dietro, inoltre i longheroni hanno convogliatori dell'aria di nuova forma. Il rinnovamento ha interessato anche le due ali posteriori. All'interno le modifiche sono state finalizzate

al miglioramento del livello di eleganza e sicurezza di questa sportiva inglese: infatti, troviamo i sedili ridisegnati, dotati di supporto lombare, e rivestiti in pelle Connolly; inoltre, al cruscotto è stata aggiunta un'imbottitura anti-urto. Ma il punto

forte del rinnovamento è rappresentato dal versante tecnico. Qui troviamo, per quel che riguarda l'autoteleia, lo chassis (sempre monotrave) modificato con un irrobustimento nella zona dei duomi degli ammortizzatori. L'intervento sulle sospensioni anteriori ha poi riguardato la realizzazione di una nuova geometria con camber e caster regolabili. Inoltre molle e ammortizzatori sono stati cambiati. Tutti questi interventi sono stati finalizzati all'ottenimento di un assetto neutro in tutte le condizioni. Sempre in funzione di questo obiettivo, è stato montato un nuovo servosterzo Lotus Saginaw. Passando al motore, troviamo una nuova testata, montata allo scopo di ottenere un migliore raffreddamento e una maggiore rigidità del complesso del propulsore, un quattro cilindri sovralimentato che con l'impiego di un turbocompressore è capace di erogare 250 cv a 6250 giri. Il cambio è stato modificato con l'adozione di una nuova fusione della scatola, inoltre ora l'escursione ha spostamenti più contenuti. Infine le ruote ora sono di 17 pollici di diametro. Il prezzo di questa sportiva accreditata di una velocità massima di 263 kmh, è di 119 milioni di lire, Iva inclusa.

Il rinnovamento estetico della Esprit S4 ha riguardato gli scudi anteriore e posteriore. Inoltre sono cambiati i profili alari posteriori. All'interno troviamo nuovi sedili in pelle Connolly



PARTE LA PRODUZIONE

Air-bag italiano alla Trw

La Trw Sabelt, la più grande azienda in Italia produttrice di cinture di sicurezza (4.850.000 sono stati i pezzi realizzati nel 1992) e che fa capo al complesso americano Trw Inc. dell'Ohio (con 300 stabilimenti sparsi in 26 Paesi), costruirà airbag anche nel nostro Paese. La Trw è già il numero 1 nel mondo per la produzione sia di cinture che di airbag. Da una indagine Istat risulta che il 45% degli automobilisti italiani vorrebbe l'airbag sulle prossime vetture, segno di una evidente presa di coscienza dei rischi che si corrono viaggiando in auto, anche in considerazione del fatto che ormai in Italia sono circa 25 milioni i veicoli circolanti. È però altrettanto vero che in vetta ai gusti degli italiani ci sono ancora l'Abs (74,3%), il servosterzo (66,4%), l'antifurto (52%), l'impianto di aria condizionata e gli alzacristalli elettrici (51%). L'airbag è comunque un complemento della cintura di sicurezza: la sua efficacia senza la cintura allacciata, è più ridotta. In America sono già 10 milioni le vetture circolanti dotate di questo dispositivo e si prevede che nel 1995 tutte le vetture nuove statunitensi disporranno dell'airbag sia per il conducente che per il passeggero. Il costo è limitato e la protezione impagabile. Il principio di funzionamento è conosciuto, comunque lo ricordiamo: in caso di urti frontali o angolari fino a 30 gradi (non tamponamenti o capottamenti), a partire da 25 kmh contro un ostacolo fisso, i sensori posti nella parte anteriore, valuta l'entità dell'impatto, mandano il loro segnale alla centralina che fa innescare il propellente solido che, bruciando rapidamente, produce azoto, questo gonfia il sacchetto di nylon che fuoriesce dal volante, o dal vano portaoggetti per il lato passeggero. Si gonfia in 35-45 millesimi di secondo per quello lato guidatore, il cui volume è di

170 litri. In Europa si tenderà a usare cuscini di dimensioni più contenute: 45 litri per il guidatore e di 90 per il passeggero. Il gonfiaggio avviene comunque prima che il corpo abbia iniziato lo spostamento in avanti. I pretenditori delle cinture contribuiscono ulteriormente a ridurre l'impatto. L'airbag si sgonfia rapidamente anche per evitare problemi di soffocamento e di ingombro.



Sopra, una vista in sezione di come l'air-bag realizzato dalla Trw Sabelt trova alloggiamento all'interno del volante. A lato, ecco come il cuscino si gonfia in caso di urto, e bastano solo dai 35 ai 45 millesimi di secondo perché ciò avvenga

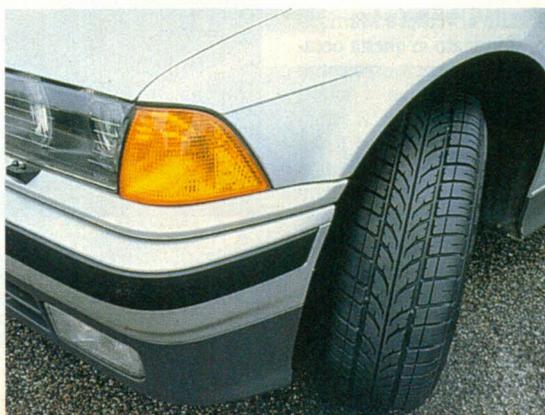
È VIZZOLA P5000 L'ULTIMO PIRELLI

Forte in acqua

Prende il nome dalla pista della Casa di pneumatici milanesi, il nuovo pneumatico Pirelli P 5000, battezzato appunto Vizzola, che è un superbassato per vetture di classe media e alta con codici di velocità H, fino a 210 kmh, e V, fino a 240 kmh. È stato progettato specificamente per l'after-market, ovvero il mercato del ricambio, e avrà un prezzo allettante (costerà in media un 10% in meno rispetto al pneumatico del primo equipaggiamento). Le sue doti migliori le esprime sul bagnato, soprattutto nel ritardare il fenomeno dell'aquaplanig all'aumentare della velocità, grazie a un disegno del battistrada innovativo, ai profili, alla mescola dalla rigidità costante anche al variare della temperatura. Avrà una durata leggermente più ridotta e questa è in pratica una garan-

zia di resa superiore perché, come è logico, non si possono ottenere prestazioni migliori e usure inferiori: le competizioni sportive lo insegnano. Il disegno del battistrada per migliorare il comportamento, sul bagnato, con un miglior drenaggio dell'acqua, ha elementi tassellati a forma di freccia con ampi canali longitudinali e larghi incavi nella parte esterna del batti-

strada, ciò migliora anche l'aderenza sul bagnato in curva. Le misure partono da una larghezza minima di 185/60 x 13 per arrivare al 245/45x16 e al 235x45x17. Il P 5000 Vizzola può equipaggiare il 65% delle vetture in commercio spaziando per esempio, dall'Alfa Romeo 33 alla 164, dalla serie 3 alla 5 della Bmw, dalle Peugeot 205 fino alla 605.



«Europe» unita in Golf

Per festeggiare la nuova Europa, è arrivata da poco sul mercato italiano la Volkswagen Golf «Europe», che sarà venduta in Italia in serie limitata a circa 8.000 esemplari. La base è quella della versione già completa della G1 a 5 porte, disponibile in due motorizzazioni da 1600 cc benzina e 1900 cc Turbodiesel, propulsori che in entrambi i casi erogano una potenza massima di 75 cavalli. La Golf «Europe» si presenta caratterizzata da un ricco allestimento di serie che fra l'altro comprende quattro alzacristalli elettrici, tetto apribile elettricamente, predisposizione per l'impianto stereo con 8 altoparlanti e antenna a stilo e ugelli lavavetri riscaldabili elettricamente; a richiesta è disponibile l'airbag per il conducente e il passeggero. Dopo la commercializzazione in Germania e in altri Paesi europei, la Volkswagen Golf «Europe» arriverà in Italia a un prezzo chiavi in mano di 24.869.810 lire per la 1600 e 26.714.310 lire per la 1900 Turbodiesel, prezzi che considerando il valore degli equipaggiamenti di serie, per il cliente vogliono dire un risparmio di 1.700.000 lire.



A Pinerolo Van custom in raduno

Organizzato dal Gruppo Van Custom '88, dal 23 al 25 luglio prossimi si terrà a Pinerolo in provincia di Torino presso Expo Fenulli un raduno riservato a veicoli personalizzati. Infatti, la parola custom deriva dall'inglese «to customize» che significa modificare il mezzo alle esigenze di chi lo possiede. Gli interessati per maggiori informazioni possono rivolgersi a Dario Motors, Via Trento 17, 10060 Castagnole P.te, telefono 011/9862715.

Michele salterà il Mugello

Il leader del Trofeo Fisa di Formula 2000, Michele Merendino, quasi sicuramente dovrà saltare la prossima gara della serie al Mugello. La scorsa settimana, subito dopo la vittoria a Misano, il siciliano è stato infatti operato di ernia del disco; un male che lo aveva afflitto già nella gara di Vallelunga, e che tuttavia non gli ha impedito di imporsi al «Santamonica». Il ritorno alle gare di Merendino è quindi previsto per la gara di Pergusa del 27 giugno; l'assenza forzata al Mugello dovrebbe comunque lasciare intatte le sue chances di lottare per il titolo.

Il Team Adm cambia preparatore

Cambio di preparatore per il team Adm di F. 2000; a partire dalla gara di Misano, la formazione di Renato Melchiorretto ha deciso di affidarsi ancora agli Alfa Romeo, preparati però dal «mago» Gianni Cevenini. I motori del preparatore bolognese sono stati installati sia sulla vettura di Pagani che su quelle di Rigoldi e Vergani, e i piloti hanno subito affermato di aver notato un rendimento leggermente migliore rispetto ai motori Novamotor che equipaggiavano prima le vetture del team milanese.

■ **INCIDENTE.** Nel corso del warm-up riservato ai Prototipi, Massimo De Mola è uscito rovinosamente alla curva del tramonto distruggendo la Lucchini di Audisio e Benvenuto. Il malcapitato ha riportato la frattura del perone e forti contusioni ad un polso.

■ **ESORDIO.** Nella prossima gara del Mugello si dovrebbe registrare nel tricolore prototipi il debutto della nuova Mithos realizzata dai fratelli Breda. Ancora incerto il nome del pilota che dovrebbe portarla all'esordio; si fanno i nomi di Simoni, Aries, mentre anche Brigato potrebbe essere interessato a rientrare in questa serie.

■ **CONSIGLI UTILI.** L'ing. Maurizio Bigi ha curato assiduamente negli ultimi tempi lo sviluppo della Tiga di Gasparri ottenendo ottimi risultati. È stato visto ripetutamente sotto il tendone del Team Michelotto per dare consigli nella messa a punto della Osella di Mancini che poi ha vinto la gara.



PROTOTIPI □ MANCINI VINCE LA PRIMA GARA '93

Il campione si è... svegliato

MISANO — Quarta gara della stagione e quarto vincitore, a riprova che la serie è tutt'altro che in disarmo. Ancora una volta una gara bella, vivace e combattuta, corsa ad un ritmo elevatissimo. Questa volta ha vinto il campione in carica Fabio Mancini riportando al vertice l'Osella che ultimamente era apparsa in difficoltà. Con questo risultato è ancora più incerto il duello per il tricolore con quattro piloti separati di pochi punti ed altri che hanno le carte in regola per puntare in alto. Canni Ferrari e Merzario, Lucchini e Osella, sono ora i piloti e le vetture da battere, con Mancini rilanciato ai vertici e Martinello, sfortunato in questa occasione, ma sempre concentrato sull'obiettivo finale. Quando si accende il semaforo verde Mancini è il più pronto ed a Martinello non rimane che accodarsi. Dietro Canni Ferrari precede Merzario, Ronca, Gasparri e Sanesi. Sia tra la coppia di testa che tra gli inseguitori è battaglia ravvicinata e tra il 5. e il 6. giro Martinello attacca il

leader che comunque non si scompone più di tanto. Prima di metà gara improvvisamente Martinello rallenta per noie ad un ammortizzatore e Canni Ferrari

ne approfitta per gettarsi all'inseguimento di Mancini, mentre Martinello è sempre più in crisi. Intanto Gasparri si difende bene alle spalle dei migliori piegando la resis-

za di Ronca e Spinelli e dimostrando che la vittoria di Vallelunga non è stato un fatto sporadico per questa Tiga. In testa Mancini fa un po' l'elastico ed all'11. giro Mer-

ACTION



In alto, siamo nella prima parte della gara dei Prototipi, Mancini in testa precede Martinello che insegue al 2. posto. Alla fine il toscano sarà il vincitore mentre Martinello sarà solo 6. Sopra, Canni Ferrari 2., è attualmente in testa al campionato italiano insieme con Arturo Merzario

Il gioco è fatto con Merendino

MISANO — Dopo il successo di Magione, Michele Merendino è tornato a vincere nel Trofeo Fisa di Formula 2000, e con lui a Misano è tornato alla vittoria anche il motore Volkswagen, che dopo la battuta a vuoto di Vallelunga si ripropone come l'unità da battere nella serie. Una vittoria che per il pilota siciliano significa anche il ritorno in testa alla classifica di campionato. Merendino ha preceduto Federico Dubbini che, insieme ad Alejan-

dro Pagani, a Misano è stato il più pericoloso rivale del vincitore. La cavalcata di Michele Merendino è iniziata fin dal primo giro: partito dalla seconda fila, il siciliano si è portato al comando già prima della conclusione della tornata passando De Tommaso e Mastronardi in partenza, e Scilla poco dopo. Il perugino ha mantenuto la seconda posizione per alcuni giri davanti a Mastronardi prima, e Pagani poi. Intanto era già tagliato fuori dalle

posizioni di testa Famà, andato in testa-coda al «Carro» al primo giro causa un contatto con Rigoldi, poi fermata a sua volta. Mentre Michele Merendino continuava a condurre, Pagani ha superato Mastronardi (rimasto senza la 2. marcia) al 4. giro, e poi Scilla al 9.; ma alle spalle del gruppo di testa stava rinvenendo Dubbini che, partito 8., all'11. giro aveva già superato Scilla portandosi in terza piazza. Il terzetto di testa, Merendino, Pagani

e Dubbini, ha iniziato quindi ad allungare sugli avversari; da metà gara però l'argentino ha cominciato ad avvicinarsi al leader, trascinandosi dietro Dubbini, finché i tre non si sono trovati vicinissimi. Al 20. giro Pagani ha tentato di attaccare Merendino prima alla «Misano», e poi all'uscita del «Carro»; ma nel secondo attacco un leggero contatto lo ha costretto ad allargare la traiettoria a tutto vantaggio di Dubbini, che si è infilato mettendosi in scia a Merendino. Pagani è passato 3. ma insidiato da Scilla: il perugino ha tentato di attaccare l'argentino, i due si sono toccati prima della curva «Del Rio» e Scilla si è girato dovendo cedere la 4. posizione a Mastronardi. Le posizioni non sono più cambiate fino al traguardo, nonostante l'arrivo in volata tra una esultante Michele Merendino e Dubbini; 3. Pagani davanti a Mastronardi e Scilla, mentre a completare la zona punti è arrivato un altro Merendino, Francesco.

Innocenzo Bonelli

PHOTO4



ACTION



Sopra, Michele Merendino esulta per la seconda vittoria in F. 2000. Sotto, Dubbini al 20. giro approfitta di un errore di Pagani per superarlo e conquistare la 2. posizione. A fianco, l'argentino giunto 3., migliore alfista

ACTION



zario è terzo; Gasparri quarto si è liberato di Ronca che poi finisce nella sabbia dopo essersi girato. Martinello scivola fino in ottava posizione per poi recuperare un paio di posizioni nel finale. Bene anche Francisci con la seconda Tiga, mentre «Gianfranco» e Peroni sono protagonisti di una gara regolare. Negli ultimi giri Mancini controlla il ritorno di Canni Ferrari per la terza volta al comando, mentre Merzario si accontenta del terzo posto con un motore che non esprime il massimo della potenza. Cavallaro precede Maddalena e Scalini nella classifica riservata ai telai ante 1991.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Fo), 30 maggio 1993
Campionato Italiano Prototipi
 Quarta gara della serie

Lo classifiche

Absoluta: 1. Mancini (Osella Pa 16) 22 giri in 34'19"713 alla media di 156,114 kmh; 2. Canni Ferrari (Lucchini P3/93) a 0'733; 3. Merzario (Osella Pa 16) a 12"969; 4. Gasparri (Tiga Sp 92) a 25"998; 5. Francisci (Tiga Sp 92) a 35"719; 6. Martinello (Lucchini P3/93) a 42"941; 7. «Gianfranco» (Osella Pa 16) a 45"162; 8. Peroni (Lucchini P3/93) a 1'03"037; 9. Spinelli (Osella Pa 16) a 1'05"576; 10. Malucelli (Osella Pa 16) a 1'16"935; 11. Cavallaro (Lucchini P3/93) a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** Canni Ferrari in 1'32"153 alla media di 158,605 kmh.
Classifica campionato dopo quattro prove: 1. Canni Ferrari, Merzario punti 51; 3. Mancini 46; 4. Maretinello 44; 5. Gasparri 32; 6. Sanesi 24; 7. Francisci 16; 8. Saccomanno 14; 9. Corradi 12; 10. Peroni 9; 11. Spinelli 9; 12. Malucelli 7; 13. «Gianfranco» 4; 14. Cavallaro 3; 15. De Mola 1.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano (Fo), 30 maggio 1993
Trofeo Fisa di Formula 2000
 Quarta prova della serie.

La classifica: 1. M. Merendino (Dallara 392-Vw Spiess) 27 giri in 41'52"628 alla media di 157,059 kmh; 2. Dubbini (Dallara 392-Vw Spiess) a 0"148; 3. Pagani (Dallara 391-Alfa Romeo) a 4"709; 4. Mastronardi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 4"709; 4. Mastronardi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 5"394; 5. Scilla (Dallara 391-Alfa Romeo) a 9"643; 6. Merendino F. (Dallara 392-Vw Spiess) a 10"103; 7. Ferraresi (Dallara 392-Vw Spiess) a 13"557; 8. Maccari (Dallara 391-Alfa Romeo) a 27"002; 9. Raimondi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 27"378; 10. Meloni P. (Dallara 392-Vw Spiess) a 28"435; 11. Palombo (Dallara 392-Alfa Romeo) a 28"940; 12. Melito (Dallara 392-Alfa Romeo) a 34"439; 13. Pane (Dallara 392-Alfa Romeo) a 50"645; 14. Stremmenos (Dallara 391-Alfa Romeo) a 50"645; 15. Vergani (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1'15"811; 16. W. Meloni (Dallara 391-Alfa Romeo) a 1'17"925; 17. Amaduzzi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 1 giro; 18. De Tommaso (Dallara 392-Alfa Romeo) a 5 giri; 19. Famà (Dallara 391-Alfa Romeo) a 9 giri.

□ **Giro più veloce:** Mastronardi (Dallara 392-Alfa Romeo) in 1'31"531 alla media di 159,683 kmh.

Classifica del Trofeo dopo quattro gare: 1. Merendino M. punti 20; 2. Dubbini 18; 3. Scilla 16; 4. Mastronardi 13; 5. Famà 12; 6. Pagani 8; 7. Merendino F. 5; 8. Rigoldi 4; 9. Pane 2; 10. Maccari, Meloni p. 1.

Jo Castellano deferito al giudice

Anche a Misano, nella terza gara del Challenge 348, i commissari sportivi si sono dati da fare. Due concorrenti: lo svizzero Nicolas Buhner e l'italiano Jo Castellano, sono stati esclusi di classifica per scorrettezze. Per Castellano anzi, reo di aver buttato fuori di pista Castellaneta nel corso della seconda manche, è stato deciso anche il deferimento al giudice sportivo. La stessa sorte è stata decisa però anche per Castellaneta che avrebbe, secondo i commissari, sportivi, minacciato il rivale proprio a seguito del fatto. Quello che ha lasciato di stucco è stata però l'ammenda (cinque milioni di lire) inflitta al pilota romano, che naturalmente ha deciso di ricorrere in appello.

Ferrari 348: verifiche più severe

Sempre nell'ambito del Challenge 348, i commissari tecnici proseguono le intense verifiche per assicurare che tutte le vetture siano conformi al regolamento della serie. A Misano sono stati esaminati minuziosamente gli impianti frenanti delle vetture di Ragazzi, Castellaneta e Giraudi. Fortunatamente per loro nessuna irregolarità è stata riscontrata. Ma ciò nonostante questo ancora non soddisfa la maggioranza dei concorrenti, che vorrebbero verifiche ancora più severe, soprattutto su particolari dell'assetto. È intenzione comunque degli organizzatori della serie intensificare i controlli, in modo da assicurare una immagine non contaminata da «furbate» e mantenere tutte le vetture sullo stesso livello.

■ **SQUALIFICHE A LEVICO** - Il «bollettino» delle squalifiche della salita Levico-Vetriolopanarotta, redatto dai commissari tecnici levicensi, ha registrato la non conformità della testata della Citroën Ax di Egon Sanin, costata al pilota la vittoria nella classe 1300 Gr. N. Inoltre sono state trovate sottopeso le vetture dei piloti Togn, Schullian e Cecchin.

■ **AMARCORD** - Si sono riviste a Levico le vecchie A112 e le Alfasud e il fatto ha riportato indietro nel tempo, quando queste vetture animavano le salite italiane.

A fianco, è appena scattata la 1. manche del Challenge Ferrari 348 con Ragazzi e Rossi in prima fila. Alla fine sarà il padovano a conquistare il suo 2. successo. Per Rossi, dopo essere stato per qualche giro in testa il ritiro a causa della frizione. Sotto, Cutrera in testacoda. Nell'altra pagina in basso, 1. e 2. raggruppamento delle Supercar con Brand che scatta davanti a tutti. Alla fine sarà il vincitore. Nell'altra pagina al centro, Trione con l'Alfa Sz ancora dominatore nell'omonimo Trofeo



FERRARI 348 □ LA FRIZIONE FERMA PAOLO ROSSI

Al Santamonica Ragazzi terribili

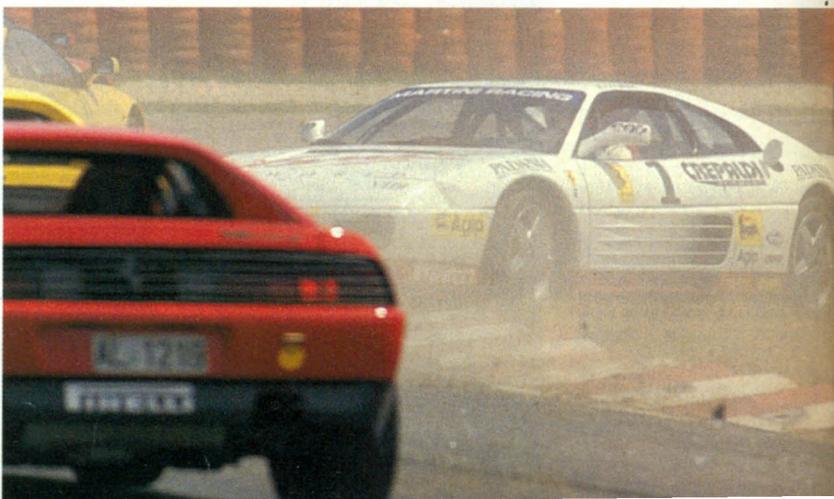
MISANO — Anche sul circuito «Santamonica» Roberto Ragazzi ha imposto la sua legge nel Challenge Ferrari 348. È stata una vittoria d'autorità, che ha seguito di soli 15 giorni quella di Vallelunga e che conferma il padovano in testa alla classifica del Challenge. A Misano l'unico che avrebbe potuto tenere il passo di Ragazzi era Paolo Rossi, secondo tempo in prova; ma la rottura della frizione nella 1. manche, quando era al comando, ha compromesso la gara del bresciano. Ragazzi quindi ha potuto imporsi senza problemi davanti a Castellaneta, ancora una volta secondo nonostante un'uscita di pista nell'ultimo giro della 2. manche. Al via della prima frazione, Ragazzi è scattato bene dalla pole conducendo la gara davanti a Rossi, Buhner, Castellaneta e Giudici. Al 3. giro Giudici ha superato Castellaneta, ma quando ha tentato di attaccare Buhner lo svizzero lo ha chiuso, mandandolo fuori pista alle spalle del quartetto di testa si è portato

quindi Pellin, che precedeva Giraudi e Castellano. Il padovano si è però girato all'8. tornata, perdendo due posizioni; intanto Rossi si faceva sotto a Ragazzi, che accusava qualche problema ai freni. Problemi che, uniti alla pressione esercitata dal rivale, hanno portato Ragazzi al 10. giro ad arrivare lungo alla variante «Arena»; Rossi ne ha approfittato subito portandosi in testa, ma due giri più tardi la rottura della frizione lo costringeva allo stop. Si è imposto quindi Ra-

gazzi davanti a Buhner, Castellaneta e Castellano; ma lo svizzero è stato poi escluso di classifica per comportamento scorretto. Nella seconda manche, Ragazzi è partito in testa e ci è rimasto fino alla fine; alle sue spalle si è portato Giraudi che in partenza aveva bruciato Castellaneta e Castellano, mentre nelle posizioni di rincalzo si trovavano Boni, Peroni e Pellin. Intanto Rossi, partito dal fondo dello schieramento, si esibiva in una spettacolare rimonta a suon di

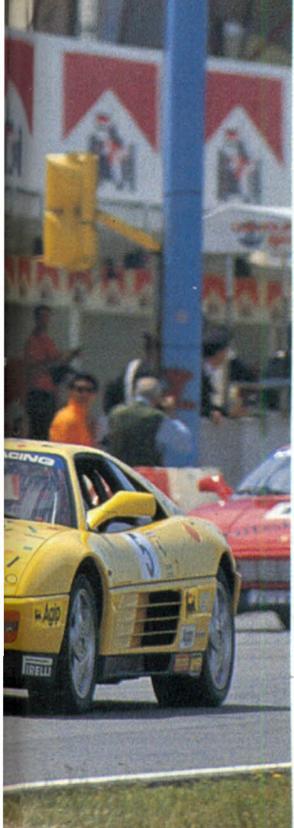
giri veloci, avvicinandosi alle posizioni di testa. Al 10. giro Castellaneta riusciva a superare Giraudi portandosi in 2. piazza; ma tre giri dopo Castellano, tentando un sorpasso a Giraudi con una staccata «impossibile», andava a centrare proprio il romano spingendolo fuori pista. Castellaneta riusciva a ripartire, venendo però sfilato da Giraudi, Rossi e Peroni; nella classifica per somma di tempi riusciva a mantenere la 2. seconda piazza.

(i. b.)



SUPERCAR □ IMBATTIBILI I PILOTI DEL JOLLY

Brand e Larrauri assi pigliatutto



ACTION

MISANO — Recitando un copione ormai classico Marco Brand con la Ferrari F.40 del Jolly Club si aggiudica entrambe le manche riprendendo così il comando della classifica tricolore davanti al compagno di squadra Oscar Larrauri quarto assoluto e primo nel 2. raggruppamento con quella Ferrari 348 Gt che sembra appartenere ad un altro pianeta così come la F.40 di Brand. L'unico a rimanere tagliato fuori, in attesa che il Tna gli renda giustizia, dal duello per il titolo assoluto è Franco Bugané che spostato d'ufficio di raggruppamento, ha dimostrato che nel 3. la sua Porsche 944 Turbo non è competitiva, mentre nel 4. ove era inserita, le migliori Alfa Romeo Sz sono sullo stesso piano della vettura tedesca. Infine merita evidenziare il successo di Nurminen nel 3. raggruppamento con la Mazda Rx7 curata da Bogani. In crisi di gomme Monti e Favero per delle nuove coperture Pirelli dimostratesi inadatte alla potenza della vettura, il finlandese, così come il compagno di team Cantera, ha sfruttato al meglio delle gomme vecchie e l'assetto che Bogani ha completamente rivisto nella notte prima

della gara. Al via della prima manche Brand non ha difficoltà a prendere il largo. Dietro, mentre Colombo è secondo, Cutrera passa subito Bucchi alla curva del tramonto ed è terzo. Bianchi con la seconda Jaguar è in difficoltà con problemi al turbo. Nei primi giri risale bene Schenetti poi il disinserimento dell'Abs lo rallenta. Mentre Brand in testa non ha problemi, a Colombo si apre lo sportello sinistro e dopo metà gara accusa anche problemi al cambio. Cutrera lo supera e nell'ultimo giro anche Bucchi, nella seconda manche Brand è più accorto, ma la gara vive solo della rincorsa dello spet-

tacolare Bucchi al secondo posto. Terzo è Cutrera nonostante un testa-coda, Larrauri è strepitoso, mentre poca fortuna hanno Sartori e Spatafora rallentati da problemi meccanici e Colombo fermo già al secondo giro. Nelle due manche riservate al 3. e 4. raggruppamento le Mazda fanno il vuoto, vince chi sa attendere non compromettendo subito le gomme come Monti e Favero. Tra le Alfa Romeo Sz Zadotti nel corso del primo giro dimostra di essere il migliore, ma la rottura dell'albero di trasmissione spiana la strada a Trione. La nuova Alfa Romeo Rz di Truffo, prende fuoco negli

ultimi giri della prima manche subendo gravi danni. Un po' di spavento per il pilota che comunque viene deferito al Giudice Sportivo per aver ignorato per oltre mezzo giro di pista le bandiere dei commissari che segnalavano il fuoco.

(m. m.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano (Fo), 30 maggio 1993
Challenge Ferrari 348
Terza gara della serie

Le classifiche

Finale per somma di tempi: 1. Ragazzi 26 giri in 49'03"887 alla media di 129,086 kmh; 2. Castellaneta a 24"759; 3. Giraudi a 29"296; 4. Boni a 40"838; 5. Peroni a 54"649; 6. Pellin a 56"469; 7. Cianfoni a 1'45"158; 8. «John Wayne» a 1'56"687; 9. Marini a 2'12"144; 10. Masselli a 2'26"247; 11. Gobbi a 2'47"511; 12. Baldi a 3'31"566; 13. Farina a 3'37"882; 14. Rossi a 1 giro; 15. Pietra a 5 giri; 16. Feola a 5 giri; 17. Benaduce a 6 giri.

1. manche. 1. Ragazzi 13 giri in 24'30"173; alla media di 129,241 kmh; 2. Castellaneta a 14"627; 3. Castellano a 16"981; 4. Giraudi a 25"943; 5. Boni a 29"617; 6. Pellin a 30"339; 7. Pietra a 36"867; 8. Peroni a 47"261; 9. Benaduce a 52"703; 10. Cianfoni a 1'06"833; 11. «John Wayne» a 1'09"251; 12. Marini a 1'09"934"; 13. Gobbi a 1'14"003; 14. Masselli a 1'15"304; 15. Baldi a 1'48"145; 16. Farina a 1'53"236; 17. Rossi a 1 giro; 18. Cutrera a 4 giri; 19. Feola a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Rossi in 1'51"197 alla media di 131,442 kmh.

2. manche: 1. Ragazzi 13 giri in 24'33"714 alla media di 128,931 kmh; 2. Giraudi a 3"353; 3. Rossi a 4"859; 4. Peroni a 7"388; 5. Castellaneta a 10"132; 6. Boni a 11"221; 7. Pellin a 26"130; 8. Cianfoni a 38"325; 9. «John Wayne» a 47"436; 10. Feola a 59"998; 11. Marini a 1'02"210; 12. Masselli a 1'10"943; 13. Gobbi a 1'33"508; 14. Baldi a 1'43"421; 15. Farina a 1'44"646; 16. Pietra a 5 giri; 17. Benaduce a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Rossi in 1'51"105 alla media di 131,551 kmh.

Classifica del challenge dopo tre gare: 1. Ragazzi punti 23; 2. Castellaneta 18; 3. Rossi 10; 4. Buhner 7; 5. Peroni 6; 6. Giraudi, Pietra 4; 8. Boni 3; 9. Pellin, Bernardoni, Feola 1.



PHOTO4



ACTION

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Fo), 30 maggio 1993

Campionato Italiano Supercar Gt

Quarta gara della serie

Le classifiche

Finale 1. e 2. raggruppamento: 1. Brand (Ferrari F.40) 28 giri in 47'01"121 alla media di 145,065 kmh; 2. Bucchi (Ferrari F.40) a 20"499; 3. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 23"348; 4. Larrauri (Ferrari 348 Gt) a 1'07"723; 5. Bianchi (Jaguar Xj 220) a 1'20"611; 6. Rebai B. (Porsche Rsr) a 1'51"678; 7. Dazzan (Porsche Rsr) a 2'54"989; 8. Olofsson (Porsche Rsr) a 3'22"696; 9. Popoff (Ferrari F.40) a 1 giro; 10. Sartori (Ferrari F.40) a 2 giri; 11. Della Noce (Ferrari F.40) a 2 giri; 12. Spatafora (Ferrari F.40) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Brand in 1'39"190 alla media di 147,353 kmh.

1. Raggruppamento: 1. Brand (Ferrari F.40) 28 giri in 47'01"121 alla media di 145,065 kmh; 2. Bucchi (Ferrari F.40) a 20"499; 3. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 23"348; 4. Bianchi (Jaguar Xj 220) a 1'20"611; 5. Popoff (Ferrari F.40) a 1 giro; 6. Sartori (Ferrari F.40) a 1 giro; 7. Della Noce (Ferrari F.40) a 2 giri; 8. Spatafora (Ferrari F.40) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Brand in 1'39"190 alla media di 147,353 kmh.

2. Raggruppamento: 1. Larrauri (Ferrari 348 Gt) 28 giri in 48'08"844 alla media di 141,664 kmh; 2. B. Rebai (Porsche Rsr) a 49"955; 3. Dazzan (Porsche Rsr) a 1'47"266; 4. Olofsson (Porsche Rsr) a 2'14"973.

□ **Giro più veloce:** Larrauri in 1'41"764 alla media di 143,626 kmh.

Finale 3. e 4. Raggruppamento: 1. Nurminen (Mazda Rx7) 28 giri in 51'33"30 alla media di 132,301 kmh; 2. Monti (Mazda Rx7) a 47"321; 3. Cantera (Mazda Rx7) a 59"591; 4. Favero (Mazda Rx7) a 1'36"063; 5. Bugané (Porsche 944 T) a 2'01"038; 6. Trione (Alfa Sz) a 2'29"375; 7. «Bialetti» (Alfa Sz) a 2 giri; 8. Ferraris (Alfa Sz) a 3 giri; 9. Zambelli (Alfa Sz) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Favero in 1'47"454 alla media di 136,020 kmh.

3. Raggruppamento: 1. Nurminen (Mazda Rx7) 28 giri in 51'33"301 alla media di 132,301 kmh; 2. Monti (Mazda Rx7) a 47"321; 3. Cantera (Mazda Rx7) a 59"591; 4. Favero (Mazda Rx7) a 1'36"063; 5. Bugané (Porsche 944T) a 2'01"038.

□ **Giro più veloce:** Favero in 1'47"454 alla media di 136,020 kmh.

4. Raggruppamento: 1. Trione (Alfa Sz) 28 giri in 54'02"676 alla media di 126,206 kmh; 2. «Bialetti» (Alfa Sz) a 2 giri; 3. Zambelli (Alfa Sz) a 6 giri; 4. Bernardoni (Alfa Sz) a 10 giri.

□ **Giro più veloce:** Trione in 1'53"266 alla media di 129,041 kmh.

Classifica campionato dopo quattro prove: 1. Brand punti 38,2; 2. Larrauri 36,3; 3. Bugané 25,4; 4. Cantera 25,4; 5. Nurminen 24,4; 6. Trione 23,4; 7. Monti 21,7; 8. Cutrera 21,4; 9. Sartori 21,2; 10. B. Rebai 14,1.

Proposto un nuovo rallysprint

Pare che la Tre Cime di Belluno ci abbia preso gusto e, forte anche dell'esperienza organizzativa acquisita con il Rally Bellunese, ha già deciso di proporre il 1° Rally Val Belluna. L'appuntamento è al 28 novembre e sarà un rallysprint tutto su terra con 4 speciali da ripetere.

Un infortunio atipico a Belluno

Incredibile avventura di una spettatrice all'ottavo Rally Bellunese. La ragazza aveva seguito il marito nella scampagnata notturna per seguire il rally e inavvertitamente è caduta procurandosi una ferita con un coltello da campeggio. La gara è stata interrotta per 25 minuti, il tempo necessario per soccorrere la sfortunata spettatrice, trasportarla in ambulanza al più vicino ospedale e attendere un altro mezzo di soccorso che sostituisse quello chiamato per l'atipico incidente.

Al Carmagnola record di iscritti

Sono 184 le richieste di partecipazioni al 12. Rally di Carmagnola, gara di Coppa Italia a massimo coefficiente, in programma il 12 e 13 giugno. Il limite di equipaggi che l'organizzazione potrà accettare è di 170. Pertanto sarà necessario «tagliare» 14 equipaggi, estraendo a sorte gli esclusi nell'ambito dei piloti di fuori zona.

Festa grande alla Mirabella

La scuderia bresciana Mirabella Mille Miglia ha festeggiato i suoi «primi» quarant'anni di vita con una sontuosa serata presso i saloni della Cantina Antica Fratta. Nel corso dei festeggiamenti sono stati consegnati riconoscimenti ai presidenti, a cominciare da Giuseppe Sgorbati per finire all'attuale Vittorio Palazzani, ai piloti, dai fratelli Fenocchio all'ultimo arrivato, Luca Badoer della Scuderia Italia. Al termine dopo lo spettacolo di Umberto Smaila, è stato consegnato ai presenti un libro sulla storia della scuderia, curato da Gianni Gianluppi e Gian Franco Bertoli.

Claudio De Cecco, a lato su Lancia Delta Hf, si è aggiudicato il Rally Bellunese, precedendo il bassanese Gasparotto, sotto. Nonostante una bella gara, PolSELLI, nell'altra pagina in alto, non è riuscito a superare Cascone, in basso su Lancia Delta Integrale, vincitore del Rally di Basilicata. 3. Scolaro, al centro



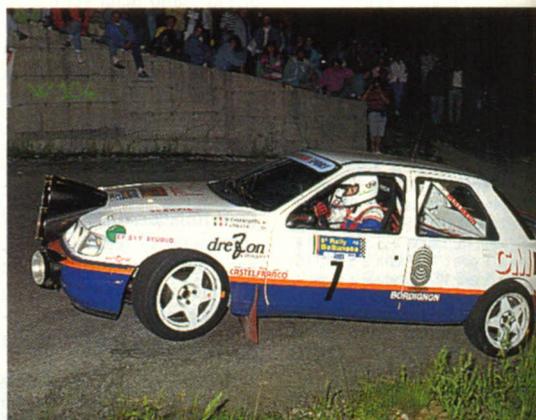
RALLY 1. SERIE □ LEONI SI RITIRA A BELLUNO

De Cecco coglie la grande occasione

BELLUNO — Non è detto che siano sufficienti due edizioni a trasformare una gara in una fucina di talenti da esporre sulla scena ralistica, perlomeno triveneta, comunque un certo ruolo in tal senso lo si deve certamente riconoscere al Rally Bellunese. L'8. edizione è valsa, come un anno fa, a mettere in luce piloti nuovi. Nel '92 era toccato a Riccardo Bianco sfiorare il successo mentre all'arrivo già ci si chiedeva chi fosse questo giovane di belle speranze. Quest'anno è stata la volta del friulano Claudio De Cecco, il quale, ad onor del vero, l'appuntamento con un successo assoluto lo aveva già avuto in un rallysprint, mentre qui per la prima volta ha vinto una prova di Coppa Italia e anche a massimo coefficiente. La strada del successo è stata tutto sommato abbastanza agevole per due motivi: il ritiro di Leoni che era l'avversario diretto e l'affidabilità della Delta Hf che la Race Day aveva messo nelle mani di De Cecco raccomandando quel buon uso che poi c'è stato. Ed è così, quindi, che ancora una volta le valli bellunesi celebrano una felice edizione del loro rally favorito da buone condizioni meteorologiche e da un pubblico nu-

merosissimo ma al tempo stesso disciplinato. Scorrere il taccuino della cronaca è tutto sommato abbastanza semplice. 156 i piloti al via, un bel numero, non c'è che dire. 61 i ritirati lungo le 8 prove speciali tutte in asfalto di cui alcune recuperate dal San Martino di Castrozza. 95 i piloti classificati. In quattro prove speciali De Cecco deve difendersi da Leoni, attardato di soli 6". Poi per lui inizia il calvario tecnico fino al ritiro. Il bassanese Gasparotto eredita la seconda posizione e non la molla fino al traguardo. Fa altrettanto il milanese Carmine Gentile, 30 anni e poche gare al suo attivo prima di frequentare il corso federale, finito al terzo posto assoluto al debutto con la Delta Hf Gruppo A. Non è poco. Sul fronte dei ritiri, detto di Leoni, è mancato anche Bosco, al via con una Escort ancora da svezzare. Cosa invece riuscita a Cerato, quarto assoluto e primo di Gruppo N. Si meritano una citazione Giorgio Facca su Escort, quinto assoluto, Chimentin con la Clio, ottavo assoluto e primo delle due ruote motrici, e Gianluca Rossi, conoscitore delle strade ma pur sempre 14. assoluto con la Fiat Uno Turbo.

Stefano Cossetti



RALLY
Belluno, 30 maggio 1993
8. Rally del Bellunese

gara valida per la Coppa Csaì 4. zona (Coeff. 5)

Le classifiche

Absoluta: 1. De Cecco-Malisan (Lancia Delta Hf) in 53"; 2. Gasparotto-Zanella (Ford Sierra Cosworth) a 31"; 3. Gentile-Giacomin (Lancia Delta Hf) a 52"; 4. Cerato-Scaramuzza (Ford Escort Cosworth) a 1'24"; 5. Facca-Colferai (Ford Escort Cosworth) a 2'; 6. Maida-De Luca (Ford Sierra Cosworth) a 2'05"; 7. Basso-Andriolo (Bmw M3) a 2'18"; 8. Chimentin-Santi (Renault Clio 16V) a 2'31"; 10. Fusaro-«Braccobaldo» (Lancia Delta Hf) a 3'10".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Freschi-De Nardi in 1'00'31"; 2. Talo-Roncada a 3"; 3. Dal Borgo-Zanon a 1'08"; 4. Zanon-Crivellaro a 1'30"; 5. Farina-Farina a 3'; 6. Stefani-Turatto a 3'12"; 7. Forlin-Boldo a 6'04"; 8. Ferrai-Sponga (Citroën Ax Sport) a 6'11"; 9. Loschi-Venchiariutti (Peugeot 106 Xsi) a 8'12"; 10. Frison-Ruzza a 9'04"; 11. Resonterra-Largo a 9'46" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Ghegin-Dal Ponte in 1.01'39"; 2. Giannatasio-Andrian a 41"; 3. De March-Sommaccal a 1'08"; 4. Caldart-Castellan a 2'12"; 5. Lazzarotto-Sossai a 3'08"; 6. Vettoretti-Baiocco a 4'17"; 7. Stiz-Balcon (Alfa Romeo 33 Q.V.) a 4'33"; 8. Forlin-Foaro (Peugeot 205 Gti) a 6'27"; 9. Tanga-Seno a 15'32" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. De Barba-De Barba in 57'28"; 2. Mason-Vio a 47"; 3. Formasiero-Lincetto (Opel Astra Gsi) a 1'06"; 4. Prandini-Odorici (Opel Astra Gsi) a 1'29"; 5. Pasa-Ungaro a 1'43"; 6. Morretto-Florcan (Renault Clio 16V) a 1'57"; 7. Tessari-Bonaventura (Renault Clio 16V) a 2'15"; 8. Stevan-Goli a 3'06"; 9. Prezzi-Luzzi a 3'17"; 10. Hunziker-Marano a 3'18"; 11. Berardi-Rigon (Opel Astra Gsi) a 3'40"; 12. Sardini-Grossulo (Peugeot 205 Gti) a 4'12"; 13. Pezzato-Barbato (Renault Clio 16V) a 4'13"; 14. Sansonetto-Franzin (Opel Kadett Gsi) a 4'14"; 15. Crozzoli-Ferrolti (Opel Astra Gsi) a 4'25"; 16. Siena-Poli (Opel Kadett Gsi) a 4'28"; 17. «Dama»-Poli a 4'42"; 18. Intorcchia-Visentini (Opel Kadett Gsi) a 5'05"; 19. Morcia-Patrinì (Peugeot 205 Gti) a 8'06"; 20. Gasperin-Sommaccal (Fiat Ritmo 130) a 12'15" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

NONOSTANTE LE INSIDIE DEL ROMANO POLSELLI

La Basilicata è terra di Cascone

LATRONICO — Grande successo, il primo della carriera, dell'equipaggio di Caserta Cascone-Leone, su Lancia Delta 16V della scuderia Japigia di Bari. La coppia campana ha così trionfato nel 5. Rally di Basilicata, nonostante un guasto all'idroguida che ha disturbato le loro ultime tre prove. Al secondo posto i romani PolSELLI-Bianchi, ri-

velazione della gara. Con il rally di Latronico (undici prove speciali di 89 km su di un percorso complessivo di 359 km), che era valido come seconda prova di Coppa Italia, sesta zona, coefficiente 5, il giovane PolSELLI è balzato in testa alla classifica di Coppa Italia. La sua tenacia è stata premiata: infatti non sono bastate una foratura e un pauroso testa-

codà a rallentarlo. Scolaro-Miranda, terzi assoluti, sono riusciti a spuntarla su Aquilano-Picariello, impedendo così l'en-plein della scuderia Japigia. La corsa è stata molto combattuta. Dall'inizio la bagarre si è sviluppata fra le coppie Cascone-Leone e Perniconi-Maselli con la Ford Sierra 4x4 di Isolani-D'Agno, subito appiattata per rottura meccanica. Nel Gruppo N protagonisti Salvatore, PolSELLI e Ciardello, quest'ultimo poi ritiratosi per rottura del cambio. Foratura, alla quarta prova speciale, per PolSELLI e via libera quindi per Salvatore, in vetta alla classifica. Nella classe 2000 Gr. N l'equipaggio barese Laganà-Guglielmi, su Renault Clio 16V, ha avuto la meglio sui bravissimi Bertuccio-Fulgenzi su Opel Astra Gsi ed i «pluridecorati» Ciraci-Saliani. Strapotere della Japigia, dunque, nel 5. Rally di Basilicata, nel quale si è registrata una dignitosa prova dei potentini Genovese-Maggio su Fiat Ritmo e dei melfitani Caputo-Cecere (Peugeot 205). Il rally è stato organizzato dall'Associazione Mediterranea Sport, in collaborazione con l'Ac Potenza.

Pino Gentile

SLALOM

Latronico (Pz), 29-30 maggio 1993

5. Rally di Basilicata

gara valida per la Coppa Italia 6. zona, coef. 5.

Le classifiche

Assoluta: 1. Cascone-Leone (Lancia Delta Integrale) in 57'39"; 2. PolSELLI-Bianchi (Ford Escort) a 1'21"; 3. Scolaro-Miranda (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'32"; 2'11"; 4. Aquilano-Picariello (Ford Sierra 4x4) a 1'36"; 5. Vallino-Santini (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'56"; 6. Gagliardini-Sacchi (Ford Escort Cosworth) a 3'04"; 7. Fazio-Molendini (Ford Escort Cosworth) a 3'08"; 8. Laganà-Guglielmi (Renault Clio 16V) a 4'10"; 9. Bertuccio-Fulgenzi (Opel Astra Gsi) a 4'39"; 10. Ciraci-Saliani (Renault Clio 16V) a 5'17".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Sturniolo-Gismondo (Peugeot 205 Rallye) in 1.03'31"; 2. Ciffo-Prezzavento (Peugeot 205 Rallye) in 1.04'17"; 3. Caputo-Cecere (Peugeot 205 Rallye) in 1.07'03"; 4. De Maio-D'Amico (Peugeot 205 Rallye) in 1.07'10"; 5. Zaccaro-Terracuso (Peugeot 205 Rallye) in 1.08'06"; 6. Lucarella-Fumarola (Peugeot 205 Rallye) in 1.08'28"; 7. Benucci-D'Antonio (Peugeot 205 Rallye) in 1.08'47"; 8. Armilotta-Palena (Peugeot 205 Rallye) in 1.09'10"; 9. Capezzeri-Sarifi (Fiat Uno 70) in 1.12'04"; 10. Rizzi-Aleazza (Peugeot 205 Rallye) in 1.17'52".

Classe 2000: 1. Laganà-Guglielmi (Renault Clio 16V) in 1.01'49"; 2. Bertuccio-Fulgenzi (Opel Astra Gsi) a 29"; 3. Ciraci-Saliani (Renault Clio 16V) a 1'07"; 4. Trodella-Cirignano (Peugeot 309 16V) a 1'13"; 5. Rocca-Cellucci (Peugeot 309 Gti) a 1'50"; 6. Iorio-Izzo (Peugeot 205 Gti 16V) a 2'50"; 7. Genovese-Maggio (Fiat Ritmo 130) a 2'55"; 8. Pisacane-Sarifi (Renault Clio 16V) a 3'56"; 9. Loiacono-Morgese (Opel Corsa Gsi) a 4'55"; 10. Manfredi-Zampilli (Peugeot 205 Gti) a 5'15".

Classe 2500: 1. Schena-Montagna (Renault 5 Gt Turbo) in 1.03'50"; 2. Bavia-Potera (Renault 5 Gt Turbo) in 1.07'12"; 3. Ficuciello-Gaeta (Renault 5 Gt Turbo) in 1.07'15"; 4. Pascale-Del Giudice (Fiat Uno Turbo) in 1.07'33"; 5. Di Meo-Sanchelli (Renault 5 Gt Turbo) in 1.28'50".

Classe oltre 2500: 1. PolSELLI-Bianchi (Ford Escort Cosworth) in 0.59'00"; 2. Aquilano-Picariello (Ford Sierra 4x4) in 1.00'43"; 3. Gagliardini-Sacchi (Ford Escort Cosworth) in 1.00'43"; 4. Fazio-Molendini (Ford Escort Cosworth) in 1.00'47"; 5. Bavia G.-Refolo (Nissan Sunny Gti R) in 1.03'30"; 6. Vicino-Melito (Lancia Delta) in 1.04'59".

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Scolaro-Miranda (Opel Kadett Gsi 16V) in 0.59'11"; 2. Vallino-Santini (Peugeot 309 Gti 16V) in 0.59'35"; 3. Fabiano-Panico (Peugeot 205 Rallye) in 1.05'20"; 4. Panico-Panico (Peugeot 205 Gti) in 1.07'17"; 5. Albano-Persico (Opel Corsa Gsi) in 1.07'46"; 6. Crisigiovanni-Grisigiovanni (Peugeot 205 Rallye) in 1.08'34".

Classe 2500: 1. Cascone-Leone (Lancia Delta Integrale) in 0.57'39"; 2. Capocelli-Topazzini (Renault 5 Gt Turbo) in 1.11'01"; 3. Errico-Capocchia (Lancia Delta Integrale Hf) in 1.16'35".



Classe 2500: 1. Botti-Lodigiani in 58'13"; 2. Favento-Bono (Fiat Uno Turbo) a 2'03"; 3. Zamolo-Candoni a 3'48"; 4. Rigolo-Polesello (Fiat Uno Turbo i.e.) a 16'16"; 5. Deleo-Bortolini a 17'09" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Cerato-Scaramuzza in 54'24"; 2. Facca-Collerai a 36"; 3. Maida-De Luca (Ford Sierra Cosworth) a 41"; 4. Smiderle-Salin a 1'23"; 5. Fusaro-«Braccobaldo» (Lancia Delta Hf) a 1'46"; 6. Bianco-Bortoloso (Ford Sierra Cosworth) a 1'51"; 7. Soppa-Ursich a 2'07"; 8. Barbuiani-Cavallari (Ford Sierra Cosworth) a 2'24"; 9. Dalla Costa-Missaglia (Lancia Delta Hf) a 4'54"; 10. Bresil-Ferin (Lancia Delta Integrale) a 8'11" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Fusaro-Vaccari in 1.08'36"; 2. Battistel-Valmassoi a 1'03"; 3. Cariani-Fornasier a 8'33" (tutti su Fiat Cinquecento).

Classe 1400: 1. Fontani-Spelti in 1.01'10"; 2. Turco-Pigozzo a 19"; 3. Pieropan-De Bernardini a 1'07"; 4. Bo-setto-Bonfà a 2'29"; 5. Callegaro-Zanovello a 2'32"; 6. Secondin-Cappellotto (Fiat Uno 70 Sx) a 4'59"; 7. Da Col-Isotton a 5'38"; 8. Nerini-Gasperin a 7'24"; 9. Concina-Battaglia (Fiat Uno Sx) a 12'12" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1800: 1. Boria-Doriguzzi (Opel Corsa Gsi) in 1.00'40"; 2. Della Vecchia-Noseda a 18"; 3. Doretto-Cavallaro a 20"; 4. Mastellotto-Mutton (Alfa Romeo 33) a 30"; 5. Amati-Bertazzolo a 1'27"; 6. De Menego-Stefani a 2'21"; 7. Gonzo-Stevanin (Opel Corsa Gsi) a 5'45" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Chimentin-Santi (Renault Clio 16V) in 55'31"; 2. Giacomelli-Brigadoli (Opel Kadett Gsi) a 2'32"; 3. Dal Ponte-De Bona (Opel Manta Gte) a 4'34"; 4. Kaswalder-Mungora (Fiat Ritmo 130) a 6'13"; 5. Marcon-Rossetton (Opel Kadett Gsi) a 6'48"; 6. Tempestini-Rossi (Opel Manta) a 8'38"; 7. Tommaselli-Zotta (Fiat Ritmo 130) a 10'26"; 8. Contardi-Tommasini (Peugeot 309 Gti) a 10'28"; 9. Carletto-Serranti (Opel Manta Gte) a 12'09".

Classe 2500: 1. Basso-Andriolo (Bmw M3) in 55'18"; 2. Rossa-Boschetti a 1'36"; 3. Rigo-Corncini (Bmw M3) a 2'58"; 4. D'Abbramo-Da Lozzo (Bmw M3) a 3'32"; 5. Scalcon-Monsutti a 4'50"; 6. Fiorese-Bavareasco a 7'47" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo i.e.).

Classe oltre 2500: 1. De Cecco-Malisan in 53"; 2. Gasparotto-Zanella (Ford Sierra Cosworth) a 31"; 3. Gentile-Giacomin a 52"; 4. Ciscato-Lovato (Ford Sierra Cosworth) a 4'51" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).



Ora «Pilucco» si prende una pausa

Felicissimo, Roberto Rosati, per gli amici «Pilucco» sulla pedana di arrivo a S. Marcello Pistoiese comincia a credere davvero alla possibilità di conquistare la Coppa Italia 5. zona: «È stata una gara meravigliosa ma assai sofferta, perché dopo l'ultimo riordino a causa di alcuni seri problemi alla trasmissione, credevo di non terminare la gara. Poi, grazie ai meccanici dell'assistenza che sono intervenuti ripetutamente su un giunto, ho potuto terminare la gara nel migliore dei modi. Certamente con questo risultato posso guardare con ottimismo alla Coppa Italia. Comunque — aggiunge Rosati — ora mi attende un periodo di pausa. Sarò di nuovo in gara sicuramente al Rally di Livorno, ma se sarà necessario per mantenere la leadership della classifica potrò fare un'altra gara; forse Lucca».

Il pratese vola in classifica

Quattro gare disputate su cinque messe in calendario. Non è male come percentuale di rally disputati per quanto riguarda la 5. zona, ovvero la Toscana, con i tempi che corrono. Attualmente in testa alla classifica provvisoria della coppa Italia 5. zona troviamo, staccatissimo, Roberto Rosati con al suo attivo due primi e un secondo posto. Seguono Zonca e Macchi. Ecco comunque la classifica.

CLASSIFICA COPPA ITALIA

5. ZONA (dopo quattro gare)

1. Rosati	p. 275
2. Zonca	100
Macchi	100
4. Guerrieri	90
Bini	90
6. Zucchetti	75
Vescovi	75
8. Bertuzzi	60
Pucci	60
Cluffi	60

■ **RALLY FITALIA.** Si correrà il prossimo 18 luglio il 4. rally Fitalia, gara valida per il Campionato Rally Nazionali e per il Campionato Siciliano. La gara che si snoderà per 268 km in provincia di Messina, sui monti Nebrodix sarà articolata su cinque prove speciali per un totale di 87 km con partenza a mezzanotte e 1 minuto di domenica 18 luglio da Castell'Umberto.



RALLY 1. SERIE □ INCREDIBILE RIMONTA

Tra gli Abeti un gran Rosati

SAN MARCELLO PISTOIESE — Sembra proprio che le prove speciali situate sulle colline pistoiesi siano particolarmente gradite al pilota pratese Roberto Rosati, infatti dopo aver vinto quelle del Rally di Pistoia, è risultato il più veloce anche sulle undici, delle dodici in programma, nella 11. edizione del Rally degli Abeti, corso per l'occasione insieme al suo concittadino Fabrizio Becherucci. La gara, organizzata dalla scuderia Abeti Racing, valida per la quarta prova della Coppa Italia 5. zona a massimo coefficiente, è risultata movimentata, fin dalle verifiche, per alcune illustri assenze come quella di uno dei favoriti della gara: Gian Luca Zonca e di Simone Di Lella, vincitore del Gruppo N a Pistoia. La lotta al vertice, quindi, si restringeva a Rosati, Ancona, Zucchetti e l'idolo locale Fabio Danti. La coppia pratese partiva subito alla grande, come nello stile di «Pilucco», e si aggiudicava la prima speciale, ma sul secondo tratto cronometrato si sono presi un bello spavento a causa di

un testacoda con conseguente spegnimento del motore della loro Deltona. La cosa gli costava ben trenta secondi e la testa della classifica che veniva ereditata dall'equipaggio novarese Zucchetti-Dellacha. Sull'impegnativa prova di S. Marcello, altro colpo di scena ai vertici della classifica: il ferrarese Alessandro Ancona sbatteva violentemente la Sierra contro un platano e Antonio Manfrinato, che lo seguiva, era costretto prima a fermarsi, poi persa la necessaria concentrazione, imitava il suo collega poco prima del fine prova. Così il numerosissimo pubblico presente sulle speciali, si entusiasmava per l'incredibile rimonta di Rosati ai danni di Zucchetti. Rimonta che si concretizzava dopo la quinta prova, quando Rosati ritomava in testa alla gara, e aumentava considerevolmente il distacco, prova dopo prova, nonostante un preoccupante deterioramento di un giunto alla trasmissione, che veniva abilmente curato dai meccanici di Balbosca consentendo all'equipaggio del Team '86 di

giungere sul traguardo di S. Marcello con più di quaranta secondi di vantaggio sui rivali. Alle loro spalle, bella la lotta per la conquista del terzo podio e la vittoria fra le vetture di serie. Come era nelle logiche previsioni anticipate, il locale Fabio Danti controllava agevolmente la situazione in suo favore, fino a quando il motore della sua Ford Sierra Cosworth non lo ha abbandonato subito dopo la partenza dell'ottava speciale. Il testimone veniva allora preso dall'equipaggio bolognese Bertuzzi-Storai, al debutto con l'Escort Cosworth. Posizione che il bolognese difendeva dagli attacchi dei pistoiesi Bini-Ferretti. Molto spettacolare e avvincente la gara di Macchi, Lenci e Donati, giunti rispettivamente alle spalle dei primi, con i gemelli Donati costretti alla nona posizione a causa di una foratura sulla nona prova. Nella classifica del Challenge delle Polizie, vittorie di Rossi-Zaccagnino su Alfa 33 Ti davanti ai colleghi Mazzotti-Rossini su Renault Gt Turbo.

Giannandrea Cherubini

RALLY 1. SERIE

San Marcello Pistoiese (Pt), 30 maggio 1993

11. Rally degli Abeti

gara valida per la Coppa Italia 5. Zona (coeff. 5)

Le classifiche

Assoluta: Rosati-Becherucci (Lancia Delta HF) in 1.07'30"; 2. Zucchetti-Dellacha (Lancia Delta 16v) a 41"; 3. Bertuzzi-Storai (Ford Escort Cosworth) a 1'49"; 4. Bini-Ferretti (Ford Escort Cosworth) a 2'34"; 5. Macchi-Paoletti (Peugeot 309 Gti 16v) a 2'40"; 6. Lenci-Taccini (Peugeot 309 Gti 16v) a 3'09"; 7. Bandieri-Nalin (Ford Escort Cosworth) a 3'29"; 8. Galli-Pierotti (Ford Sierra Cosworth) a 3'51"; 9. Donati-Donati (Peugeot 205 Gti) a 4'06"; 10. Mantellassi-Gotti (Lancia Delta 16v) a 5'25".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Verbilli-Ferrari in 1.15'18"; 2. Stradi-Casari a 9"; 3. Gaddini-Castiglioni a 1'13"; 4. Bellucci-Orsini a 2'54"; 5. Baldelli-Sinibaldi a 3'02"; 6. Coppola-Baldi a 3'10"; 7. Giovannelli-Mascoli a 3'39"; 8. Mazzuoli-Armini a 3'50"; 9. Maggiori-D'Amario a 4'00"; 10. Lazzareschi-Lencioni a 4'19"; 11. Stoppioni-Pratesi a 4'41"; 12. Pellegrinetti-Andreotti a 5'02"; 13. Turini-Carmagnani a 12'24" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Cenni-Materozzi in 1.13'02"; 2. Cioni-Cioni (Renault Clio 16v) a 54"; 3. Cavalieri-Petrucci a 2'08"; 4. Bizzarri-Dongarrà a 2'28"; 5. Federighi-Bertuccelli a 2'59"; 6. Pape-rini-Tintori (Opel Corsa Gsi) a 3'10"; 7. Larini-Bonucci a 3'29"; 8. De Ricco (Opel Corsa Gsi) a 4'53"; 9. Righetti-Rinaldi a 4'58"; 10. Vangelisti-Bresciani a 5'01"; 11. Nardi-Gualtieri (Opel Corsa) a 5'12"; 12. Ferrari-Lazzeri a

SALITA □ PER «RICKY» SOLO IL SECONDO POSTO

Caliceti ama le curve di Todi

TODI — Mario Caliceti, ad un anno esatto, si è ripetuto a Todi portando la sua Osella Pa9, davanti a tutti. Per il bolognese si tratta del 4. successo nella salita umbra, che si snoda lungo i 9,7 km, che portano da Pontecuti a Quadro. Il pilota emiliano ha trovato il più diretto avversario in «Ricky» Braconi, finitogli alle spalle a 3"6. Caliceti si è candidato al successo finale sin dalle prove, anche se il suo tempo di 5'03"82 era stato «viziato» da un contatto con le protezioni. Caliceti infatti, incappato in un concorrente più lento, nel sorpassarlo aveva danneggiato il cofano posteriore. Ma dopo una notte di lavoro i meccanici hanno evidentemente risistemato al meglio la sua Osella 2 litri, visto l'ottimo tempo ottenuto dallo stesso in gara: 4'54"81 ad oltre 118 di media. Nulla da fare così per «Ricky» anche se papà Braconi era riuscito a trovare, dopo vari tentativi un buon assetto per la macchina del figlio, consentendogli ottimi progressi rispetto alle prove. Sul tracciato di casa il tuderte Canneori ha conquistato la 3. posizione assoluta. Problemi elettrici hanno però penalizzato il rendimento dell'Osella dell'umbro, classificatosi a 12" dal vincitore. Bielanski, che il sabato aveva insidiato Caliceti, in gara non è andato oltre la 4. piazza. In corsa il pilota di Avezzano ha commesso un grosso errore, rischiando di finire fuori in un tratto veloce: la fortuna l'ha assistito, escludendolo però dal podio. A Todi si sono dati appuntamento oltre 70 concorrenti per questa prova valida per la Coppa Csaì della Montagna. Ad aggiudicarsi il successo nel Gr. N è stato Casciola, che ha portato la sua Sierra Cosworth al 12. posto assoluto. In Gr. A Marco Poconi ha difeso al meglio sul tracciato amico i colori della Todi Corse. La sua Golf Gti 16V è risultata ancora una volta la migliore, innalzandosi sino al 10. posto assoluto della classifica finale. Il pilota umbro ha regolato la più potente Alfa 75 di «Giuseppe».

Enrico Rosi Cappellani

VELOCITÀ IN SALITA

Todi (Pg), 30 maggio 1993

10. salita di Todi

gara valida per la Coppa Csaì Centro-Sud

Le classifiche

Absoluta: 1. Caliceti (Osella Pa9) in 4'54"81 alla media di 118,44 kmh; 2. «Ricky» (Osella Pa9) a 3"61; 3. Canneori (Osella Pa9) a 12"01; 4. Bielanski (Osella Pa9) a 12"37; 5. Peroni (Bogani) a 17"89.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tirabassi in 6'13"43 alla media di 93,51 kmh; 2. Fattorini a 2"31; 3. Giardini a 8"29; 4. Chioccia a 9"02; 5. Sandroni a 10"32; 6. Colacino a 13"47; 7. Peroni S. a 15"73; 8. Broccoloni A. a 16"58; 9. Facioni a 26"31; 10. Angeli a 28"30; 11. Lametti a 54"61 (tutti su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Nuti (Peugeot 205 Gti) in 6'20"45 alla media di 91,786 kmh; 2. Derelitti (Opel Corsa Gsi) a 16"55; 3.

Campoli (Peugeot 205 Gti) a 26"08; 4. Peli (Peugeot 205 Gti) a 34"60; 5. Marini (Opel Corsa Gsi) a 1'02"79.

Classe 2000: 1. Saldi (Opel Kadett Gsi) in 6'08"17 alla media di 94,847; 2. Gallo (Opel Kadett Gsi) a 4"88; 3. Bennati (Fiat Ritmo) a 15"40; 4. Mastronicola (Peugeot 205 Gti) a 30"54; 5. Ciotti (Fiat Ritmo 130) a 32"91.

Classe 2500: 1. Pelorosso in 6'02"36 alla media di 96,368 kmh; 2. Brenti a 3"88; 3. Landi a 6"48; 4. Battaglia a 32"83; 5. Panfili a 58"38 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Casciola (Ford Sierra Cosworth) in 5'58"64 alla media di 97,367 kmh; 2. Gunnella (Nissan Sunny) a 9"24; 3. Lancioni (Ford Escort Turbo) a 14"42; 4. Piazzini G. (Ford Sierra Cosworth) a 42"41.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Fogliani (Peugeot 205 Rallye) in 6'01"19 alla media di 96,680 kmh; 2. Laudato (Peugeot 205 Rallye) a 21"67.

Classe 1600: 1. Baccarelli (Alfa 33) in 6'11"09 alla media di 94,101 kmh; 2. Bertola (Alfa 33) a 5"98.

Classe 2000: 1. Poconi (Vw Golf Gti 16V) in 5'58"53 alla media di 97,397 kmh.

Classe 2500: 1. «Giuseppe» (Alfa 75) in 5'59"47 alla media di 97,143 kmh.

SPORT

Classe 2000: 1. Caliceti in 4'54"81 alla media di 118,44; 2. Canneori a 12"01; 3. Bielanski a 12"37; 4. Nucera a 1'00"42 (tutti su Osella Pa9).

Classe 2500: 1. «Ricky» (Osella Pa9) in 4'58"42 alla media di 117,01.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Proietti (Bogani) in 5'24"99 alla media di 102,66; 2. Franceschini (Symbol) a 6"53; 3. Pantaleoni (Lucchini) a 22"84; 4. «Dark» a 34"57; 5. Gerardi a 43"81.

Classe 3000: 1. Peroni G. (Bogani) in 5'12"70 alla media di 111,67 kmh; 2. Breschi (Lucchini) in 5'40"12.

6'08"; Fespesiani-Fini (Renault Clio 16v) a 6'10"; 14. Zambonelli-Binozzi (Opel Kadett Gsi 16v) a 6'13"; 15. Cerretti-Marcellini (Peugeot 205 Gti) a 12'04"; 16. Rossi-Cipriani (Peugeot 205 Gti) a 12'04"; 16. Rossi-Cipriani (Peugeot 205 Gti) a 14'39" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gt 16v).

Classe 2500: 1. Siddi-Marigo in 1.15'24"; 2. Panichella-Pinna a 2'22"; 3. Pernice-Paoli a 4'51"; 4. Colò-Bonanni a 4'55"; 5. Castiglione-Bertelloni a 6'12"; 6. Campani-Bandini a 6'19"; 7. Spinelli-Meacci a 7'31" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Bertuzzi-Storai (Ford Escort Cosworth) in 1.09'19"; 2. Bini-Ferretti (Ford Escort Cosworth) a 45"; 3. Banderini-Nalin (Ford Escort Cosworth) a 1'40"; 4. Galli-Pierotti (Ford Sierra Cosworth) a 2'02"; 5. Mantellassi-Gotti (Lancia Delta 16v) a 3'36"; 6. Maggi-Quarantini (Lancia Delta Hf) a 6'25"; 7. Rafanelli-Bertonasco (Lancia Delta Hf) a 7'14"; 8. Toninelli-Vignali (Lancia Delta 16v) a 11'37"; 9. Scricciolo-Innocenti (Lancia Delta 16v) a 16'26".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Pescio-Frandi in 1.15'28"; 2. Gai-Bianchino a 20"; 3. Franca-Villani a 1'31"; 4. Ilari-Baldi a 4'36"; 5. Tiezzi-Lombardi a 6'54"; 6. Garbini-Pietrini (Fiat Uno 70 s) a 7'50"; 7. Topazzini-Kraft a 11'47"; 8. Gherdini-Cecchini (Rover 114 Gti 16v) a 21'33" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Macchi-Paoletti (Peugeot 309 Gti 16v) in 1.10'10"; 2. Lenci-Taccini (Peugeot 309 Gti 16v) a 29"; 3. Donati-Donati (Peugeot 205 Gti) a 1'26"; 4. Sarti-Raffaelli (Vw Golf Gti 16v) a 3'00"; 5. Braccini-Giusti (Peugeot 205 Gti); 6. Landi-Pellegrini (Opel Corsa Gsi) a 6'57"; 7. Rossi-Zaccagnino (Alfa Romeo 33 Ti) a 7'45"; 8. Paladini-Puglisi (Opel Manta) a 9'54".

Classe 2500: 1. Bianchi-Ferrarin in 1.15'37"; 2. Giannini-Solari a 2'53"; 3. Meniconi-Paoli a 3'34"; 4. Mazzotti-Rossini (Renault 5 Gt Turbo) a 3'36" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Rosati-Becherucci (Lancia Delta Hf) in 1.07'30"; 2. Zucchetti-Dellacha (Lancia Delta Int. 16v) a 41"; 3. Ranalli-Vezzani (Renault 21 Turbo) a 8'27"; 4. Frangioni-Landi (Ford Escort Rs) a 18'53".



fotografieBlondo



Nell'altra pagina, Roberto Rosati con la Delta Hf ha vinto la sua seconda gara di Coppa Italia 5. zona. Questa volta si è imposto al rally degli Abeti. Nella gara in salita di Todi quarto successo per Caliceti, sopra. A fianco nella foto sopra, «Ricky» benché aiutato dal babbo nella ricerca dell'assetto non è andato oltre il 2. posto. Terza piazza per il pilota di Todi Canneori, a fianco nella foto sotto

IL CASO

In Trentino sono tornate le corse. **Enrico Zobe** presidente della Scuderia Trentina spiega i motivi...

PIETRO GASPARRI

In Trentino sono tornati a rimbombare i motori delle auto da corsa. Dopo un anno di silenzio una mozione, nella quale si chiedeva la riapertura delle strade alle auto da corsa, è stata approvata dal consiglio provinciale, annullando quella precedente in cui si vietavano le gare automobilistiche sul territorio della provincia di Trento. È ovvio che come appassionati e come sportivi non possiamo che essere contenti, della decisione presa visto che, bene o male, intorno allo sport (di qualsiasi specialità si tratti) si concentrano quelle forze sane che, per fortuna, ancora esistono in questo Paese. Se c'è soddisfazione da parte nostra non poteva non esserci da parte della Scuderia Trentina: «Finalmente abbiamo assistito ad una decisione in cui ha prevalso il buon senso — ha affermato il presidente della Trentina, Enrico Zobe. — Personalmente non penso si si tratti di una mossa meramente opportunistica dal punto di vista politico».

«Come siete arrivati al ribaltamento di una situazione di chiusura totale per le corse automobilistiche, a quella di apertura?»

«Lo scorso anno in una seduta del Consiglio regionale, in cui molti consiglieri non erano in aula, riuscì a passare una mozione del Gruppo dei verdi che chiedeva di bloccare lo svolgimento delle corse automobilistiche sul territorio provinciale. Poi in questi dodici mesi, sotto il profilo politico, sono successe tantissime cose. Morale: all'inizio di maggio è stata pre-

sentata dalla maggioranza una nuova mozione con cui chiedeva di riannettere in provincia di Trento le gare automobilistiche. Questa volta in aula c'erano veramente tutti i consiglieri. Quindi, con la sola eccezione del voto contrario dei Verdi, la nuova mozione è passata e tutto si è sistemato. Abbiamo così potuto far nuovamente disputare la Levico-Vetriolopannarotta e al 90 per cento l'11 luglio si correrà nuovamente la Trento-Bondone».

— **I vincitori di dodici mesi fa, ed ora sconfitti, come hanno reagito?**

«La reazione è stata... sportiva — afferma Roberto Franceschini consigliere provinciale dei Verdi. — Personalmente sono andato alla premiazione della Levico ed ho consegnato al vincitore Mauro Nesti il nostro riconoscimento; una bella chiocciolina di ceramica. Notoriamente la chiocciola è un mollusco gasteropodo molto, ma molto lento».

— **Va bene, ma politicamente come avete reagito?**

«Ovviamente siamo rimasti fermi sulle nostre posizioni, che non sono, come molti credono, in contrasto con le auto da corsa per motivi di mero inquinamento».

— **Ma lei è veramente un avversario nemico dell'automobilismo sportivo?**

«Personalmente non mi sento nemico di nessuno, figuriamoci dell'automobilismo... e pensare che in passato sono stato anche commissario di percorso sia alla Levico che alla Trento-Bondone. Sono contro tutto ciò che, per motivi "particolari", non tiene conto della salvaguardia dell'ambiente».



SALITA □ LEVICO SALUTA IL DECENNALE

Si riparte con... Nesti

LEVICO — Nell'anno del ritorno in calendario, dopo la sospensione politica della scorsa stagione, la Levico-Vetriolopannarotta, riparte da Mauro Nesti. Il «toscano volante» si è infatti imposto per la terza volta consecutiva sui nove chilometri e duecentocinquanta metri che dalla località Guizza portano alle Terme di Vetriolo. Pur dovendo fare i conti con alcuni problemi di gioventù della sua nuovissima Lucchini motorizzata dal sei cilindri Bmw, Nesti si è imposto nell'edizione del decennale della corsa levicense con il tempo di 4'42"72 alla media di 117,784 kmh, lontano quindi dal record che lui stesso aveva stabilito nell'edizione del 1991 con il fantastico tempo di 4'29"30 ad oltre 123 kmh di media. Nesti, si è comunque impegnato a fondo ma una scatola dello sterzo poco diretta lo ha penalizzato non poco su alcuni tornanti stretti. Si rammarica invece il secondo arrivato, Roberto Biasioli, portacolori della Scuderia Trentina-Sige informatica, che per l'uscita di strada di un concorrente e la conseguente sospensione

di alcuni minuti, l'unica di tutta la gara, ha perso la giusta concentrazione che forse avrebbe portato ancora più vicino la Lucchini al suo amico e rivale Nesti. Terzo posto sul podio per uno scatenato Antonio Rossetto, driver preparatore che, con la sua Olmas 1300, è riuscito nell'impresa di piazzarsi così in alto nella generale. Dietro di lui la prima vettura del turismo: la Bmw M3 del roveretano Ennio Bisinelli che, facendo segnare il tempo di 5'09"16, un secondo esatto dal terzo classificato, ha abbassato di oltre quattro secondi il vecchio record di Zenere che resisteva dal 1990. Grazie al tempo di 5'09"91 Pierluigi Fuganti con la sua Lucchini 3000 decorata con i colori della bandiera degli Stati Uniti d'America ha fatto sua la categoria riservata alle sport nazionali piazzandosi inoltre al quinto posto assoluto. Dietro di lui, staccato di appena nove centesimi, si è piazzata l'Osella del compagno di colori Gianantonio Groff che ha preceduto la Ford Escort Cosworth di «Susy». Il pilota di Vittorio Veneto, alla sua prima uscita

stagionale con la vettura con la quale cercherà di difendere il titolo italiano conquistato lo scorso anno, ha davvero impressionato e dato spettacolo. Facendo segnare il tempo di 5'10"76 «Susy» ha abbassato infatti di quasi diciassette secondi il record di Gruppo N che già gli apparteneva.

Giorgio Lever

VELOCITÀ IN SALITA

Levico Terme (Tn), 30 maggio 1993
10. Levico-Vetriolopannarotta
 gara valida per la Coppa Csal

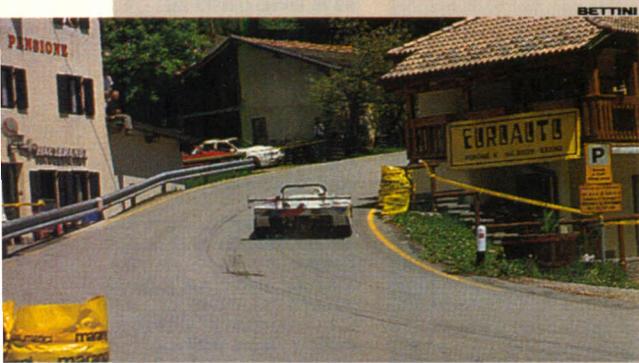
Le classifiche

Assoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) 4'42"72 alla media di 117,784 kmh; 2. Biasioli (Lucchini Sn 82) 4'50"36; 3. Rossetto (Olmas) 5'08"15; 4. Bisinelli (Bmw M3) 5'09"16; 5. Fuganti (Lucchini) 5'09"91; 6. Groff (Osella Pa/8) 5'10"00; 7. Susy (Ford Escort Cosworth) 5'10"76; 8. Odorizzi (Bmw M3) 5'12"73; 9. Marchi (Lucchini) 5'14"86; 10. Maggiani (Lucchini) 5'16"14.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tosini in 6'15"79 alla media di 88,613 kmh; 2. Frenes 6'17"65; 3. Freitag 6'17"79; 4. Geier 6'18"22; 5. Brunner 6'18"31; 6. Gracci 6'19"75; 7. Gozzer 6'21"32; 8. De Bastiani 6'21"97; 9. Rigo 6'22"40; 10. Zuech (Citroën Ax) 6'24"30; 11. De Camillis 6'34"27; 12. Capucci 6'54"40 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Pizzini in 6'28"27 alla media di 85,765 kmh; 2. Cescato 6'38"72; 3. Mercati (Peugeot 106 Xsi) 7'36"74 (tutti gli altri su Rover 114 Gi).



A Levico, dopo il divieto dello scorso anno, sono tornate le ...corse

SALITA □ ESORDIO STAGIONALE PER BARIBBI

Prima uscita primo successo



TAMAZZONI

Sopra, Baribbi con la Osella Pa9/90, si è imposto a Morbegno. Nesti, sotto, ha vinto, invece, nella Levico-Vetriolo dove il Gr.N è andato a «Susy», a lato



BETTINI

Classe 1600: 1. Stefanelli (Honda Civic) in 6'07"39 alla media di 90,369; 2. Streddo 6'10"47; 3. Picco 6'19"84; 4. Merli 6'22"43; 5. Scardino (Opel Corsa Gsi) 6'27"19; 6. Fenti 6'28"59 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Biccato (Opel Astra Gsi) in 5'50"61 alla media di 94,977 kmh; 2. Neuhauser (Opel Astra Gsi) 5'52"45; 3. Reifer (Opel Kadett Gsi) 5'57"50; 4. Da Ros (Peugeot 309 Gti) 6'01"93; 5. De Florian (Fiat Ritmo 130) 6'04"01; 6. Biasioli 6'15"24; 7. Giacomelli (Opel Astra Gsi) 6'19"70; 8. Nadin (Opel Kadett Gsi) 6'20"93; 9. Rigo (Opel Kadett Gsi) 6'21"74.

Classe 2500: 1. Schweigkofler in 5'41"55 alla media di 97,497 kmh; 2. Piras (Fiat Uno Turbo) 6'05"53; 3. Bagnara (Fiat Uno Turbo) 6'06"50; 4. Messetti 6'07"05; 5. Faresin (Fiat Uno Turbo) 6'15"11; 6. Sandrini 6'30"49 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. «Susy» in 5'10"76 alla media di 107,157 kmh; 2. Bonaccorsi 5'29"84; 3. Pase (Ford Sierra Cosworth) 5'35"52; 4. Faggioli 5'36"29 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Pedrotti (Peugeot 205 Rallye in 6'07"06 alla media di 90,721 kmh; 2. Mittersteiner (Vw Polo) 6'17"28; 3. Paolazzi (Vw Polo) 6'17"95; 4. Broggio (Peugeot 205 Rallye) 6'23"60; 5. Nobile (Metro) 6'36"27; 6. Toninato (Opel Corsa) 6'50"25.

Classe 1400: 1. Tomasi (Fiat Uno 70 Sx) in 6'15"87 alla media di 88,594 kmh; 2. Rocco (Fiat Uno 70) 6'23"41.

Classe 1600: 1. Armellini in 5'49"66 alla media di 95,235 kmh; 2. Pera (Toyota Corolla) 5'23"27; 3. Magnago 5'58"73; 4. Conci (Ford Escort) 5'59"62; 5. Costa 5'59"64; 6. Broggio 6'07"74; 7. Donati 6'17"68; 8. Tomasi 6'20"65; 9. Azzalini 6'46"29 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Depellegrini (Vw Scirocco) in 5'43"86 alla media di 96,842 kmh; 2. Barbuscia (Fiat Ritmo 130) 5'46"85; 3. Lorenzini (Opel Kadett Gsi) 5'53"49; 4. De Nale (Vw Golf Gti) 5'55"77; 5. Tosetto (Fiat Ritmo 130) 5'58"86; 6. Lovato (Fiat Ritmo 130) 6'01"62; 7. Proietti 6'12"15.

Classe 2500: 1. Bisinelli in 5'09"16 alla media di 107,711 kmh; 2. Odorizzi 5'12"73; 3. Giovanetti 5'20"26; 4. Fol-

tran (Fiat Uno Turbo) 5'52"23 (tutti gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. Faitelli (Alfa 75) in 5'47"98 alla media di 95,695 kmh; 2. Tellan (Alfa 75 Turbo Evoluzione) 5'52"03; 3. «Principino» (Ford Sierra Cosworth) 5'58"53; 4. Casagrande (Alfa 75 Turbo) 6'03"75; 5. Facchinello (Lancia Delta Integrale) 6'26"19.

SPORT

Classe 1300: 1. Rossetto (Lola Olmas) in 5'08"16 alla media di 108,061 kmh; 2. De Gan (Glpi) 5'22"41; 3. Lipparini (Glpi) 5'36"78.

Classe 2000: 1. Biasioli (Lucchini Sn) in 4'50"36 alla media di 114,685 kmh; 2. Groff (Osella Pa/8) 5'10"00; 3. Dan (Osella Pa/3) 5'31"98.

Classe 2500: 1. «Kaboo» (Olmas) in 5'29"25 alla media di 101,139 kmh; 2. Ronchi (Symbol) 6'36"96.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Marchi in 5'14"86 alla media di 105,761 kmh; 2. Maggiani 5'16"14; 3. Prossliner (Symbol) 5'34"63; 4. Amadio 5'37"77; 5. Bietreasto 5'54"06 (tutti gli altri su Lucchini).

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini) 4'42"72; 2. Fuganti (Lucchini) in 5'09"91; 3. Magnani (Symbol) 5'31"17.

MORBEGNO - Quasi tutto secondo pronostico nella ottava edizione della Morbegno-Albaredo, valida per la Coppa Csa della Montagna, vinta per la quarta volta da Ezio Baribbi su Osella Pa 9/90. Il quasi è dovuto al fatto che, oltre il successo del forte pilota bresciano, era dato per scontato che anche il suo stesso record, fissato nel 1985 in 4'01"07, venisse ritoccato. Visto poi che in prova il portacolori della scuderia Mirabella Mille Miglia era arrivato a pochi centesimi dalla sua miglior prestazione assoluta, tutto lasciava supporre che Baribbi alla fine della corsa avrebbe festeggiato sia per il trionfo che per il nuovo record. A negare questa duplice gioia a Baribbi sono stati il tracciato sporco d'olio nella parte finale ed il motore Bmw della sua Osella che in gara manifestava «buchi» di potenza. Alle spalle del vincitore la lotta per la piazza d'onore fra Luigi Bormolini e Gian Maria Castelli, ha visto prevalere, seppure di pochissimo, il primo. Il livignasco Bormolini, già vincitore su questo tracciato nell'89 e nel '91, pur con qualche problema di miscola delle gomme della sua Osella, si è detto soddisfatto della sua prestazione. Qualche rammarico invece per Gian Maria Castelli, anche se un terzo posto è appagante. Il tracciato selettivo, unito alla troppa irruenza di qualche pilota, ha fatto sì che i tempi della corsa alla fine fossero inferiori al previsto, per il gran lavoro degli uomini addetti ai carri attrezzi. Per quanto riguarda le vetture di produzione c'è da registrare in Gruppo A il successo di Mario Stagni su Lancia Delta 16V, il quale sperava nella pioggia per sopravvivere i prototipi, mentre in Gruppo N vittoria per l'outdiser Pietro Tosini (Ford Escort Cosworth), con i favoriti Schieghi e Santus ritirati.

Gianfranco Reduzzi

SALITA

Morbegno (So), 30 maggio 1993

Salita Morbegno-Albaredo
gara valida per la Coppa Csa

Le classifiche

Absoluta: 1. Baribbi (Osella Pa 9/90) in 4'04"83; 2. Bormolini L. (Osella Pa 2/10) a 11"67; 3. Castelli (Lucchini) a 11"85; 4. Zanini (Osella) a 15"99; 5. Bormolini F. (Stenger) a 17"81; 6. Panzeri (Osella Pa 10) a 23"05; 7. Stagni (Lancia Delta 16V) a 40"46; 9. De Giobbi (Lancia Delta 16V) a 50"13; 10. Tosini (Ford Escort Cosworth) a 51"93.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Petrelli in 5'17"89; 2. Castelli a 3"76; 3. Strazzeri a 11"27; 4. Gabrielli a 43"33; 5. Ragazzi a 45"06; 6. Salvagni a 49"95 (tutti su Peugeot 205).

Classe 1400: 1. Rigamonti (Peugeot 106) in 5'36"98.

Classe 1600: 1. Armeni (Peugeot 205 Gti) in 5'19"04; 2. Gadaldi (Opel Corsa) a 11"40; 3. Del Molino (Peugeot 205 Gti) a 12"87; 4. Balsamo (Peugeot 205 Gti) a 26"29; 5. Scaramella (Peugeot 205 Gti) a 28"50.

Classe 2000: 1. Mattaboni in 4'58"22; 2. Sgualdino a 11"10; 3. Libanoro a 11"29; 4. Caspani a 12"74; 5. Bormolini a 16"44; 6. Besta a 21"18; 7. Paganoni (Opel Kadett Gsi) a 23"80; 8. Bugna a 26"02; 9. Proh a 32"33; 10. Sposetti (Ritmo) a 59"76 (tutti gli altri su Peugeot 309).

Classe 2500: 1. Giardelli (Renault 5 Turbo) in 4'58"29; 2. Selva (Renault Turbo) a 19"76; 3. Conti (Fiat Uno Turbo) a 25"17; 4. Bolgè (Renault 5 Turbo) a 1'20"30.

Classe oltre 2500: 1. Tosini (Ford Escort Cosworth) in 4'56"76; 2. Oberti a 3"46; 3. Colmegna a 5"21; 4. Rainoldi a 9"50; 5. Rovelli (Ford Sierra Cosworth) a 9"59; 6. Valli a 10"28; 7. Bavo a 13"30; 8. Leuciatti a 25"39 (tutti gli altri su Lancia Delta).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Lambertenghi in 5'04"29; 2. Pieraccini a 10"12; 3. D'Alpaos a 19"69; 4. Monbrutto (Citroën AX Sport) a 43"77; 5. Brambilla (Opel Corsa) a 1'39"37 (tutti gli altri su Peugeot 205).

Classe 1400: 1. Oddo (Fiat Uno) in 5'31"88; 2. Gambiagli (Peugeot 106) a 6"57.

Classe 1600: 1. Finguerra (Toyota Corolla) in 4'56"99; 2. Spinetti (Peugeot 205) a 19"78.

Classe 2000: 1. Nuccio (Fiat Ritmo) in 4'58"32; 2. Gianatti (Opel Manta) a 56"13.

Classe 2500: 1. Falcetta (Renault 5 Turbo) in 5'27"31; 2. Capellini (Fiat Uno Turbo) a 19"87; 3. Ratti (Fiat Uno Turbo) a 22"95.

Classe oltre 2500: 1. Stagni in 4'32"84; 2. Gallo a 12"45; 3. De Giobbi a 22"12; 4. Morini a 35"76; 5. Mostacchi (Ford Sierra Cosworth) a 38"52 (tutti gli altri su Lancia Delta).

Prototipi nazionali

Classe 2500: 1. Panzeri (Osella Pa 10) in 4'27"88; 2. Presti (Ermolli) a 48"71.

Classe 3000: 1. Castelli (Lucchini) in 4'16"68.

Sport

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella Pa 9/90) in 4'04"83; 2. Zanini (Osella) a 15"99; 3. Bormolini (Stenger) a 17"81.

Classe 2500: 1. Bormolini (Osella Pa 10) in 4'16"50.

Classe oltre 2500: 1. Santini (Symbol) in 4'59"69.

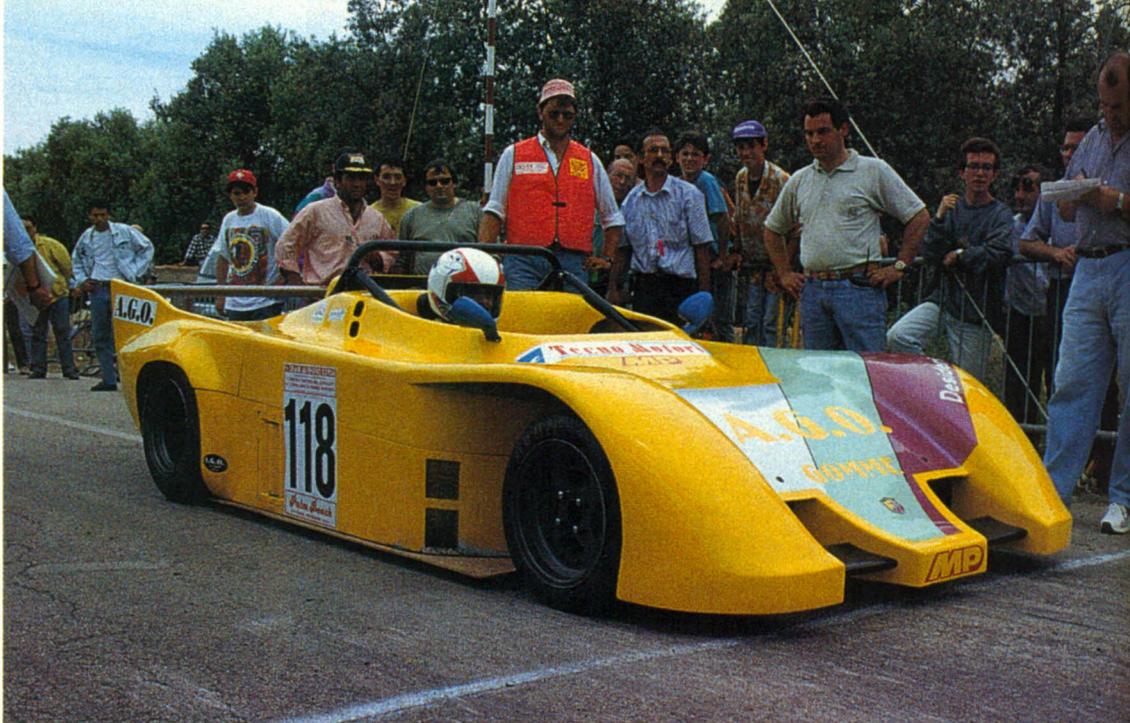
Scanavino lancia la sfida

La classica gara in salita Cesana-Sestriere (valida anche per il campionato europeo oltretutto per l'italiano) che si correrà a metà luglio è sempre stata una delle corse preferite dal ds della scuderia Supergara Mauro Scanavino. Da anni infatti Scanavino è alla via della cronoscata con una Peugeot della scuderia. Per quest'anno, poi, ha pensato di lanciare una sfida non con la Peugeot, ma visto che i colori Supergara sono passati al servizio Fiat, con una Cinquecento. Indubbiamente la sfida non riguarda i giovani rampanti del Trofeo che partecipano al Civm, ma è lanciata ai vari personaggi dell'ambiente. Si va da Mauro Canavoso, organizzatore della gara di Susa, agli uomini Fiat vicini al Trofeo Cinquecento e a vari personaggi della Csa. Indubbiamente sarà una simpatica gara nella... vera gara.

FISSORE. Massimiliano Fissore è tra i trofeisti delle Cinquecento che saranno al via di tutte e tre le specialità: difatti dopo i rally lo si vedrà al via degli slalom e di alcune gare del CIVM che si correranno al nord. Per il portacolori della Supergara oltre che all'impegno sportivo preme in questi mesi la futura laurea in giurisprudenza.

DEDICA. Ezio Baribbi al debutto stagionale nella gara di Morbegno ha dedicato il successo della Morbegno-Albaredo al presidente della Mirabella Mille Miglia. Vittorio Palazzani che proprio nei giorni precedenti la gara ha festeggiato i primi quarant'anni di attività della scuderia. Il sodalizio bresciano infatti ha mosso i primi passi nel mondo delle corse automobilistiche nel 1953 occupandosi nel corso della sua attività di quasi tutte le discipline e portando alla ribalta molti piloti.

DINASTIA DA CORSA. Brillante quinto posto assoluto nella Morbegno-Albaredo per Fausto Bormolini livignasco, figlio di Luigi, che è tornato a correre in provincia di Sondrio dopo la trasferta che lo ha visto impegnato in Austria in una prova per il Campionato Europeo della Montagna.



SLALOM □ NESSUN CONTINENTALE NELLA PROVA SARDA

Il Corallo è di Lasia con una sola manche

ALGHERO — Franco Lasia con il prototipo Pm 2000 si è aggiudicato l'ottavo trofeo Riviera del Corallo, quarta coppa Sergio Farris Motor's, valido come quinta prova del Campionato Italiano slalom. Lasia alla prima gara con il prototipo Abarth 2000 completamente rinnovato e con qualche problema al cambio, è giunto primo nonostante abbia disputato solo una manche. Non ha usufruito della situazione favorevole il dominatore di questo inizio di stagione in Sardegna, Salvatore Giagu con la Beta Montecarlo (due slalom, due vittorie) staccato di nove secondi. Gianni Perez con la fida Renault Gt Turbo è terzo a quattordici secondi autore di una seconda salita da manuale e precede il pilota di casa Salvatore Martinez. Quinto Angelo Serra su Beta Montecarlo. Nel gruppo N è primo Masotti, il Gruppo A è andato a Ottavio Secchi; lo Speciale è stato vinto da Gianni Perez; tra i prototipi è primo Giagu mentre Lasia si aggiudica la Sport Prototipi. L'algherese Franco Angioi sulla 500-2000 ha dimostrato di trovarsi a suo agio, realizzando il secondo tempo nella prima manche

e il migliore nella seconda, ma purtroppo sessanta penalità lo hanno fatto concludere in nona posizione. Da segnalare anche la prova di Giraldi (A112) entrato nei top ten.

Mario Lastretti

SLALOM

Alghero (Ss), 30 maggio 1993

8. Trofeo del Corallo

gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Lasia (Pm 2000) 178,30; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 187,06; 3. Perez G. (Renault 5 Gt Turbo) 192,73; 4. Martinez (Renault 5 Gt Turbo) 193,46; 5. Serra A. (Lancia Beta Montecarlo) 195,19; 6. Fois A. (Fiat X 1/9) 195,66; 7. Sechi (Osella) 196,36; 8. Giraldi (A112) 198,89; 9. Angioi F. (Fiat 500-2000) 201,01; 10. Marrone (Fiat X 1/9) 201,34.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Debidda 204,65; 2. Piras 205,83; 3. Cherchi (Citroën Ax)

208,08; 4. Santa Cruz 208,50; 5. Berutti 209,09; 6. Canu 212,62; 7. Tolu 220,92; 8. Muzzu 221,96; 9. Tiana 229,56 (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: 1. Farris (Opel Corsa Gti) 211,93 (tutti gli altri su Renault Clio 16V).

Classe 2000: 1. Masotti 204,93; 2. Portas 209,44; 3. Pala (Opel Astra Gti) 214,64.

Classe oltre 2000: 1. Tedde 207,04; 2. Porcu 207,73; 3. Nonna 218,07; 4. Canu 237,59 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Secchi O. 207,43; 2. De Candia 219,00; 3. Marroni 225,99 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 1600: 1. Serra T. (Renault 5 Gt turbo) 214,28.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Cannas 221,62; 2. Tilocca 224,21; 3. Cossu 234,73.

Classe 1000: 1. Canu (A 112) 212,50; 2. Biancu (Fiat 127) 215,70.

Classe 1150: 1. Giraldi 198,89; 2. Lai 204,88; 3. Pisoni 211,32; 4. Sanna 211,59; 5. Pinna 212,84; 6. Sotgiu 215,60; 7. Serra M. (Fiat 127) 222,91 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Destro (Samba) 202,68; 2. Masala C. (Fiat XC 1/9) 233,38.

Classe 1600: 1. Vacca 206,85; 2. Angioi G.M. 208,73; 3. Pala A. (Fiat Ritmo 105) 219,77; 4. Casu (Vw Golf) 271,62 (tutti altri su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Serra A. (Lancia Beta Montecarlo) 195,19; 2. Pittalis (Vw Golf Gti) 202,37.

Classe oltre 2000: 1. Perez G. 192,73; 2. Martinez 193,46; 3. Littera 202,02; 4. Perez F. 207,71; 5. Mannias 211,81; 6. Rossi (Ford Sierra Cosworth) 213,01 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Carta (Fiat 600) 206,91.

Classe 1600: 1. Loche (Fiat 127) 214,77.

Classe 2000: 1. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 187,06; 2. Fois 195,66; 3. Angioi F. (Fiat 500-2000) 201,01; 4. Marrone 201,34 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Lasia (MP 2000) 178,30; 2. Sechi (Osella) 196,36.

LASTRETTI

Lasia, in alto, ha portato al successo il suo Prototipo Pm 2000 nella gara sarda valida per l'italiano slalom, a cui non hanno partecipato i piloti del continente. 2. posto per Giagu, a lato, con la Lancia Beta Montecarlo. Nell'altra pagina, Mozzona ha vinto a Paesana con la sua Gmg-Sport



DOPO UN ANNO DI MESSA A PUNTO

Mozzone porta in vetta la Gmg

PAESANA — La più grossa soddisfazione Gianni Mozzone l'ha vissuta quando ha tagliato il traguardo dello slalom di Paesana, oggi dopo un anno di messa a punto della Gmg Sport finalmente ha vinto davanti ad un lotto di 100 partecipanti di tutto riguardo. Dopo il portacolori della Supergara infatti sul podio è salito Lorenzo Saracco con la Superdelta finalmente competitiva nei birilli dopo i tanti successi nelle gare su ghiaccio. Terzo posto un sempre più puntuale Mario Torterolo con l'Alpine Renault. Quarto Franco Cremonesi con la Sport Feder car ma nei piani alti della classifica anche i due piloti della classe S/4 Locatelli e Panaro, ancora una volta quinto e settimo assoluto. Si inseriscono invece nei primi dieci Roberto Gavotto su Lancia Beta Montecarlo e il vincitore del Gruppo A, Walter Giordano, ottavo assoluto con la Opel

Kadett. Belle le prestazioni di Cosimo Gulli, primo nella classe più bassa dei prototipi, dell'esordiente Giorgio Pozzo con l'Abarth prototipo ex-Comello, e di Maurizio Roascio primo nelle «vecchie» Fiat 500. Nelle nuove Cinquecento invece dopo una prima manche dominata da Saracco nella seconda salita il campione dei rally Marco Ascheri ha vinto a mani basse su Saracco e su Filippi.

(m. s.)

SLALOM

Paesana (Cn), 30 maggio 1993
Slalom Paesana
gara valida per la Coppa Csa 1. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Mozzone (Gmg Sport) 165,36; 2. Saracco (Superdelta) 168,48; 3. Torterolo (Alpine Renault A) 170,66; 4. Cremonesi (Feder car) 172,12; 5. Locatelli (Fiat 127).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ceriali (Peugeot 205 Rallye) 193,28; 2. Filippa (Peugeot 205 Rallye) 194,20; 3. Vacchetti (Peugeot 205 Rallye) 196,12; 4. Zampa (Peugeot 205 Rallye) 198,54.

Classe 1600: 1. De Ferrari (Opel Corsa) 198,02; 2. Giordano (Opel Corsa); 3. Tessa (Opel Corsa) 218,75.

Classe 2000: 1. Giordano (Opel Kadett) 186,57; 2. Ramello (Peugeot 205 Gti) 189,70; 3. Bodo (Renault Clio) 191,43; 4. Barbero (Peugeot 309 Gti) 168,33; 5. Masselli (Peugeot 205 Gti) 207,63.

Classe oltre 2000: 1. Lanteri 181,06; 2. Giatti 183,90; 3. Sappa (Fiat Uno Turbo) 184,26; 4. Vigo 186,64; 5. Dracone (Ford Escort Rs) 187,36; 6. Campus 188,38; 7. De Martini 190,19; 8. Maurino 191,02; 9. Cornaglia 192,78; 10. Cravotta 198,21; 11. Ghio (Lancia Delta 16V) 198,89; 12. Riva 201,78. Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Trevisan (Fiat Uno 70) 190,24; 2. Mattio (Peugeot 205 Rallye) 193,29; 3. De Martino (Peugeot 205 Rallye) 193,70; 4. Beltrando (Peugeot 205 Rallye) 196,74; 5. Balsamo (Peugeot 205 Rallye) 214,46.

Classe oltre 1600: 1. Giordano (Opel Kadett) 176,51; 2. Serembo (Peugeot 205 Gti) 183,62.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Lovoi 194,53; 2. Pairo 200,33; 3. Ponga 203,32; 4. Briatore 207,00; 5. Rosati 216,55;

Classe 700: 1. Roascio (500/700) 189,74; 2. Audermino (Fiat 126) 197,38; 3. Re (Fiat 500/700 cc); 4. Lovasio (Fiat 500/700) 388,28.

Classe 1000: 1. Cavaglia 186,47; 2. Perrosino 187,42; 3. Gregorio (Abarth 1000) 187,92; 4. Rattalino 188,28; 5. Meoni 189,09; 6. Bocco (Abarth 1000) 189,19; 7. Morando 190,10; 8. Tardanico 191,26;



MAGNANO

9. Ambrosiani 191,96; 10. Accastello 191,98; 11. Cafagna 198,09; 12. Ambrosiani 203,38 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1150: 1. Locatelli (Fiat 127 Sport) 173,74; 2. Panaro (A 112) 176,12; 3. Fazio (Fiat 127 Sport) 181,84; 4. Cirio (Fiat 127 Sport) 187,46; 5. Panebianco (Fiat 127 Sport); 6. Negro (A 112) 201,85; 7. Fogliame (A 112) 203,93; 8. Pollini (A 112) 204,86.

Classe 1300: 1. Cavalleri (Fiat X1/9) 177,68; 2. De Lorenzi (Simca) 184,40; 3. Sandroni (Fiat X1/9) 196,83.

Classe 1600: 1. Torterolo (Alpine Renault A 110) 170,66; 2. Pennazio (Fiat X1/9) 182,32; 3. Sartore (Abarth X1/9) 183,99; 4. Manna (Alfasud Sprint) 189,06; 5. Coero (Alpine Renault A) 196,99.

Classe 2000: 1. Gavotto (Lancia Beta Montecarlo) 179,05; 2. Niosi (Abarth X1/9) 182,91; 3. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 192,66; 4. Odello (Opel Ascona) 195,94.

Classe oltre 2.000: 1. Saracco (Superdelta) 168,48; 2. Aimar (Ford Sierra) 189,78; 3. Porrati (Porsche Carrera) 190,91; 4. Fontanone (Renault 5 Gt Turbo) 196,16.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Gulli (Fiat 500) 188,46; 2. Esposito (Fiat 126) 193,80.

Classe 1600: 1. Patete (Abarth) 175,90.

SPORT

Classe 2000: 1. Pozzo (Abarth) 182,84; 2. Lo Bosco (Fiat 127).

Classe 2000: 1. Mozzone (Gmg Sport) 165,36; 2. Cremonesi (Feder car) 172,38.

CINQUECENTO 1. Ascheri 192,91; 2. Saracco 193,81; 3. Filippi 195,14; 4. Fisso 202,56; 5. Destefanis 202,63; 6. Campus 204,50; 7. Giordano 204,92; 8. Calligaris 208,34; 9. Sandroni 208,73; 10. Borgna 209,58; 11. Belcastro 212,64.

SOLO 33 PARTECIPANTI A RENDE

Super Pranno

RENDE — Pasquale Pranno in Calabria sembra proprio non avere rivale degni di poterlo impensierire. Infatti dopo il successo conquistato nello slalom di Sartano, il pilota della Cosenza Corse si è imposto anche nella quarta edizione dello slalom di Rende, piccola cittadina alle porte di Cosenza. Allo slalom hanno preso parte trentatré concorrenti. La giornata caldissima e le insidie del tracciato, reso ostico per i suoi stretti tornanti, sono stati gli unici elementi che hanno impensierito Pranno, rendendo in alcuni casi più spettacolari le sue evoluzioni con la potente X1/9 motorizzata Bmw. Il pilota ha saputo imporsi con determinazione facendo capire le sue intenzioni ai rivali già dalla prima salita. Alle sue spalle con circa un secondo di ritardo Puglisi anche lui su Fiat X1/9 2000. Sul gradino più basso del podio è salito il giovane messinese Munafò autore di una gara magistrale con la piccola Fiat 127 autoperparata. Ottimo inizio di stagione per Coscarelli su Fiat Ritmo 130, 1. in classe N3. Sfortunata la prova di «Fac» su Lancia Beta Montecarlo che nella seconda frazione di gara doveva dare forfait a causa di una uscita di strada. Stessa sorte toccava a Pappalardo, portacolori della scuderia Condor.

Gaetano Tropea

SLALOM

Rende (Cs), 30 maggio 1993

4. slalom di Rende

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. P. Pranno (Fiat X1/9) 73,78; 2. Puglisi (Fiat X1/9) 74,48; 3. Munafò (Fiat 127) 77,21; 4. Surace (Fiat X1/9) 79,53; 5. Greta (Renault Gt T) 80,13; 6. Mucci (Simca R/2) 81,54; 7. Bruno (Simca R/2) 81,69; 8. Molinaro (Renault 5 Gt Turbo) 81,85; 9. Costantino (Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Priolo (Peugeot 205 Rallye) 84,69.

Classe 2000: 1. Coscarelli (Fiat Ritmo 130) 82,98;

2. Scibilla (Peugeot 205 Gti) 84,19; 3. Frascati (Peugeot 309 Gti) 84,79.

Classe oltre 2000: 1. Greta (Renault 5 Gt Turbo) 80,13; 2. Lo Giudice (Renault 5 Gt Turbo) 86,72; 3. Arcidiacono (Renault 5 Gt Turbo) 87,62; 4. Eusebio (Renault 5 Gt Turbo) 88,59.

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Molinaro 81,85; 2. Grimaldi 85,80; 3. Cannatelli 87,90 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Compagnino 84,12; 2. Maccarone 84,83; 3. Tortoreto 85,53.

Classe 1000: 1. Margareci (Fiat Panda) 83,80; 2. Bozzarello (Fiat 600) 84,97; 3. Barbera (A 112) 88,38.

Classe 1150: 1. Munafò 77,21; 2. Bruzzese 83,94; 3. Grimaldi 85,19; 4. Caruso 88,30; 5. Cannata 88,48 (tutti su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Bruno 81,69; 2. Bonanno 85,06 (tutti su Simca Rally 2).

Classe 2000: 1. Surace (Fiat X1/9) 79,53; 2. Pira (Vw Golf Gti) 82,74; 3. Fac (Lancia Beta Montecarlo) 83,71.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Pranno (Fiat X1/9) 73,78; 2. Puglisi (Fiat X1/9) 74,48; 3. Mucci (Simca R/2) 81,54.



BMW M3 6/90 NERA INTERNI IN PELLE ARIA CONDIZIONATA
BMW 535 M5 2/92 BLU METALLIZZATO FULL OPTIONAL
BMW 850 9/91 AUTOMATICA BLU MET. FULL OPTIONAL
FERRARI F40 LUGLIO-'90 ROSSO
FERRARI 348 TB 7/90 GRIGIO ARGENTO
FERRARI 330 GTC 6/88 ANTRACITE
FERRARI 348 TB 8/90 ROSSO
FERRARI MONDIAL 3.4 CABRIO 3/90 ROSSO - 600 KM
FERRARI TESTAROSSA 12/89 ROSSO
LANCIA BETA MONTECARLO 6/83 GRIGIO ARGENTO
MASERATI 4 PORTE 4.9 6/85 ARGENTO
PORSCHE 911 RS 3/92 ROSSO
PORSCHE 911 6/88 TURBO GRIGIO SCURO METALLIZZATO
ARIA TETTO PELLE
PORSCHE 928 S.4 6/89 GRIGIO SCURO MET. FULL OPTIONAL
ROLLS CORNICHE 6/86 CONVERTIBILE GRIGIO ARGENTO
ROLLS SILVER CLOUD III 6/62 BIANCA
SUMBEAM ALPINE SPIDER 6/66 ROSSO

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

SA.MO.CAR. spa

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

Cinquecento: il punto del Trofeo

Come nei rally anche negli slalom il Trofeo Cinquecento sta riscuotendo un notevole successo di partecipanti. Nella classifica del campionato italiano attualmente è in testa Filippi anche se la vecchia volpe Saracco rincorre l'attuale leader ad appena 3 punti. Di seguito la classifica.

TROFEO CINQUECENTO SLALOM (dopo 4 gare)

1. Filippi	p. 27
2. Saracco	24
3. Bacci	6
Cesari	6
Campus	6
6. Assirati	4
Bettocchi	4
Cavallini	4
9. Cassardo	2
C. Melluzzo	2
11. Villani	1
Belcastro	1

■ **SUPERSTIZIONE.** Chi l'ha detto che i piloti non sono superstiziosi. Alberto Nardari, in arte «Susy» per il giorno della gara ha voluto indossare sotto la tuta ignifuga la stessa maglietta che lo accompagna dallo scorso anno. Meglio non lasciare mai la vecchia via! Cappellari docet! (lo scorso anno Cappellari cambiò all'improvviso la sua maglietta il giorno della gara. Risultato tanti milioni di danni alla vettura).

■ **MANOVRE VIETATE SUI TORNANTI.** Mauro Nesti nella prima salita di prova del sabato non se l'aspettava di dover inserire la retromarcia per poter superare un tornante, il numero sette per la precisione. Lo sterzo della sua nuova Lucchini infatti necessita di una scatoletta più diretta cosa che il costruttore mantovano sta già predisponendo.

■ **TV.** Dopo l'esperienza positiva dello scorso anno, ritorna sugli schermi la trasmissione «Superslalom» trasmessa da Primantenna, in Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria. Le trasmissioni, sono iniziate giovedì 13 maggio. I prossimi appuntamenti di Superslalom sono previsti per il: 10 giugno; 24 giugno; 8 luglio; 2 settembre; 16 settembre; 30 settembre.

Salvatore Catapano, a destra su Fiat X1/9, ha vinto lo slalom Mostra d'Oltremare di Napoli, raggiungendo il 4. successo stagionale. Vittorio Insigne però, al centro, ha cercato di contrastarlo fino all'ultimo, accontentandosi poi della piazza d'onore. Sotto, Aulisio, 3. assoluto



SLALOM □ NELLA RASSEGNA INDOOR

Che show di Catapano a Napoli

NAPOLI — Quarto successo stagionale per Salvatore Catapano impostosi nello slalom Mostra d'Oltremare di Napoli, che ha chiuso la rassegna motoristica Show Motori Sport Vacanze. Per il giovane pilota campano, al volante della solita X1/9 2000 curata da Vincenzo Catapano con i colori Promoracing, la gara in circuito non è stata però agevole. Difficoltà nello sfruttare la potenza della vettura, un birillo abbattuto nella prima manche e un avversario insidiosissimo come Vittorio Insigne, non gli hanno permesso di affermarsi con più di un risicato mezzo secondo di vantaggio. Protagonista della giornata è stato senza dubbio Insigne, il quale anche se non più giovanissimo praticamente alle prime armi nelle gare automobilistiche, ha sfiorato il colpaccio, dopo il quarto posto di Montefiorino. Il pilota di S. Agata guida una X1/9 1600 ex-De Micheli con le insegne della scuderia Autosport Sorrento. Da rilevare anche il terzo posto di Umberto Ausilio su X1/9 autopreparata. Quarta e quinta piazza per Crescenzo Palomba (Fiat 600/1600) e Lui-

gi Vinaccia (A112), più in alto al termine della prima manche. Tra i cinquantuno al via bella la lotta tra le vetture Peugeot di Gruppo N ed A che hanno occupato dalla sesta alla nona posizione della graduatoria assoluta condotte dai fratelli Tommaso e Luigi Russo, Pasquale Cilito (Sull'unica 309 Gti) e Salvatore Langella, tutti racchiusi in poco più di un secondo. Tra gli sfortunati, nella gara organizzata dal Rombo Team Napoli, da citare Leonello Arduini, che ha rotto il cambio della sua Porsche 914 dopo essersi imposto il giorno prima nel Formula Rally.

Rosario Moselli



SLALOM

Napoli, 30 maggio 1993

1. Slalom Mostra d'Oltremare

valido per il Campionato Slalom Sud Italia.

Le classifiche

Absolute: 1. Catapano (Fiat X1/9 2000) pen. 140,54; 2. Insigne (Fiat X1/9 1600) 140,94; 3. Aulisio (Fiat X1/9 1600) 141,80; 4. Palomba (Fiat 600/1600) 142,93; 5. Vinaccia (A 112) 144,43; 7. Russo T. (Peugeot 205 Gti) 147,22; 7. Russo L. (Peugeot 205 Gti) 147,31; 8. Cilito (Peugeot 309 Gti) 147,68; 9. Langella (Peugeot 205 Gti) 148,47; 10. Cerbo (Fiat X1/9 1300) 148,78.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Di Nunzio (Peugeot 205 Rallye) 160,09.

Classe 2000: 1. Russo L. (Peugeot 205 Gti) 147,31; 2. Esposito (Peugeot 205 Gti) 150,09; 3. Maione (Peugeot 309 Gti) 152,98.

Classe oltre 2000: 1. Procope 153,20; 2. Savarese 154,32 (entrambi su Renault Gt Turbo).



GRUPPO A

Classe 1600: 1. Noviello (Peugeot 205 Rallye) 154,17; 2. Vendittoli (Alfa 33 Qv) 158,74; 3. Caliendo (Opel Corsa Sr) 160,13; 4. Nappa (Peugeot 205 Rallye) 165,31.

Classe oltre 1600: 1. Russo T. (Peugeot 205 Gti) 147,22; 2. Cilito (Peugeot 309 Gti) 147,68; 3. Langella (Peugeot 205 Gti) 148,47; 4. Perillo (Fiat Uno turbo) 159,31; 5. Vittozzi (Fiat Ritmo 130) 162,46.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Trinchillo 168,77; 2. Ferrara 170,28; 3. Sarnataro 174,44.

Classe 700: 1. Pagliaroli 159,75; 2. Orabona (Fiat 500) 162,49; 3. Pisacane (Fiat 500) 171,33; 4. Pace 175,64; 5. Lubrano 183,69. Gli altri su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Zorzetti (Fiat 127) 156,63; 2. Buongiorno (A 112) 157,35.

Classe 1150: 1. Vinaccia 144,43; 2. Saviano 149,88; 3. Forino 156,41; 4. Salsano (Fiat 128 3p) 159,96; 5. Impesi 161,47; 6. Borrelli (Fiat 127) 162,49.

Classe 1300: 1. Cerbo 148,78; 2. Travaini (Talbot Samba) 151,25; 3. Calce 153,37; 4. Di Bernardo (Mini 120) 153,98; 5. Valentini 159,38. (Gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Insigne 140,94; 2. Cuciniello 160,16. (Entrambi su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Casillo (Ford Escort Rs) 153,76; 2. Boccia (Vw Golf Gti) 159,39.

Classe oltre 2000: 1. Arduini (Porsche 914) 150,33; 2. Cola (Ford Escort Rs) 157,04; 3. Gallina (R5 Gt turbo) 158,83; 4. De Angelis (Fiat Ritmo 130) 170,84.

PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Aulisio (Fiat X1/9) 141,80; 2. Palomba (Fiat 600) 142,93; 3. Longobardi (Simca R2) 167,65.

Classe 2000: 1. Catapano (Fiat X1/9) 140,54.

BATTUTO FAUSTINO ZANDONÀ: L'ETERNO RIVALE

Massola espugna la Valtrompia

COLLIO — Leonardo Masola, su Fiat X 1/9, si è aggiudicato la vittoria assoluta nella seconda edizione dello slalom singolo di Collio Valtrompia, gara valida per la Coppa Csaì di seconda zona e organizzata dalla scuderia Biesse Corse. Il forte pilota mantovano ha avuto la meglio su Fausto Zandonà, a bordo del suo Prototipo Fiat 850, solo nella seconda salita con una prestazione di tutto rispetto. Infatti non solo ha scavalcato il valido rivale, che in precedenza gli era stato davanti di un solo centesimo di secondo, ma ha migliorato il suo tempo di ben 2"80. Le emozioni di questa gara in pratica si sono esaurite qui perché il terzo classificato Massimo Tomasini, su Opel Kadett, è finito staccato di quasi 8", a sua volta con un vantaggio sul quarto, Giovanni Rizzi su

Dallara, di 5". Il successo in Gruppo A è andato a Romano Pasquali su Fiat Uno Turbo, con largo margine nei confronti di Stefano Ciresola su Opel Kadett, che ha fatto fermare i cronometri su un tempo più alto di 2"32. Ancor più netto è stato il divario fra i migliori del Gruppo N. Infatti il bravo Enrico De Amici, con la sua Renault 5 Gt Turbo, ha vuto la meglio su Daniele Fiocco a bordo della meno potente Opel Astra di ben 8"42, mentre il terzo Gaetano Gottardelli su Peugeot 205 ha potuto recriminare per un distacco lievissimo di soli 12 centesimi di secondo. In ogni caso la gara si è svolta nella massima regolarità e i piloti hanno dato spettacolo, divertendo il pubblico, che ha potuto godere di una bella giornata di sole.

Francesco Spampinato

SLALOM

Collio Valtrompia (Bs), 30 maggio 1993

Slalom di Collio

gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) penalità 171,83; 2. Zandonà (Fiat 850 Prototipo) 172,60; 3. Tomasini (Opel Kadett) 180,12; 4. Rizzi (Dallara) 185,02; 5. Loda (Fiat 127) 186,80; 6. Landi (Fiat X 1/9) 190,38; 7. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 190,40; 8. Tomasini F. (Opel Ascona) 190,91; 9. Ghini (Fiat X 1/9) 192,71; 10. Ciresola (Opel Kadett) 192,72.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ruggeri (Peugeot 128,56); 2. Ottelli (Peugeot 205) 240,88.

Classe 1600: 1. Sartori (Peugeot 205) 205,96; 2. Contini (Opel Corsa) 207,24.

Classe 2000: 1. Fiocco (Opel Astra) 204,62; 2. Gottardelli (Peugeot 205) 204,74; 3. Dizioli (Fiat Abarth) 210,85; 4. Parladori (Opel Gsi) 229,30.

Classe oltre 2000: 1. De Amici 196,20; 2. Bagni 204,79; 3. Baresi 205,78; 4. Facchetti 212,17 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Sbardolini 198,87; 2. Beltrami 200,75; 3. Uboldi 209,99; 4. Bonafede (Alfa Romeo 33) 218,64; 5. Galante 225,87 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 1600: 1. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 190,40; 2. Ciresola (Opel Kadett)

192,72; 3. Camanini (Renault 5 Gt) 201,15.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Maffei 231,41.

Classe 1000: 1. Chiodini (A112) 196,92; 2. Merlo (A112) 197,51; 3. Turrelli (Fiat 127) 197,90.

Classe 1150: 1. Loda 186,80; 2. Quintarelli 197,56; 3. Carrera (A112) 223,99; 4. Bagni 232,52; 5. Trentini (A112) 237,36 (gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: Ghini 192,71; 2. Guerrato 198,12; 3. Sabatini 198,72; 4. Serena 205,63 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Rizzi (Dallara) 185,02; 2. Ponchiarri (Talbot Sunbeam) 206,67; 3. Pedretti (Talbot Tj) 208,76; 4. "Dariosopio" (Alfa Sprint) 211,31; 5. Conti (Alfa Sprint) 213,97; 6. Taiola (Fiat Ritmo) 219,42; 7. Baitelli (Renault Alpine) 220,90; 8. Ungari (Fiat X 1/9) 239,54.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 237,36.

Classe oltre 2000: 1. Tomasini M. (Opel Kadett) 180,12; 2. Tommasini F. (Opel Ascona) 190,91; 3. Salini (Renault 5) 211,34.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pandoldi (Fiat 500 16v) 197,96; 2. Visinoni (Fiat 500) 200,04.

Classe 2000: 1. Massola (Fiat X 1/9) 171,83; 2. Zandonà (Fiat 850) 172,60; 3. Landi (Fiat X 1/9) 190,38.



FESTA

FOTOLITO-SELETTICA-RIMINI

VACANZE AL MARE

LIDO DI CLASSE - HOTEL SORRISO ***

Fronte mare - Tranquillo - Pineta - Giardino - PISCINA PANORAMICA SUL MARE - Idrmassaggio - Ampio parcheggio - Menù a scelta - Buffet di verdure - Colazione a buffet - Feste - Camere con bagno, balcone e telefono - Centro sportivo - Bassa stagione 43.000/47.000, Alta 52.000/68.000 - Sconto bambini fino 50% - Tel. 0544/939167 - Priv. 0541/680176.

VILLAMARINA/CESENATICO - HOTEL EDELWEISS ***

Direttamente mare senza strade da attraversare - Garage auto chiuso, privato - Ogni confort - Menù alla carta, ottimo vino produzione propria - Colazione a buffet - OFFERTA PUBBLICITARIA: disponibilità Giugno, Luglio - Pensione completa 45.000/55.000 - Telefonateci 0547/86515 - Fax 86618

RIMINI/VISERBELLA

HOTEL ALBATROS *** - PISCINA

Tel. 0541/720300 - Fax 720549 - Modernissimo - Direttamente mare - Zona centrale - PISCINA riscaldata - Idrmassaggio (anche per cervicale) - PISCINA per bambini - Giardino - Giochi bambini - 2 parcheggi - Animazioni - Cucina emiliano-romagnola - Pesce - Colazione a buffet - Buffet di verdure - Pensione completa Giugno 60.000, Luglio 70.000, Agosto 80.000 - Bambini sconto 30-50%, fino 1 anno GRATIS - GESTIONE PROPRIETARI.

VACANZE A VISERBELLA DI RIMINI

Sul mare - Tranquillo e soleggiato - Ambiente accogliente e raffinato - Aria condizionata - PISCINA - Idrmassaggio curativo - Palestra

Splendido giardino - Grande parcheggio chiuso - Campo sportivo polivalente in erba - Menù a scelta e pesce tutti i giorni - Intrattenimenti ed escursioni - Bassa stagione 55.000/60.000, Alta 70.000/80.000 - Sconto bambini 30-50% - Telef. 0541-734639 - Fax 733370.

RIMINI - HOTEL MILORD ***

Tel. 0541/381766 - Vicinissimo mare - Moderno - Camere servizi, telefono, TV, filodiffusione - Colazione buffet - Buffet verdure - Cucina casalinga - Aria condizionata - Animazione - Giugno 41.000, Luglio 47.000/53.000, Agosto 75.000.

RIMINI/MARINA CENTRO - HOTEL COSTANZA ***

Tel. 0541/380381 - Splendida posizione sulla passeggiata - PISCINA - Moderni confort - Rinomata cucina - Scelta menù - Piacevoli vacanze - Giugno/Settembre 40.000/48.000, Luglio 58.000, Agosto 75.000/58.000 - Parcheggio.

RIMINI/MARINA CENTRO - HOTEL MILTON ****

Tel. 0541/54600 - Fax 54698 - Splendida posizione in mezzo al verde di fronte al mare - Zona residenziale - PISCINA - Sauna - Tennis - Palestra - Camere TV satellite, telefono - Serate di gala, animazione - Ampia scelta menù - Colazione buffet - Prezzi veramente pubblicitari - Pensione completa da 65.000 a 104.000.

RIMINI - HOTEL LEONI

Tel. 0541/380643 - Vacanze eccezionali - Direttamente mare - Moderno - Camere servizi, balconi vista mare - Ricca cucina con scelta menù - Parcheggio - Ampio giardino sulla passeggiata - Bassa 28.000/36.000, Luglio 38.000/44.000, Agosto 62.000/44.000.

RIMINI - HOTEL MAFY

Tel. 0541/380746 - Vicinissimo mare - Completamente rinnovato - Camere servizi - Ambiente familiare - Tranquillo - Cucina curata dai proprietari - Ampio soggiorno - Bassa 33.000/36.000, Luglio 38.000/42.000, complessive - Agosto interpellateci.

RIMINI - HOTEL BRASILIA

Tel. 0541/380195 - Sul mare - Tutte camere servizi balconi vista mare - Ascensore - Parcheggio - Sala TV - Giardino - Menù scelta - Giugno/Settembre 39.000/40.000, Luglio 44.000, Agosto 63.000/44.000 complessive.

RIMINI - HOTEL MORONI

Tel. 0541/380625 - 30 m. dal mare - Moderno - Tranquillo - Ogni confort - Ampio parcheggio - Cucina genuina - Menù a scelta - Giardino - Giugno/Settembre 30.000/35.000, Luglio e 23/31 Agosto 40.000 - Agosto interpellateci.

RIMINI - HOTEL MONTREAL

Viale Regina Elena, 129 - Tel. 0541/381171 - Sulla passeggiata - 30 mt. mare - Moderno, familiare - Camere servizi, telefono - Ascensore - Parcheggio - Cucina casalinga - Giugno/Settembre 30.000/36.000, Luglio 39.000/44.000, Agosto 64.000/44.000.

RIMINI - HOTEL ORIENTE *** sup.

Tel. 0541/385447 - Sulla passeggiata - Direttamente mare - PISCINA - Giardino - Garage - Camere TV color, frigobar - Serate di gala - Ricca scelta menù - Maggio-Giugno/Settembre 39.000/56.000, Luglio 51.000/62.000, Agosto 69.000/83.000.

RIMINI/MARINA CENTRO - HOTEL LUNGOMARE

Viale Vespucci, 18 - Tel. 0541/23842 - In prima fila sul lungomare, incantevole posizione centrale - Grande parco giardino recintato, parco giochi - Conduzione familiare - Colazione a buffet - Menù a scelta - Pensione completa: Giugno/Settembre 43.000/46.000, Luglio 54.000, Agosto 69.000, tutto compreso anche cabine al mare.

MAREBELLO/RIMINI - HOTEL MORFEO

Tel. 0541/373322 - 50 m. mare - Camere servizi, bar - Parcheggio - Ascensore - Cucina genuina - Colazione buffet, Buffet verdure - Promozionale Maggio-Giugno/Settembre 28.000/34.000, Luglio 40.000 COMPLESSIVE, Agosto interpellateci.

MAREBELLO/RIMINI - HOTEL VELVET

Tel. 0541/373264 - Vicinissimo mare - Moderno - Ogni confort - Ricca cucina casalinga curata dai proprietari - Feste all'aperto - Giugno/Settembre 36.000, Luglio 39.000/41.000, complessive - Agosto interpellateci.

MAREBELLO/RIMINI - HOTEL RAVELLO

Tel. 0541/373119 - Bellissima posizione sull'Ingresso spiaggia - Camere servizi, balcone - Ascensore - Bar - Tavernetta - Ampio terrazzo sul verde - Cucina sana e genuina - Giugno/Settembre 35.000/39.000, Luglio 40.000/45.000, Agosto 55.000, compreso cabine mare.

MAREBELLO/RIMINI - HOTEL PINUCCIA

Tel. 0541/370867 - Abit. 54634 - Sul mare - Camere servizi, balcone, telefono - Ascensore - Giardino - Parcheggio - Colazione buffet - Variatissimi menù tipici, buffet verdure - Bassa 39.000, Luglio 45.000, Agosto 59.000/45.000 - Sconto bambini.

RIVAZZURRA/RIMINI - HOTEL SISSI

Tel. 0541/372125 - Via Catania, 8 - 50 m. mare - Moderno - Ogni confort - Parcheggio - Camere servizi, balconi - Ascensore - Cucina casalinga - Maggio-Giugno/Settembre 30.000/33.000, Luglio 38.000/39.000, Agosto 51.000/41.000 complessive.

RIVAZZURRA/RIMINI - HOTEL STAR

Via Taranto - Tel. 0541/371370 - 20 m. mare - Camere servizi - Cucina genuina - Parcheggio - Giugno/27.000/31.000, Luglio 36.000, Agosto 49.000/36.000.

RIVAZZURRA/RIMINI

HOTEL FABER *** Tel. 0541/375290

HOTEL GAMBRRINUS *** Tel. 0541/375505

Basta con il solito tram... tram... Scegli il meglio! Alberghi 50 mt. mare - PISCINE con acquascivoli - Camere con TV color, telefono, servizi - Parcheggi - Raffinati menù a scelta - Giugno/Settembre 49.000, Luglio 49.000/59.000, Agosto 65.000/85.000.

RIVAZZURRA/RIMINI - HOTEL TRAFALGAR ***

Tel. 0541/373573 - Fax 0541/371910 - Nuovo - 150 m. dal mare in mezzo al verde - Grande PISCINA - Solarium panoramico - Raffinata cucina - Serate in allegria - Ampio parcheggio - Pensione completa a partire da 46.000.

RIVAZZURRA/RIMINI - HOTEL TAMANCO

Tel. 0541/373363 - Moderno, tranquillo - Tutti confort - TV gigante - Ricca cucina locale - Specialità pesce-carne alla brace, pasta fatta in casa - Parcheggio custodito - Offerta promozionale Luglio e dal 23-31/8/40.000/42.000, dal 1 al 22 Agosto 60.000/65.000, Settembre 38.000.

RIVAZZURRA/RIMINI - HOTEL BLUE RIBBON**

Tel. 0541/373208 - 20 m. mare - Ristrutturato - Ogni confort - Parcheggio - Bar - Ascensore - Camere servizi, cassaforte - Cucina genuina - Vari menù - Ambiente colazione - Bassa 35.000, Luglio 40.000, Agosto 55.000/41.000.

MIRAMARE/RIMINI - HOTEL TRE GRAZIE

Tel. 0541/375101 - 20 m. mare - Camere servizi, telefono - Cucina casalinga ben curata - Scelta menù - Maggio, Giugno e Settembre 29.000/35.000, Luglio 41.000, Agosto 55.000/41.000.

MIRAMARE/RIMINI - HOTEL GIUMER ***

Tel. 0541/372701 - Direttamente mare - Ogni confort - Parcheggio - Camere TV color - Scelta menù - Buffet americano - Giugno/Settembre 44.000/48.000, Luglio 52.000/55.000 complessive - Sconto famiglie - Agosto interpellateci.

RICCIONE - HOTEL ROYAL ***

Viale Gramsci, 110 - Tel. 0541/600331 - Fax 0541/601292 - Nuovissimo, appena inaugurato - Di categoria superiore, sorge in zona centrale, signorile, a 30 mt. dal mare. "Dimentichi tutto, chiami Royal le Sue vacanze". Se telefona subito, forse trova ancora una camera per Lei. Pensione completa da sole £. 55.000 a £. 84.000.

CATTOLICA - HOTEL DES BAINS ***

Viale Carducci, 129 - Tel. 0541/961490 - Sul mare - Moderno - Giardino - Parcheggio - Solarium - Aria condizionata - Biciclette - Colazione buffet - Scelta menù - Pensione completa: Maggio 40.000, Giugno/Settembre 47.000, Luglio 54.000/62.000, Agosto 77.000/62.000.

CATTOLICA - HOTEL MEDITERRANEO ***

Direttamente mare - Parcheggio coperto e custodito - Tennis - Gioco bocce - Feste in campagna - Solarium - Impianto TV - Frigo bar - Billardo - Colazione buffet - Menù a scelta - Pensione completa da 47.000 - Tel. 0541/963468 - Fax 0541/953670.

CATTOLICA - HOTEL TREVÌ

Categoria superiore - Direttamente spiaggia - Sala panoramica climatizzata - Parcheggio - Ricca scelta menù - Colazione buffet - Luglio 42.000/45.000, Luglio 54.000, Agosto 77.000/54.000 - Tel. 0541/967160 - Fax 963144.

GABICCE MARE - HOTEL SPIAGGIA ***

Tel. 0541/962756 - 953307 - In prima fila sul mare - Moderno - Ogni confort - Parcheggio - Ricca cucina tipica romagnola - Pensione completa Giugno/Settembre 45.000/48.000, Luglio 53.000/58.000, Agosto 75.000, dal 25-8 60.000 - Sconto bambini.

PESARO - HOTEL EMBASSY MAJESTIC *** sup.

Tel. 0721/32288-32266 - Fax 32424 - Direttamente sul mare - Piscina - Parcheggio - Garage - I confort più moderni - Ristorante con vista panoramica - Sport - Divertimenti - Animazione - Grande scelta a buffet - Giugno/Settembre 44.000, Luglio 50.000/64.000, dal 7-21 Agosto 82.000 - Sconti speciali bambini.

Open Vst: classifiche tricolori

Prosegue, anche se non a ritmi serrati, il campionato italiano Open Velocità su Terra. A tuttora, comprese le due prove invernali di velocità su ghiaccio, sono state corse quattro gare. Sopite le polemiche, che erano sorte ad inizio stagione, a Lonato gli animi dei piloti erano abbastanza tranquilli anche se c'è stato da ridere sulla disputa delle semifinali. Dal punto di vista sportivo, Forti con il suo terzo posto di categoria ha aumentato il vantaggio in testa alla classifica. Anche Tamburini ha ulteriormente incrementato il suo vantaggio tra le monoposto e ora è alla ricerca di Forti per l'assoluta. Di seguito comunque le classifiche complete.

CAMPIONATO ITALIANO OPEN VST (dopo 4 gare)

Categoria Turismo

1. Colombi	p. 30
2. Noris	7,5
3. Buriotti	6

Categoria Sport

1. Forti	p. 87
2. Melli	54
3. Masioli	45
4. Catorcini	38,8
5. Biagioni	24

Categoria Monoposto

1. Tamburini	p. 60
2. Centolani	40,5
3. Stecca	40
4. Caldarola	39,6
5. Ruffato	31

Classe sport 1800

1. Melli	p. 26
2. Catorcini	13
3. Biagioni	12

Classe sport 4 x 4

1. Forti	p. 37
2. Gallotta	19
3. Masioli	18

Classe promotion

1. Tavoni	p. 36
2. Benvegnù	14
3. Monti	13

Classe junior

1. Serrone	p. 26,4
2. Alletto	12
3. Brioni	9

Classe monoposto

1. Tamburini	p. 27
2. Stecca	18
3. Caldarola	17,6

OPEN VST □ CALDAROLA 2. IN EXTREMIS

Tamburini dà spettacolo

LONATO — Luciano Tamburini, sul suo Prototipo Porsche con Domenico Caldarola sempre su Prototipo Porsche, Dino Baldisser su Prototipo Lancia e Remo Apostoli su Prototipo Porsche, classificatisi nell'ordine, hanno riscattato nella loro finale una scialba e stucchevole giornata di gare disputate sulla pista di Lonato nell'ambito della seconda (quarta, tenendo conto anche delle gare su ghiaccio) prova del campionato open velocità su Terra. Il forte pilota di casa ha avuto la meglio sugli avversari solo nell'ultimo giro in programma dopo una lotta entusiasmante. Baldisser è scattato subito in testa, seguito da Tamburini e Apostoli. Quest'ultimo approfittava della bagarre fra i due capofila per portarsi in seconda posizione, ma veniva urtato da Baldisser e finiva in testa coda, danneggiando Tamburini, cosicché il veneto balzava al comando. Fra Baldisser e Tamburini iniziava una lunga lotta che consentiva a Caldarola di recuperare terreno dopo aver superato Apostoli, ormai disunitosi nel tentativo di recuperare. Nell'ultimo giro Tamburini piazzava la zampata vincente e Caldarola puniva l'eccessiva foga di Baldisser superandolo a sua volta. Questo emozionante

spettacolo non è riuscito, comunque, a far dimenticare al folto pubblico il resto della manifestazione, trascinatasi per tutta la giornata senza alcun aspetto positivo. Adonta degli oltre cento iscritti al campionato i presenti erano poco più di una trentina, tanto è vero che le classifiche sono state determinate quasi esclusivamente dai ritiri causati da guasti meccanici.

Francesco Spampinato

VELOCITÀ SU TERRA

Lonato (Bs), 30 maggio 1993

Velocità su terra a Lonato

gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

CATEGORIA SPORT

Classe 1800: 1. Catorcini (Lancia Beta) 15'13"75; 2. Melli (Lancia Delta Hf)

15'27"35; 3. Carretti (Opel Kadett Gsi) 15'27"69; 4. Righini (Fiat Ritmo) 16'09"72; 5. Lisi (Fiat X1/9) 12 giri; Luminari (Volkswagen) 11 giri; 7. Lulli (Fiat Ritmo) 10 giri; 8. Guarini (Ford Escort).

Sport 4 x 4: 1. Rossetti (Lancia Delta Hf) 12'57"33; 2. Benci (Lancia Delta) 12'59"38; 3. Forti (Porsche 4 x 4) 13'08"62; 4. Masioli (Porsche Carrera) 13'30"21.

Classe 3500: 1. Romanisio (Porsche) 13'12"45; 2. Vottero (Fiat X 1/9) a 1 giro.

CATEGORIA MONOPOSTO

Junior: 1. Brioni (Fiat 1600) 14'04"48; 2. Serrone (Lancia 1600) 14'11"28; 3. Casalboni (Lancia 1600) 15'11"62.

Promotion: 1. Tavoni (Go-Pro) 13'52"53; 2. Benvegnù (Go-Pro) 14'28"86; 3. Monti (Honda) 14'49"61; 4. Maroadi (Go-Pro) 10 giri.

Monoposto: 1. Tamburini (Prototipo Porsche) 12'03"87; 2. Caldarola (Prototipo Porsche) 12'04"35; 3. Baldisser (Prototipo Lancia) 12'04"78; 4. Apostoli (Prototipo Porsche) 12'28"45; 5. Centolani (Prototipo BMW) 12'30"79 (11 giri); 6. Licheni (Prototipo BMW).



foto:grafieBIONDO

F. RALLY □ CESARI EROE DEL FORO

Alla Delta S4 la finalissima

VICENZA — L'assoluta superiorità della sua Lancia Delta S4 non rendeva certo necessario ad Augusto Cesari il tifo del pubblico, eppure i tantissimi spettatori accorsi al Foro Boario erano tutti con lui: ogni volta che scendeva in pista a domare il suo mostro lo show era assicurato! Cesari così ha dominato prima la sua classe, davanti a Dall'Asta e Rizzi, mentre Simone Romagna, figlio di Illide, ha dato forfait per problemi tecnici. Nella Finalissima,

sfida spettacolare che mette a confronto tutti i vincitori di classe, Cesari ha preceduto nell'ordine Pellizzari, giunto comunque, con un mezzo decisamente inferiore alla S4, a soli 2" dal vincitore, De Biasi, Maggian e Merzi. Andrea Pellizzari ha regolato in quarta classe un Maroni che, dopo i primi giri a contatto del leader, ha perso progressivamente terreno a causa di gomme troppo morbide. Nuori ha preceduto per il terzo posto Zantomasi,

poco concentrato. De Biasi ha dettato legge con la sua X 1/9 in terza classe, dove ad avvicinare è stato lo scontro sul filo dei centesimi tra Capelli e Iannò, che hanno concluso nell'ordine a causa di un problema di trasmissione all'ultimo giro per l'alfiere del Team Bardi. Maggian ha avuto i problemi in seconda classe per passare la 127 di Rossetto mentre è stato il Merzi leader senza problemi della prima classe.

Claudio Pavarello

FORMULA RALLY

Vicenza, 30 maggio 1993

Trofeo Padova Cross

Le classifiche

Finalissima: 1. Cesari (Lancia Delta S4) in 3'02"99; 2. Pellizzari (Lancia 1600) a 2"17; 3. De Biasi (Fiat X 1/9) a 5"12; 4. Maggian (Fiat 127) a 29"51; 5. Merzi (Peugeot 205 Gti) a 31"18.

PRIMO RAGGRUPPAMENTO

Prima classe: 1. Merzi in 6'17"56; 2. Serblin (Honda Civic) a 6"48; 3. Albano a 14"14; 4. Zadra a 24" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

SECONDO RAGGRUPPAMENTO

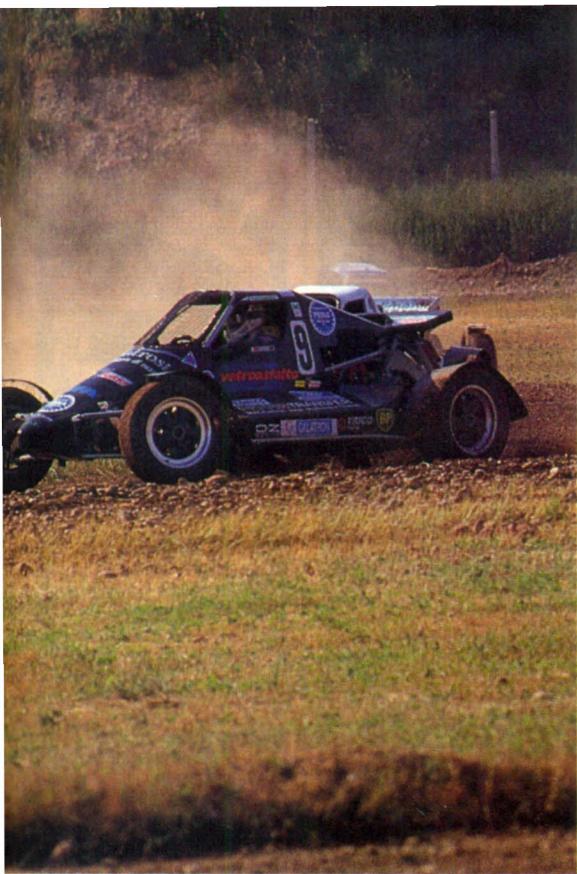
Seconda classe: 1. Maggian (Fiat 127) in 6'15"33; 2. Rossetto (Fiat 127) a 5"92; 3. Dall'Antonia (Fiat 500-1000) a 9"89; 4. Sella (A 112) a 15"24.

Terza classe: 1. De Biasi (Fiat X 1/9) in 5'45"99; 2. Capelli (Sunbeam Lotus) a 24"77; 3. Iannò (Fiat Ritmo) a 28"98; 4. Pettenuzzo (Fiat X 1/9) a 32"45.

Quarta classe: 1. Pellizzari (Lancia 1600) in 5'34"73; 3. Nori (Suzuki) a 8"67; 4. Zantomasi (Porsche) a 10"17.

TERZO RAGGRUPPAMENTO

Quinta classe: 1. Cesari (Lancia Delta S4) in 5'31"43; 2. Dall'Asta (Lancia Delta Int. 8V) a 46"03; 3. Rizzi (Lancia Delta 16 V) a 55"66.



Sopra, Tamburini si è imposto nella gara di Vst a Lonato. Per Benci, a sinistra, un ottimo secondo posto di classe. A destra, Arduini primo nel 2. raggruppamento nel F. Rally a Napoli

F. RALLY □ ALLA FIERA D'OLTREMARE

Langella prende il volo

NAPOLI — Nell'ambito dello Show Motori Sport Vacanze, si è svolta sabato 29 maggio, la prima delle due gare automobilistiche in programma, una Formula rally su asfalto. La gara, organizzata dal Rombo team Napoli, ha visto 38 vetture presenti, che hanno dato spettacolo al numeroso pubblico accorso. Sfruttando il sistema dell'eliminazione diretta attraverso delle combattutissime batterie, si è giunti alle finali, risultate molto spettacolari, anche per il fatto che si sono svolte entrambe in notturna, a tutto vantaggio dello spettacolo. Così nella finale del primo raggruppamento, la vittoria è andata a Salvatore Langella su Peugeot 205 Gti, che è riuscito a battere la Renault 5 Gt Turbo di Bifulco, e la Peugeot 205 Gti di Luigi Russo. Nel 2. raggruppamento, la vittoria è stata appannaggio di Leonello Ar-

duini su Porsche 914, che, dopo aver eliminato Aulisio che ha concluso quarto, ha battuto di stretta misura la X1/9 1600 di Camillo Bandino, che aveva eliminato De Meo alla guida di un'altra Fiat X1/9 motorizzata con un propulsore 2000 Bmw, terminato sull'ultimo gradino del podio. Quinto Carbone su Fiat X1/9 1300, che ha preceduto Zorzetti (Fiat 127).

Massimiliano Cucuzza

FORMULA RALLY

Napoli, 29 maggio 1993

1. Trofeo d'Oltremare
gara nazionale

Le classifiche

1. Raggruppamento: 1. Langella (Peugeot 205 Gti); 2. Buglione (Renault 5 Gt Turbo); 3. Bifulco (Renault 5 Gt Turbo); 4. Russo L. (Peugeot 205 Gti); 5. Maione (Peugeot 309 Gti); 6. Casillo C. (Fiat Uno).

2. Raggruppamento: 1. Arduini (Porsche 914/2000); 2. Bandino (Fiat X1/9 1600); 3. De Meo (Fiat X1/9 Bmw 2000); 4. Aulisio (Fiat X1/9); 5. Carbone (Fiat X1/9); 6. Zorzetti (Fiat 127).

3. Raggruppamento: Casillo (Lancia Delta Integrale).

FESTA



motorquality

ADVERTIME

- Sistemi frenanti BREMBO da competizione. Dischi Serie Oro per vetture stradali.

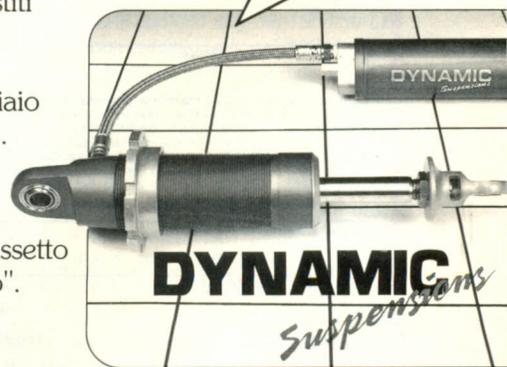
- Pastiglie freno senza amianto ad altissime prestazioni.

- Kit tubazioni freno in teflon rivestiti in treccia d'acciaio.

Raccordi pressati o recuperabili in acciaio inox o leghe leggere.

- Molle speciali per "l'assetto sportivo".

Ammortizzatori speciali per Formula - Sport - Rally e Turismo.



DYNAMIC
Suspensions

mq[®]
da Tecnico a Tecnico.

Motorquality spa

Via Venezia
20099 Sesto S. Giovanni (MI)
Tel. (02) 24.09.631
Telefax: (02) 22.47.64.20

DIVENTA PILOTA

SCUOLA FEDERALE GSAI
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 (velocità)

SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR
Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/21788 - fax 21587
(velocità e guida sicura)

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,
acrobatica, 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 FLORIDA
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'

10 GIUGNO

NURBURGRING
Campionato tedesco Turismo
Adac Nordrheim
Tel. 0049/221/4227702

12 GIUGNO

OULTON PARK
Camp. inglese F.3
Brdc Silverstone Circuit
Tel. 0044/327/857271

MONTREAL
Formula Atlantic
Automobile Club
de l'Île Notre Dame
Montreal

12-13 GIUGNO

24 ORE NÜRBURGRING
Turismo
Adac Nordrheim
Tel. 0049/221/4727702

12 GIUGNO

MONZA
Trofeo Cadetti Agip
Sias Monza
Tel. 039/24821

13 GIUGNO

GP CANADA F.1
A MONTREAL
Campionato mondiale
Automobile Club
de l'Île Notre Dame
Montreal

F.INDY A DETROIT
Campionato IndyCar
Indycar
Tel. 001/313/3348500

IMSA A MID OHIO
Campionato Imsa
Imsa
Tel. 001/813/877

STOCK CAR A POCONO
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

NISHI SENDAI
Camp. giapponese F.3
Giappone

MONTERREY
Camp. Pan-americano F.3
Messico

BRANDS HATCH
Camp. inglese Turismo
Brsc Brands Hatch
Adac Nordrheim
Tel. 0044/474/874445

BARCELLONA
Camp. spagnolo Turismo
Barcellona

MUGELLO
Supercar Gt-Protoripi
F.2000-Alfa Sz
Monomarca Ferrari
Saim Mugello
Tel. 055/8495800

VARANO
Challenge italiano
Trofeo Fiat 500
Sogesa Varano
Tel. 0521/242820

BINETTO
Trofeo Barchetta Maserati
Scuderia Apulia
Tel e fax 080/9921148

RALLY

10-13 GIUGNO

RALLY HESSEN
Campionato europeo
coefficiente 5
Adac Hessen Thuringen
Tel. 0049/69/7430266

RALLY ROMANIA
Campionato europeo
coefficiente 5
Acr-Fed. Rom. Auto
Romania

11-13 GIUGNO

RALLY DI POLONIA
Campionato europeo
coefficiente 20
Automobilklub Dolnosleski
Wroclaw (Polonia)

RALLY DI ALSAZIA
Campionato europeo
coefficiente 2
Asac d'Alsace
Tel. 0033/88/360434

12-13 GIUGNO

RALLY DELLA MARCA
Camp. Promozione Rally
Comitato organizzatore
Marca Trevigiana
Tel. 0422/547801

13 GIUGNO

RALLY DELLO JUNIO
Coppa Italia 6. zona
coefficiente 3
Associazione Ufficiali
di Gara Taranto

ALTRE SPECIALITA'

13 GIUGNO

SALITA DI STENBERK
Camp. europeo montagna
Amk Ecce Homo Stenberk
Tel. 0042/2/2323689

SALITA SARNANO TERME
Nazionale
Monte Urano Corse
Aironi Racing
Tel. 0734/842511

RALLYCROSS A KILDARE
Campionato europeo
County Kildare Motor Club
Naas (Irlanda)

SLALOM BRUSSON DE JOUX
Trofeo Italia Nord
Coppa Csaì 1. zona - Aosta
Tel. 0165/362208

SLALOM CITTA' DI CAPUA
Coppa Csaì 4. zona
Rombo Team
Tel. 081/ 8904526

SLALOM GOLLEGIO-PENICE
Nazionale
Scuderia Alberti
Tel. 0385/43814

PISTA FIANCHI DI DONNA
Campionato italiano
Velocità su terra
Sadurano Motorsport
Tel. 0543/766643

VELOCITA' SU TERRA CASTELLETO D'ADDA
Trofeo Ac Sondrio
Ac Sondrio
Tel. 0342/212213

telesprint

SERVIZIO QUOTIDIANO
DI INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE

CON LA  SIP

chiamate il

1637

Se siete utenti dei distretti di:
Ancona, Bologna,
Comacchio, Ferrara,
Fidenza, Firenze, Forlivo,
Genova, Imola, Lugo,
Milano, Modena, Parma,
Perugia, Pescara,
Piacenza, Porretta Terme,
Ravenna, Reggio Emilia,
Rimini, Roma, Teramo,

051 oppure

997.997

se di altro distretto

SETTIMANALI NAZIONALI

MOKEY 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

TELE ARCOBALENO

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

TELE MONTIMARE

22.30 sabato

13.00 domenica

TELE MAREMMA

15.30 sabato

15.00 domenica

NOI TV

21.30 sabato

15.45 lunedì

TELE REGIONE

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

TELE CUPOLE

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

TELE REGGIO

18.40 giovedì

13.30 domenica

TELE REGIONE 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

TELEGIROCCO

23.45 venerdì



F. Indy a Detroit. Domenica 13 su Telemontecarlo e Eurosport differita della gara rispettivamente alle 22.30 e alle 22.00

LE GARE

■ G.P. CANADA F.1 ITALIA 1

Venerdì 11 e sabato 12

ore 18.50 diretta prove

Domenica 13 ore 19.30

F.1 Start e dalle

ore 19.50 inizio

diretta della gara

Speciale dopogara

alle ore 24.00

RAI 2

Domenica 13 ore 01.00

sintesi di 15 minuti

TELE + 2

Sabato 12 ore 22.45

F.1 week-end (prove)

Domenica 13 ore 24.30

F.1 week-end (gara)

EUROSPORT

Venerdì e sabato 12

ore 19.00 diretta prove

Domenica 13 ore 15.30

diretta warm-up

■ INDYCAR DETROIT

TELEMONTECARLO

Domenica 13 ore 22.30

differita della gara

EUROSPORT

Domenica 13 ore 22.00

differita della gara

■ DTM

VIDEOMUSIC

Giovedì 10 ore 13.50

diretta della gara

del Nurburgring

3 SAT

Giovedì 10 ore 13.50

diretta della gara

del Nurburgring

■ KARTING

RAI 2

Domenica 13 ore 01.30

differita campionato

italiano 125 da Cervia

SPECIALI

■ RALLY ACROPOLI

TELE + 2

Venerdì 11 ore 14.00

speciale di 30 minuti

■ SUPERTURISMO

TELE + 2

Domenica 13 ore 17.30

Speciale di 30 minuti

della gara di Binetto

■ DTM

RAI 3

Lunedì 14 ore 15.45

speciale di 15 minuti

della gara del Nurburgring

GP CANADA □ DIRETTA SU ITALIA 1

A cena con Montréal

Con una Ferrari in ripresa dopo il soddisfacente terzo posto ottenuto da Jean Alesi a Montecarlo, e la testa della classifica del mondiale piloti che vede Senna e Prost divisi da soli 5 punti, il Gp del Canada si preannuncia quanto mai gustoso e ce lo potremo gustare tra una forchettata e l'altra all'ora di cena. La gara, che si corre a Montréal sul tracciato intitolato a Gilles Villeneuve, infatti, andrà in diretta su Italia 1 con collegamento a partire dalle ore 19.30 mentre su Eurosport la diretta inizierà alle ore 20. Su entrambe le Tv venerdì e sabato diretta anche delle prove.



Domenica 13
ore 19,30
diretta



Domenica 13 ore 20.00 diretta



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

■ EUROSPORT

VENERDÌ 11

19.00 Diretta prove

Gp Canada F.1

20.00 International

Motorsport. All'Interno:

Rally Acropoli, Pau F.3000

e Rover Gti

21.00 Turismo tedesco

dal Nurburgring (differita)

00.30 Replica prove

Gp Canada F.1

SABATO 12

09.00 International

Motorsport (replica)

19.00 Diretta prove

Gp Canada F.1

01.00 Replica prove

Gp Canada F.1

DOMENICA 13

11.00 Turismo tedesco

15.30 Diretta warm-up

Gp Canada F.1

20.00 Diretta

Gp Canada F.1

22.00 F. IndyCar

da Detroit (differita)

LUNEDÌ 14

13.00 International

Motorsport (replica)

18.00 F. IndyCar

da Detroit (sintesi)

■ 3 SAT

GIOVEDÌ 10

13.50 Diretta Turismo

tedesco dal Nurburgring

RUBRICHE TV LOCALI

■ LUNEDÌ

Lombardia

TELEVERBANO

21.45 Tutorially video

Emilia Romagna

RETE 55

22.45 Tutorially video

TELE RADIO CITTÀ

20.30 Cuore Rosso

(solo dopo ogni Gp)

■ MARTEDÌ

Puglia

CANALE 10

10.40 Top Autonews

Lombardia

TELESTUDIOTRE

22.00 Tutorially video

■ MERCOLEDÌ

Marche

TVRS

23.00 Ruote e motori

■ 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

19.45 Semaforo verde

Lombardia

TELEVERBANO

18.00 Tutorially video

■ VENERDÌ

Piemonte

VIDEOGRUPPO

20.00 Hot Rod

Toscana

TELE REGIONE

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

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

Mi dia la Formula Uno, per favore. Cosa, è insieme alla Tremila? Capisco, va bè, pazienza, mi serve giusto qualcosa per tappezzare il baule della macchina, devo comprare due damigiane di vino. Se i campionati fossero giornali, l'ipotetica conversazione potrebbe avere un suo fondamento di verità. E di convenienza: paghi per qualcosa che ti piace, e ti porti a casa qualcos'altro che ti fa comodo. Ma i campionati, ahinoi, non sono giornali, anzi qualcuno è convinto che la carta stampata faccia più danni delle sportellate. Per cui la formula (è il caso di dirlo) del «prendi due, paghi uno» diventa un ben più improponibile Prendi Uno, paghi Due. Anzi, paghi Tremila: la vecchia denominazione l'hanno ripescata solo gli inglesi, con una di quelle operazioni che non fanno un gran favore ai più illustri antenati. Per essere più chiaro: la F.1 ha già abbastanza guai per conto suo senza bisogno di portarsi al traino questa specie di Serie B che ricorda tanto l'Interregionale. A me, personalmente, piacerebbe molto che i circuiti (solo quelli) di tutto il mondo fossero pieni di gente che corre, con tutti i mezzi e in tutti i modi: più ce n'è, più ci si diverte. Ma queste monoposto ibride che non sono addestrative perché una scuola guida non può costare

tanto, non sono razionali perché i deficienti di turno si sono buttati senza ritegno sui tromboncini variabili e varie amenità, e soprattutto non sono popolari perché nessuno ne sa niente, hanno per me il sapore della conclamata cucina internazionale: né carne, né pesce. Ora, io non sono un nostalgico a oltranza, perché quando si stava peggio si stava peggio e basta. Però Jim Clark si è ammazzato su una F.2, mentre Prost o Senna non si metterebbero mai neanche vicino a una Reynard. Segno inequivocabile che qualcosa non funziona. Quella che una volta era semplicemente l'altra categoria delle ruote scoperte, che piaceva e attirava un sacco di gente, adesso è un ripiego per squadre e piloti. Avessimo almeno il coraggio di dirlo. Che poi essere un ripiego, in sé, non ha niente di male: il brutto è quando chiedi in giro cos'è la Tremila e la domanda cade nel vuoto. Fosse gratis, capirei, ma non lo è, anzi. E oltretutto questo strombazzato trampolino non ha prodotto, in otto anni, non dico un campione mondiale, ma neppure uno straccio di vincitore di Gp. Come se uno studiasse ingegneria e poi non gli riuscisse di fare un progetto che uno. Come biglietto da visita non è un gran che. Io non so di chi sia la colpa e non mi interessa neanche saperlo. Dico solo una cosa: se i capoccioni della Fia ci tengono tanto ad avere la loro formula promozionale, dovrebbero sbattersi un po' di più affinché i cavalieri della serie regina scendano dal pero e si adattino a correre, ogni tanto, con mezzo litro di cilindrata e qualche chilo di elettronica in meno dietro al sedere. Non venitemi a dire che è impossibile, visto che in passato lo facevano ed erano anche contenti. Se poi il problema nasce dal fatto che negli ultimi anni l'automobilismo si è identificato con una sola categoria (indovinate quale), allora sarebbe meglio avere il coraggio di darci un taglio una volta per tutte, con le ipocrisie e con i soldi buttati al vento. Adesso arrabbiatevi finché volete, prendetevela pure con me come se fosse colpa mia, ma preferisco dire le cose come stanno. L'unico criterio, in questa macedonia di follia, che mi sento di condividere è quello della denominazione. Nel senso che si parte dalla Uno, in ordine d'importanza, e poi è logico scendere giù giù fino appunto alla Tremila. Vorrei solo sapere perché non abbiamo mai visto le altre duemilanovecentonovantotto.

PHOTO 4

