

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **43**

Anno XXX - 23-29 ottobre 1990

Sped. in abb. postale gr. II/70

L. 3.000

SUZUKA
SENNA BUTTA
FUORI PROST
E TORNA
CAMPIONE
DEL MONDO

**LE CORSE SONO
FATTE COSI'
ALCUNE VOLTE
FINISCONO
ALLA PRIMA CURVA
ALTRE VOLTE A 6
GIRI DALLA FINE**

Ayrton Senna in diretta Rai
Suzuka 21 ottobre

**LO
SPORT
È COLPITO
ALLE
SPALLE**



DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE

ROBERTO GUGLIELMI

CAPISERVIZIO

**ROBERTO BOCCAFOGLI
FRANCO NUGNES**

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

**PAOLO BOMBARA
GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA
ALESSANDRO STEFANINI**

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

**STEFANO BARATTI
GIORDANO CAPELLI
FRANCO ROSSI**

SEGRETERIA DI REDAZIONE

MARISA IMBROGNO

SEGRETERIA ESTERI

F. GIGI RUECKERT

ARCHIVIO:

MIRCO LAZZARI

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

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

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

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

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

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



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



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ADOLFO GALLEAZZI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

18 SUPERSTEST. Lancia Delta Integrale 16V contro Bmw M3: le due regine della classe N2 del Civ a confronto sulla pista di Imola. Ecco cosa è emerso dai rilevamenti al computer



5	Occhio Sprint
8	Lettere
10	Accade in...
13	Tutte Modelli
17	Notiziario Csa
28	Erik Comas
35	Domenica Notte
60	Nannini migliora
62	Tutte Velocità
64	F.3 a Vallelunga
68	F.Indy a Laguna Seca

71	Domenica Sprint
73	Tutte Rally
92	Italiani al Ford Festival
94	La Rover 100
98	Tutte Produzione
100	L'Altra Domenica
106	Tutte Estero
109	Tutte Karting
110	Compravendita
113	Calendario
114	Blob Sprint

84 CLIO WEEK END. A Monza c'erano ventimila persone intervenute alle Finali Renault per applaudire il quinto titolo di Siga-la in EuropaCup e le evoluzioni di sponsor, piloti e giornalisti con la Clio 1400 Energy. Ecco cosa è successo...



74 RALLY DI SANREMO. Lancia mondiale costruttori, Sainz iridata piloti, la Aitken nel femminile: la corsa italiana ha sciolto tutti i dubbi promuovendo anche Cerrato campione Cir



36 GP DEL MESSICO. Mentre Nannini si sta riprendendo, il suo posto alla Benetton è stato momentaneamente preso da Moreno nel Gp segnato dal duello per il titolo fra McLaren e Ferrari. Scopriamo come è andata



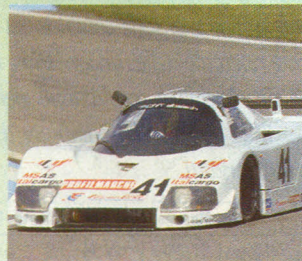
CHI ACCELERERA



9 AUDI — Osare all'ultima gara è abbastanza normale, meno normale è poi riuscire nell'intento. All'Audi sono stati capaci di mettere in pista 3 auto e ottenere pole, tripletta finale in entrambe le manche e titolo tedesco...

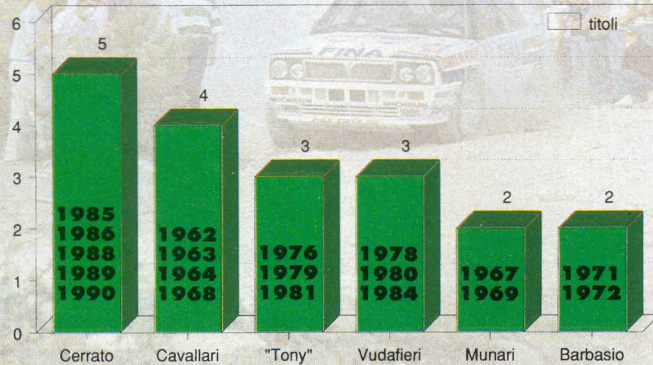


8 SIGALA — A metà stagione era già dato per spacciato, ma il «signor Renault» a perdere non ci sta mai e con un rush finale incredibile si è tenuto quel titolo che gli appartiene per definizione. Per forza la Renault si è ritirata da queste serie...



6 ALBATECH — Stirano si era sposato con la Subaru e aveva sempre fatto ridere con la sua pur bella Sport, poi, proprio in chiusura, ha provato un motore «normale», come quelli degli altri, e si è qualificato finendo persino la gara. Non basta essere Giap per essere anche Honda!

CAMPIONI ITALIANI RALLY



DIAMO I NUMERI

3 Sono i titoli rally consecutivi vinti da Dario Cerrato che eguaglia così la serie vittoriosa di Cavallari dal '62 al '64.

39 Sono gli anni già compiuti da Cerrato che ha iniziato a correre nel '73 e ha vinto il suo primo titolo tricolore (Gr. N) nel '78.

28 Sono gli anni di Sainz neo-campione del mondo rally. Lo spagnolo ha iniziato a gareggiare nel 1980 su Fiat Panda.

4 Sono i titoli mondiali Marche consecutivi vinti dalla Lancia. Questa serie migliora quella di tre titoli consecutivi ottenuta dalla stessa Lancia dal '74 al '76.

8 Sono i titoli mondiali Marche già vinti (dal '73 a oggi) dalla Lancia. In questa graduatoria la Fiat è seconda, ma è ferma a quota 3.



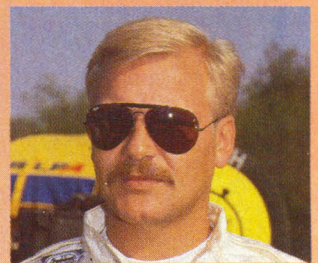
LA MIGLIORE DELLA SETTIMANA

SOLO BATTESIMI VINCENTI

«Il mio grande sogno è sempre stato quello di vincere il primo Gran Premio cui partecipo. Dalla Formula Ford in avanti ho sempre vinto la prima corsa in qualunque categoria mi sono impegnato e mi piacerebbe proprio che questo accadesse anche in F. 1...»

Adrian Reynard su Volante del 2 ottobre

CHI FRENA



5 KANKKUNEN — Doveva vincere a Sanremo per dare il titolo alla Lancia e per restare in lotta per il mondiale piloti. Invece, pur essendo l'unico tra i big a non essere finito fuori strada e a non lamentare guai, ha perso. 5 per la delusione.



4 ZADOTTI — In lotta per l'assoluto del Civt è mancato clamorosamente alla resa dei conti in Gr. A dopo aver dominato in Gr. N. Per due volte è andato a ruote all'aria e in più è finito coinvolto in un incidente. Bravo com'è poteva chiudere meglio.



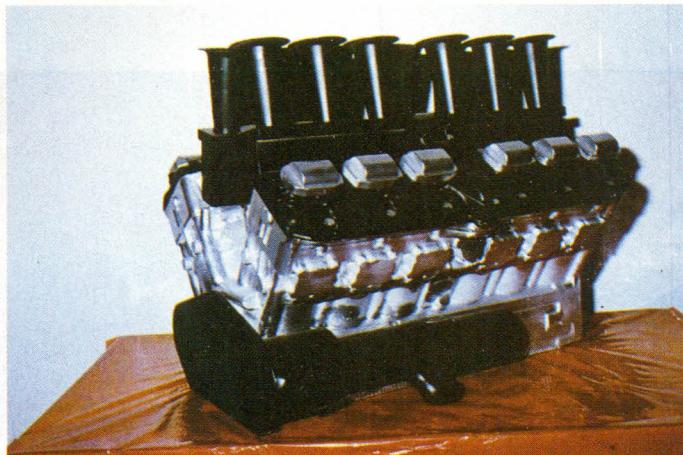
2 DIGIONE — Esce malinconicamente dal grande giro internazionale. Ha rinunciato alla gara finale della F. 3000 per mancanza di sponsor (e se c'era il titolo in ballo?) e gli hanno tolto anche il mondiale Sport nel '91. Chi è causa del suo mal...

**MACCHINE VECCHIE:
NIENTE SCONTI
PER IL BOLLO**

VORREI sollevare un problema di costituzionalità riguardo alla tassa di proprietà dell'auto (ex bollo di circolazione). Posso capire l'enorme voracità di questo governo sempre a caccia di nuovi introiti a causa dell'egoismo e dell'ignoranza dei suoi governanti ma non capisco la pigrizia e il torpore della corte dei conti a giudicare con imparzialità le leggi. L'art. 53 della costituzione recita testualmente: «Tutti i cittadini sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva. Il sistema tributario è informato a criteri di progressività». Ora, anche per i beni immobili o proprietà si pagano dei tributi in base al loro valore. Per l'auto, ora considerata una proprietà, questo non succede. Infatti la cifra è sempre la stessa a parità di cv. fiscali. Non penso sia logico che una persona paghi un importo per un'auto di 10 anni (con tutto quel che costa di manutenzione) pari a colui che acquista un'auto nuova di pari cilindrata. È anche altresì logico che chi acquista un'auto nuova ha maggiori possibilità (o disponibilità) economiche. Lo capisce anche chi ha completato solo gli studi elementari. La corte dei conti (forse per ovvi motivi) non lo capisce. Inoltre la progressività di tale tassa richiamata all'art. 53, è anche facilmente attuabile perché, come le case, tutte le auto sono registrate presso gli uffici competenti. Ora, per i motivi suesposti, chiedo che mi venga rimborsata una percentuale dei versamenti da me effettuati dall'entrata in vigore di tale legge, ritenendomi creditore nei confronti di questo Stato fino alla solvenza di quanto richiesto.

Licini Franco - Conegliano Veneto (Treviso)

IL PROBLEMA costituzionale, per così dire, è stato girato agli esperti dell'ufficio affari tributari dell'Ac: «L'interpretazione della norma — affermano — pare molto estensiva. Di fatto la sola vetustà di una vettura non può essere portata come discriminante per pagare in forme ridotte la tassa di proprietà. Esistono comunque delle particolari posizioni in cui la tassa di proprietà è pagata in forme ridotte o addirittura non è pagata. Una di queste è l'iscrizione della vettura al registro delle auto storiche. In questo caso il ministero delle finanze potrà sospendere il pagamento della tassa. Per quel che riguarda poi la possibilità di un disegno di legge che riguardi la differenzializzazione del pagamento della tassa in base alla vetustà della vettura; questo non ci risulta che sia al vaglio del parlamento e neppure della Commissione Trasporti». Fin qui il parere illuminato dell'esponente del Ministero. Sta di fatto che non si parla affatto delle sue proposte che ci sembrano quanto mai logica trattandosi di una tassa di proprietà e non di circolazione. Ma da questo punto di vista non si affrontano mai i problemi del cittadino in particolare quando si tratta dell'automobilista che è sempre il più tartassato.



**L'EUROBRUN
HA CHIUSO
I BATTENTI**

SONO un accanito lettore di Autosprint. Ho 13 anni e mi intendo di Formula 1 e Sport Prototipi. In questi ultimi tempi non ho più seguito con attenzione quanto sta succedendo in campo motoristico. Pertanto vorrei sapere se il Noetech V12 sarà montato dall'EuroBrun e gradirei sapere qualcosa sul nuovo motore che utilizzerà la Ford nel '91.

Marcello Piazzona - Crema

AGGIORNAMO la situazione anche se non è certo rosea per l'EuroBrun: il team non sarà presente nel mondiale 1991 di Formula 1 per mancanza degli indispensabili appoggi finanziari. Il motore Noetech, comunque, non avrebbe fatto il suo debutto sulla monoposto gestita da Pavanello perché Walter Brun non era in grado di accollarsi l'onere dello sviluppo. Riguardo al motore Ford si parla con insistenza di un 12 cilindri ma non si conosce niente di più. Riprenderemo l'argomento non appena ci saranno informazioni più precise.

**È GIUSTA
LA RIDUZIONE
DELLE ALI**

SONO un tifoso di Senna, e di conseguenza non ho una forte simpatia per Balestre. Per una volta però mi trovo concorde con il «presidentissimo». Balestre, a mio avviso, ha perfettamente ragione quando afferma che le F.1 devono essere decisamente rallentate in curva; sia per la questione dei famosi 4G ma soprattutto per le uscite di pista che potrebbero diventare sempre più drammatiche. Sbaglia invece quando le modifiche vengono rinviata a settembre. Le sue decisioni dovevano essere rese note in marzo. Bisogna correre ai ripari il più presto possibile. Oggi le vetture di F.1 sono al limite della pericolosità e quindi bisogna intervenire con decisione per evitare che le monoposto, nei prossimi anni, diventino inguidabili. Apportare

leggere modifiche, sarebbe irrilevante, perché rallenterebbe la macchina di pochi decimi di secondo. Bisogna invece trovare il modo di rallentare queste F.1 di almeno 10 secondi al giro. In questo senso la strada proposta da Balestre mi pare corretta. Si dice che l'aumento di peso e il fondo piatto possano rendere le monoposto più veloci in rettilineo e instabili. In realtà, le vetture uscendo più lentamente dalle curve impiegheranno più tempo a raggiungere la massima velocità. Il maggior peso rallenterà la velocità d'ingresso

**UN CAVALIERE
DI NOME
BRAMBILLA**

VITTORIO BRAMBILLA: un nome, un mito. Almeno per noi monzesi. Vorremmo sapere qualcosa di più sul nostro conterraneo.

Luigi Civenna - Monza

L'ULTIMO Gran Premio lo ha disputato a 43 anni. Vittorio Brambilla è infatti nato a Monza l'11 novembre del 1937 e la sua ultima gara l'ha corsa a Imola nel settembre del 1980, alla guida di una Alfa Romeo 180 F.1. Inizia sulle scie del fratello maggiore Ernesto, trova sbocco alla sua passione per i motori nel motociclismo. Nel 1968 passa alle quattro ruote. Si laurea campione italiano di F.3 con una Brabham nel 1972. L'anno seguente è alla guida di una F.2 con cui vince le gare di: Salisburgo e Albi, risultando secondo alla fine del campionato europeo. La carriera di «Vittorione» è ormai volta alla massima formula; infatti nel 1974 c'è il salto di qualità. Debutta nel Gp del Sudafrica alla guida di una March-Ford e a Zeltweg coglie il suo primo punto mondiale. Il più eclatante risultato lo ottiene, comunque, nel 1975 in Australia. In una gara che forse si addice di più a dei motociclisti, tanto era la pioggia, Vittorio Brambilla non si intimorisce e ci dà dentro con tutto il «cuore»; alla fine trionferà.

in curva e aumenterà gli spazi di frenata. D'altro lato la possibilità che si sfrutti il margine di peso per l'impiego di sospensione intelligente può essere facilmente impedita ponendo direttamente il veto, oppure obbligando i costruttori a montare estintori di maggiore portata. Mi pare che ci troviamo di fronte ad una situazione simile a quella di fine 1982. Le proposte di Balestre, così frettolosamente ripudiate, sono un valido rimedio soprattutto in ottica a medio termine.

Davide Mancini - Latina

IL PROBLEMA è più ampio di quanto possa sembrare: Balestre ha ragione nel voler imporre misure di sicurezza più drastiche per la riduzione delle prestazioni, ma non può pretendere di svegliarsi, come al solito, all'ultimo momento per imporre le sue scelte. Le squadre hanno già da tempo impostato i progetti per le vetture in chiave '91 e se i provvedimenti proposti per adottare il fondo piatto lungo fossero scattati a partire dal Gp di San Marino come si era detto, alcune squadre si sarebbero trovate nella difficile situazione di costruire una monoposto che avrebbe disputato solo due Gp per poi fare posto alla nuova definitiva. È assurdo! Proprio per questo la Fisa su insistenza dei costruttori ha deciso di rinviare di un anno l'adozione del fondo piatto allungato, facendo subito partire accorgimenti che permettono



È la vittoria di un italiano dopo un digiuno durato nove anni. Nel 1976, sempre alla guida della March parte spesso in prima fila, ma durante le gare per varie noie è sempre costretto o al ritiro o a occupare posizioni poco «nobili». In quel periodo alterna il suo impegno in F.1 con quello alla guida di vetture sport. Suo è il contributo, molto importante, alla vittoria dell'Alfa Romeo 33 Tt12, nel campionato mondiale marche. Nel 1977 entra a far

di ridurre la velocità delle monoposto come la riduzione delle ali. Le F.1 attuali hanno dimostrato con gli ultimi paurosi incidenti (quello di Caffi in Portogallo e quello di Donnelly nelle prove del Gp di Spagna, tanto per citarne due tra i più eclatanti) che sono stati fatti enormi passi avanti per la sicurezza dei piloti: non è necessario ridurre di dieci secondi i tempi sul giro per garantire l'incolumità dei piloti. È necessario abbassare la velocità di percorrenza delle curve. Per arrivarci non parliamo di estintori più grossi (c'è da sperare che non servano mai...) ma piuttosto di motorini di avviamento, che sono definitivamente scomparsi dalle F.1 (per partire in caso di necessità ci riescono solo con un aiuto esterno). Riguardo alle sospensioni attive tutti i top team ci stanno lavorando da tempo, approfondendo grosse risorse: non si vede il motivo di vietarle visto che rappresentano un indubbio passo avanti nello sviluppo tecnico. Ovviamente il loro peso non deve essere contrabbandato per un incremento volto alla sicurezza... In tempi ragionevoli più lunghi, invece, è giusto che si arrivi a ridefinire lo studio aerodinamico delle monoposto che ora dispongono dello stesso effetto suolo, se non di più; delle wing car. Un problema, questo, di importanza fondamentale. È da qui che passa la via per un'opera a favore della sicurezza attiva. Balestre ha tracciato la strada da percorrere.



DUE BELLE F.1 REALIZZATE IN CARTONCINO

SONO un ingegnere di 29 anni appassionato di F1 e ogni tanto dedico un po' di tempo a fare del modellismo. Vi invio una diapositiva delle mie due ultime realizzazioni complete, che risalgono a 4 anni fa (in seguito mi sono dedicato solo a rielaborazioni).

Si tratta della Ferrari 312 T del '75 e della Brabham BT48 del '79 in scala 1/32. Ve la spedisco perché mi interesserebbe conoscere il vostro parere da addetti ai lavori, tenendo presente che sono fotografie pubblicate sulla vostra rivista e utilizzando materiali e attrezzi di uso comune (non modellistico). Il materiale base è del cartoncino abbondantemente stuccato e carteggiato; le ruote (pneumatici e cerchioni) sono ricavate da un pezzo di gesso opportunamente tornito facendolo girare con un motorino elettrico; gli alettini della Ferrari sono fatti con i fogli di alluminio che si usano in cucina. E poi ci sono il volante, la strumentazione, le cinture di sicurezza e la leva del cambio (per quanto consentito dalla scala). Quello che rovina un po' il risultato finale sono una verniciatura non molto riuscita e le decorazioni, che sono fatte a mano direttamente sul modello stesso, non avendo tuttora trovato un sistema migliore. Non saprei quantificare esattamente il tempo richiesto dalla realizzazione di ognuno dei modelli in questione. Approssimativamente ritengo di avere impiegato circa 200 ore di lavoro per la Ferrari e la metà per la Brabham. Mi piacerebbe sapere se secondo voi potrei collaborare con qualche ditta seria di modellismo (di quelle semi-artigianali). Vi ringrazio comunque per l'attenzione.

Umberto Biondi - Catania

A GIUDICARE dalla fotografia i suoi modelli sono molto ben riusciti. Soprattutto la Ferrari ci pare proporzionata e con linee fedeli alla monoposto vera. In ogni caso l'originalità del materiale usato non ci pare motivo di complimento se poi il risultato non è buono. Il fatto di aver utilizzato il cartoncino rende molto particolari le sue realizzazioni ma questo da solo non basterebbe a renderle appetibili se non fossero fedeli a livello di riproduzione. Potrebbero avere una valenza artistica ma non modellistica e quindi inserirsi in un filone simile a quello di alcune realizzazioni in ceramica (per esempio) che sono ottimi soprammobili. Ma non è questa la strada che lei, giustamente, intende seguire, almeno ci pare di aver capito. A nostro avviso lei ha tutte le qualità per dedicarsi alla costruzione di prototipi per kit speciali. Troverà nella rubrica di modellismo tutti gli indirizzi che le occorrono per contattare i produttori del settore.



parte del team Surtees di F.1. Alla guida della vettura realizzata dall'ex centauro ottiene discrete prestazioni, in particolare modo arriva quarto nel Gp del Belgio. Poi, nel 1978, il dramma. Brambilla rimane coinvolto nel tragico incidente di Monza, dove perse la vita Ronnie Peterson. Vittorio se la cava con alcuni giorni di ospedale per una commozione cerebrale. Do-

po la brutta avventura Brambilla ci riprova, questa volta alla guida di una Alfa Romeo. Due Gp nel 1979 (Italia e Canada) e due nel 1980 (Olanda e Italia). Poi il «pensionamento». In totale Vittorio Brambilla ha disputato 74 gran premi, vincendone uno; ottenendo una pole position. Come miglior risultato iridato; l'undicesimo, nel 1975.

FERMOPOSTA

GIANNI PISTOLESI - Ivrea (Torino) - Il primo campione italiano di rally è stato Gigi Marsaglia, nel 1961, anno nel quale ha preso il via la serie, con una Fiat 1100. Nel 1962 è toccato invece a Arnaldo Cavallari, laurearsi campione tricolore. Fu quello il primo di tre successi consecutivi ottenuti da Cavallari (con l'Alfa Romeo) campione per la quarta volta nel '68, in coppia con Dante Salvay, su Lancia Fulvia Hf.

MONICA CORBETTA - Cantù (Como) - Ci dispiace: purtroppo non possiamo inviarti a domicilio fotografie dei tuoi beniamini. Del resto le trovi su quasi tutti i numeri di Autosprint.

FRANCO BONELLI - Alba (Cuneo) - Mistero svelato. Il signore in questione, che le somiglia davvero molto, si chiama Domenico Sangiorgi, è bolognese, fa parte del team Minardi, nel quale ricopre il ruolo di capo del reparto logistico. L'indirizzo del team Minardi è il seguente: Via Spallanzani 31, 48018 Faenza (Ravenna).

GAETANO PERLONGO - Trappeto (Palermo) - Dopo la messa al bando delle bandelle mobili laterali (le famose «minigonne») che avevano lo scopo di sigillare i fianchi delle monoposto in modo da non disperdere l'aria dai cassonetti laterali, deputati alla produzione dell'effetto suolo (cioè l'aumento di deportanza, e quindi dell'aderenza in curva, della vettura) tutti i progettisti si sono trovati a cercare nuove vie. Limitati dalla presenza del fondo piatto. Il regolamento è stato aggirato proprio con gli scivoli, o profili estrattori. Questi, in sostanza, hanno lo scopo di creare la depressione che una volta veniva garantita dai cassonetti laterali e dalle minigonne.

ENRICO RICCOBONO - Capaci (Palermo) - Il modello in questione è prodotto dalla Tameo Kits, Viale Cristoforo Colombo 36 - 38,17022, Borgo Verezzi (Savona). È un kit, per il montaggio del quale potrà rivolgersi a negozi specializzati.

MASSIMILIANO MORSTABILINI - Dovera (Cremona) - Purtroppo le copie arretrate che desidera sono da tempo andate esaurite. Può rivolgersi al nostro ufficio arretrati, all'indirizzo che trova pubblicato sul giornale, ma solo per copie non antecedenti al 1982.

FABRIZIO FANELLI - (Frosinone) - **STEFANO GABBATORE** - Caronno Pertusella (Varese) - Ecco a entrambi alcuni indirizzi di preparatori che potrebbero esservi d'aiuto se avete intenzione di correre in F.Alfa Boxer. Team Vergani, Via Pellegrino Rossi 78/A, 20161 (Milano); Cevenini, Via Savena Antico 15, 40100 (Bologna); Reggiani Racing, Via Barbieri 16, 40100 (Bologna).

RAFFAELLA CARTONI - (Roma) - **SERGIO FALASCHI** (Pisa) - **ANNALISA CAU** (Cagliari) Per scrivere a Ayrton Senna la cosa migliore è rivolgersi al team McLaren, il cui indirizzo è il seguente: McLaren International, Woking Business Park, Albert Drive Woking (Surrey GU 5JY), Gran Bretagna.

VITTORIO e EMANUELE MZAA - Telese (Benevento) - Per l'indirizzo di Senna leggette la risposta precedente. Quello di Alain Prost è presso la Ferrari: Casella Postale 589, 41100 Maranello (Modena).

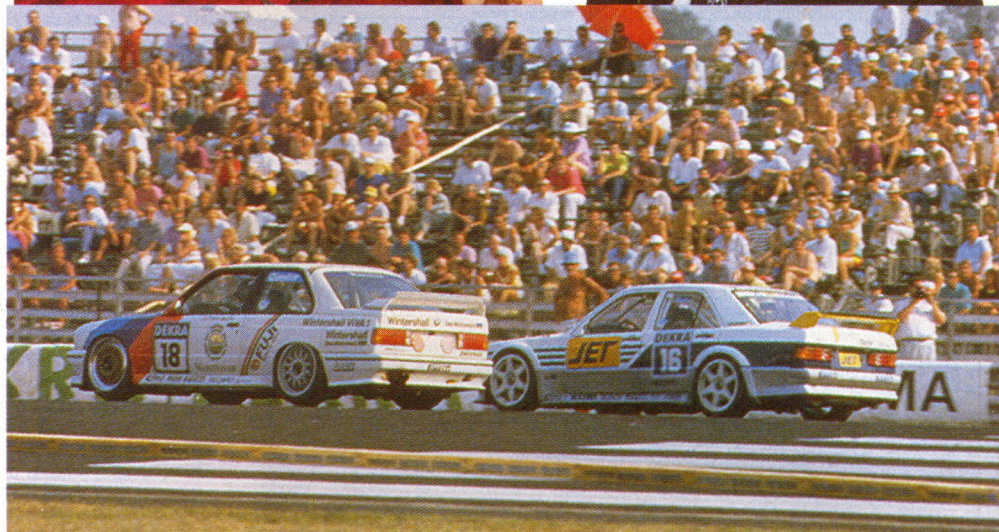
GERMANIA

TURISMO SENZA FRONTIERE

HOCKENHEIM — Che il campionato tedesco di Turismo godesse di buona salute era cosa fuor di dubbio. L'arrivo di uno sponsor del calibro della Coca-cola è un'ulteriore conferma del livello di popolarità di cui gode la serie. La multinazionale di Atlanta ha evidentemente scelto di divenire sponsor del campionato, in coabitazione con i preesistenti Diners club e Dekra, anche per la vasta eco che questa serie nazionale riesce a suscitare pure all'estero. Negli ambienti del Turismo tedesco è però sempre più diffusa la speranza di potere trovare un regolamento comune a più Paesi, per organizzare così almeno qualche gara internazionale, da disputare a fine stagione. Qui in Germania non si è ancora persa la speranza di riuscire ad istituire una specie di supercoppa per la fine del '91, con un programma di tre o quattro corse internazionali.

STUCK. Il trentanovenne, neo campione tedesco di Turismo, Hans Joachim Stuck è stato costretto a rimanere con la Casa che gli ha permesso di conquistare il titolo. Dopo avere lungamente trattato con Peugeot e Mercedes, Stuck si è poi trovato di fronte all'Audi che ha fatto valere l'opzione che lo vincolava, fino ad ottobre. Con grande senso di professionalità Stuck ha così commentato: «È certo che mi spiace non potere tornare nel mondiale Sport Prototipi, ma sono ugualmente sicuro di fare bene il mio lavoro all'Audi il prossimo anno. In questa squadra — ha aggiunto il neo campione di turismo — mi trovo oltretutto molto bene». C'è poi da aggiungere che l'Audi gli permetterà di disputare quattro gare di Gruppo C, queste potrebbero essere: Daytona, Miami e Sebring, nella serie Imsa, e la 24 ore di Le Mans.

FORD. È definitivamente svanita la possibilità di rivedere la Ford nel campionato di Turismo nazionale. Lothar Pinske, il responsabile della Ford Motorsport di Colonia, ha detto: «non potevo assicurare ai nostri dirigenti che alla vettura non sarebbe stato imposto qualche handicap». Il timore era del resto fondato. Infatti già da qualche tempo nel reparto sportivo stava girando al banco il motore da 3 litri, 6 cilindri e 24 valvole, con ottimi risultati, questa unità sarebbe scesa in pista in-



Le gare turismo in Germania richiamano sempre molto pubblico, sopra un duello tra Quester e Biela (Sutton). Il neo campione tedesco Hans Joachim Stuck, a sinistra, con Ludwig (Bock)

stallata sull'attuale Sierra Cosworth. A questo proposito Pinske si è così espresso: «Con un connubio tanto forte ci sarebbe stato sicuramente imposto un peso considerevole. È quindi meglio — ha concluso il responsabile della Ford Motorsport — che iniziamo fin da ora a pensare alla vettura per il 1992. Tutto ciò però ci spiace, perchè sappiamo che, probabilmente, perderemo una squadra come Eggenberger e un buon pilota come Biela».

MERCEDES. Hermann Hiereth, direttore tecnico del reparto corse della Mercedes ha espresso alcuni dubbi su quello che potrebbe essere il regolamento del Turismo tedesco per il 1992. Hiereth sostiene che, con i motori aventi una cilindrata massima di 2,5 litri e un numero massimo di cilindri fissato a sei, i costi saranno molto alti. Per contro, l'esponente della Casa della stella tre punte aggiunge che la situazione costi sarebbe migliore, se si fissasse il tetto di 3000 cc e si imponesse il limitatore di giri. In ogni caso, solo verso il mese di novembre do-

vrebbe prendere corpo il nuovo regolamento.

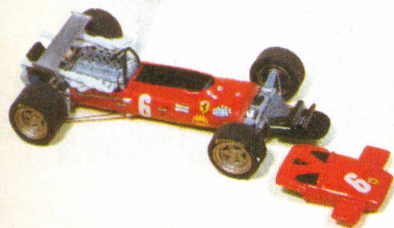
FORMULA 3. La serie cadetta, che quest'anno ha quasi sempre corso di sabato prima delle gare del Turismo, potrebbe nel '91 rinunciare a questa concomitanza. Il campionato nazionale di F. 3 ha infatti trovato un sponsor, che ha posto una condizione: vuole che le gare si svolgano nella giornata di domenica. Ciò porterebbe però le gare di F. 3 lontane dagli appuntamenti con grande afflusso di pubblico.

PORSCHE CUP. Bisogna proprio ammettere che ci sono persone che di fronte ai soldi non guardano in faccia a nessuno. Due piloti della Porsche Carrera Cup hanno litigato per questioni di denaro, fin qui la cosa non stupisce. Ma Georg Pacher è persino arrivato nella contesa a usare le mani nei confronti della ex Miss Austria Mercedes Stermitz. I commissari a Pacher hanno fatto pagare cara l'interperanza: una multa di 10000 marchi non è cosa da poco. □

FDS HA PRONTA UNA FERRARI MOLTO SPECIALE

ARRIVA DALLA FDS una bella serie di novità. Su tutte spiccano due Ferrari monoposto entrambe di sicuro interesse. La prima è una versione interamente apribile della 641 (cui seguirà la 641/2) mentre l'altra, che vedete riprodotta nella foto, è la 312 F. 1 del 1969. Si tratta di un soggetto particolarmente interessante, che colma un'incredibile lacuna. Caratterizzata dalla configurazione «a spaghetti» degli scarichi questa Ferrari F. 1 fu condotta al Gp di Francia da Chris Amon. Il modello è in metallo bianco, scala 1/43, con cerchi torniti e sospensioni ottenute tramite fotoincisione. Un'altra peculiarità è che ha il musetto smontabile, così da lasciare in mostra tutto l'avantreno. È un particolare che rende più complicato il montaggio del kit, che consigliamo ai più esperti. Costa 41.000 lire.

FDS: Via Cintia 12, 80126, Napoli



COUPE' E SPIDER LE JAGUAR DELLA BRUMM

CONTINUANDO nel suo programma di modelli in metallo pressofuso, scala 1/43, la Brumm ha di recente commercializzato due riproduzioni annunciate già da parecchio tempo e molto attese. Si tratta di due versioni della stessa vettura: la Jaguar XK 120 del '53. Nel primo caso siamo di fronte a una coupé utilizzata al rally delle Alpi mentre nel secondo abbiamo una spider. Entrambe ottimamente realizzate queste Jaguar non mancheranno di interessare chi segue tematiche relative a modelli prodotti in grande serie. La qualità della fusione è ottima, così come grande è la precisione con la quale sono state riportate le linee di questa affascinante sportiva. Buoni, tenuto conto che si tratta di modelli costruiti in migliaia di esemplari, i particolari. Con qualche miglioria e l'adozione, per esempio, di cerchi a raggi diventano modelli da collezione.

BRUMM: Oltrona di SanMamette, 22070 Como



IL LIGURE HA REALIZZATO IL MODELLO IN SCALA 1/43 DELLA B190 MERI KITS E I COLORI DELLA BENETTON

CON LA BENETTON 190 sono dieci le monoposto del mondiale '90 di F. 1 commercializzate sinora dalla Meri Kits di Claudio Riva. Dopo Ferrari 641 e 641/2, Lotus 102, McLaren Mp4/5B, Williams Fw 13B, Bms Dallara 190, Tyrrell 018 e 019 e Benetton 189, ecco la Benetton 190, vettura che ha debuttato in occasione del Gp di San Marino a Imola. Si tratta, come negli altri casi, di un kit in metallo bianco arricchito dalla presenza di svariate fotoincisioni, per un totale di circa 40 pezzi e un costo di 38.000 lire. La caratteristica gibbosità dell'anteriore della Benetton B190 è ben riprodotta nel modello di Meri Kits, il cui prototipo è stato realizzato da Ivano Chiappatti. Come detto la scocca e il pianale, che comprende l'estrattore dell'aria, sono in metallo bianco e così altri particolari «minori». In fotoincisione sono le sospensioni anteriori e posteriori, le paratie delle ali e altri particolari. Molto accattivante, come al solito per le Benetton, la colorazione. Conviene di-

pingere il modello in verde tramite vernice a spruzzo e, analogamente, ricavare la zona posteriore blu dopo aver mascherato il resto della carrozzeria. A quel punto si può applicare la decal che riproduce la zona rossa ai lati dell'abitacolo e dipingere a pennello la parte superiore della presa d'aria principale, che è gialla. Proprio la decorazione è la difficoltà maggiore per un modello che non presenta altrimenti grossi intoppi a livello di montaggio. Entro ottobre verranno commercializzate da Meri Kits altre tre F.1 '90 e sono: Ligier Js 33B, Brabham BT59, Lola-Lamborghini. Entro novembre, infine, la serie prevista per quest'anno sarà completata. Usciranno infatti le Osella in versione '89 e '90 la Leyton House, l'Arrows A 11B. Anche questi kit costeranno 38.000 lire cadauno.

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

NISSAN CHE PASSIONE PER STARTER

CON QUESTA R90 CK si è completata la serie delle Nissan che hanno corso nel mondiale prototipi e nell'Imsa. La francese Starter le aveva sinora riprodotte tutte e non poteva certo lasciarsi sfuggire la sport che è stata utilizzata quest'anno. La R90 CK è in versione Le Mans: quello raffigurato nella foto è l'esemplare numero 23 affidato a Hasemi, Hoshino e Suzuki. Il modello, un kit in resina, in scala 1/43, mostra di essere all'altezza della situazione. Cioè alquanto fedele all'originale nelle linee e nelle dimensioni nonché molto dettagliato. Particolarmente riuscita appare la zona anteriore, così come ben riprodotti sono i cerchi e il supporto dell'ala posteriore. Come al solito il kit costa 42.500 lire.

STARTER: 12 Boulevard Pardigon, 13004 Marsiglia (Francia)



SERIE LIMITATE PER INTENDITORI DA CIEMME 43

C'E' DA QUALCHE tempo un nuovo punto di riferimento per gli appassionati modellisti toscani. Si tratta di Crazy Model, punto vendita specializzato per quanto riguarda il settore dei kit in scala 1/43. Spinti dal desiderio di offrire qualche cosa in più alla loro clientela i fratelli Mazzoni hanno deciso di dare vita a una linea che si chiamerà Ciemme 43. Si tratta, per cominciare, di modelli speciali in serie limitata venduti già montati e rifiniti (migliorati se ce n'è bisogno), come la Porsche 917 della Provence Moulage raffigurata sopra.

CRAZY MODEL: Via Paoli, 1, 50018 Scandicci (Firenze)



**TERMINATE LE SELEZIONI
DI "OBIETTIVO PILOTA"**

**AUTO
SPRINT**

PRESCELTI I FINALISTI SI ATTENDE IL VINCITORE

VALLELUNGA — Ed ora tutti al Motorshow! Si sono infatti esaurite le selezioni interregionali di «Obiettivo Pilota», la grande iniziativa Ford per scoprire il Campione di domani che ha visto il quarto ed ultimo appuntamento in programma a Vallelunga il 13 a 14 ottobre scorso nell'ambito del G.P. Roma F.1 Moto organizzato dal Flammini Group. Dodici quindi i bravi e preparati ragazzi che daranno vita alla finalissima in programma il 7 ed 8 dicembre prossimi nell'affascinante cornice del Motorshow di Bologna e che vede come premio finale una Fiesta 133 CV nuova fiammante dal «Temperamento molto italiano» messa in palio dalla Ford Credit. Anche sul circuito-salotto della Capitale si è confermata la regola del «Nessuno profeta in patria», verificatasi negli appuntamenti precedenti: la vittoria è andata infatti a Paolo Puddighinu, ventiseienne di Orgosolo (NU), la cui passione per l'automobilismo sportivo lo ha portato, è il caso di dirlo, a solcare il mare per partecipare a questa avvincente manifestazione, che ha stavolta creato forse qualche emozione di troppo nei cento ragazzi in gara. Sarà stata infatti la maggiore sicurezza dovuta presumibilmente alla superiore età media dei concorrenti rispetto al solito, oppure una minima conoscenza delle prove da effettuare rese esplicite anche da queste stesse pagine: in ogni modo non si era mai verificato che da qualche ragazzo, reso anche spavaldo dal fatto di trovarsi davanti ad un pubblico «amico» (da segnalare alcuni striscioni d'incoraggiamento appesi sulle tribune sulla falsariga di quelli utilizzati dai «fans» dei Campioni del motociclismo), sbagliasse il verso d'entrata della prova di abilità percorrendo il tracciato al contrario... Eh si, proprio questo è successo: nonostante le ripetute raccomandazioni degli istruttori, alcuni ragazzi hanno cominciato la prova a tutta birra... ma in senso contrario! Il problema delle penalità assegnate è stato comunque elegantemente risolto: non dimentichiamo

che, percorrendo un tracciato al contrario, la traiettoria più redditizia non è certamente quella originaria percorsa in senso di marcia inverso... Divertente al termine di queste, chiamiamole così, «performances», lo stupore dei ragazzi che, nonostante le numerose segnalazioni dei commissari, non si erano accorti di nulla... Singolare anche il risultato globale di questa manifestazione che ha visto, contrariamente a quanto successo finora, un deciso rimescolamento dei valori in campo fra la prima e la seconda giornata. Se infatti solitamente i migliori fra i cento selezionati si mettevano in evidenza già dal sabato, in questo quarto appuntamento è stata degna di rilievo, grazie ad una esemplare ultima prova in pista, la rimonta del vincitore Paolo Puddighinu, «appena» quinto dopo la prima giornata, ai danni di un altrettanto meritevole Antonio Satta e degli altri due entrati nel novero dei «magnifici tre», l'avellinese Natale Iannaccone ed il ventiduenne laziale Alfonso Zicchieri. Grande importanza ai fini della classifica finale è stata attribuita al test finale, una prova in circuito che ha divertito non poco sia gli oltre ventimila spettatori presenti sia i dieci finalisti, anche per la «solidarietà» concessa dal pubblico agli aspiranti piloti, ragazzi come loro che si sono trovati, per un misto di bravura e fortunate circostanze, a «testare» le proprie qualità di guida in concomitanza con i famosi piloti delle due ruote che hanno preso parte al quarto «Fiesta Cup», la sfida show ad inseguimento ed eliminazione diretta svoltasi sul «corto» del tracciato romano frammentato da una serie di «chicanes» artificiali per aumentare le difficoltà. Massimo Broccoli, Loris Reggiani, il campione italiano 1990 della Superbike Fabrizio Pirovano e Luca Cadalora sono stati i protagonisti di questa... fumante sfida a ruote bloccate con le stesse Fiesta XR2 Injection versione «Cup» utilizzate dai ragazzi di «Obiettivo Pilota». «In moto non posso inchiodare le gomme altrimenti cado: con



La prova di slalom.



I dieci finalisti di Vallelunga.

I partecipanti seguono attentamente le lezioni teoriche.



la macchina si e mi diverto da matti!» è stato l'entusiastico commento di Pirovano, mentre il modenese, confermato Campione Italiano delle 250, ha ammesso al termine della giornata di essersi «... impegnato e divertito maggiormente in questa prova che nella gara delle 250». Un'ennesima nota polemica di Cadalora o la difficoltà di tenere a freno l'entusiasmo dimostrato nel prendere parte a questa spettacolare sfida da lui vinta? Vi lasciamo la risposta per il Motorshow, dove «Obiettivo Pilota» vedrà svolgersi la finalissima e potrà così proclamare il «Giovane Talento Pilota» del 1990 scoperto dalla Ford Italiana.

Selezione di Vallelunga

1. Paolo Puddighinu 2'42"55; 2. Natale Iannaccone 2'42"56; 3. Alfonso Zicchieri 2'45"56; 4. Maurizio Allegritti 2'45"95; 5. Nicola Spaventa 2'48"14; 6. Salvatore Tarantino 2'48"81; 7. Antonio Francesco Satta 2'49"86; 8. Corrado Perra 2'52"76; 9. Alberto Giorgio 2'58"41; 10. Ugo Cacace 3'05"16.

Elenco definitivo dei finalisti

Bruno Demattè; Marco Barbero; Alessandro Bianchi; Daniele Betto; Giuseppe Strano; Michele Mottura; Carlo Gatti; Paolo Germano; Fabio Molinari; Paolo Puddighinu; Natale Iannaccone; Alfonso Zicchieri.

SUPERTEST

GRUPPI N A CONFRONTO

COPPIA MAS

Scopriamo quali sono i segreti delle due grandi protagoniste del Civt in classe N2: sono due bombe dalle caratteristiche diametralmente opposte che in pista hanno spesso lottato alla pari. Vediamo perché



In comune hanno niente, o quasi. Eppure corrono in pista una contro l'altra in quella classe N2 del campionato italiano velocità turismo che hanno subito monopolizzato. Lancia DeltaIntegrale 16V e Bmw M3 sono due vetture da sogno nate espressamente per l'impiego nelle corse. Ma hanno anime distinte e rappresentano filosofie costrut-

tive diverse. La prima, infatti, è stata pensata per un utilizzo finalizzato ai rally (non a caso è caratterizzata dalla trazione 4x4), mentre la seconda è stata studiata per avere la migliore resa in circuito. Nello scontro... frontale si sono divise la stagione in due parti: nella prima fase si è registrato un netto dominio della berlina bavarese, mentre

dopo il giro di boa di metà campionato l'ago ha cominciato a pendere a favore della sovralimentata torinese. Per scoprire pregi e difetti, ma soprattutto per far risaltare le due diverse scuole costruttive le abbiamo volute mettere a confronto sulla pista di Imola. Per i nostri rilevamenti ci siamo affidati alla M3 dell'A-Team, la squadra di Beppe

SIMA



Arlotti, che con Paolo Cutrera è ancora in lizza per il successo di classe, mentre per la Delta non potevamo che rivolgerci alla Top Run che mette in pista la vettura con cui Roberto Russo ha dominato tre delle quattro corse a cui ha partecipato. Per risaltarne le doti non solo motoristiche ma anche di telaio abbia-

Franco Nugnes



Ecco schierate a Imola la Lancia Delta Integrale 16V con Roberto Russo e la Bmw M3 di Alessandro Bertei: sono le due regine della classe N2 del Civt che abbiamo messo di fronte per i rilevamenti (Action)

mo scelto il tratto dell'Enzo e Dino Ferrari che porta dalla variante Bassa fino alla staccata della Tosa. I piloti in sostanza, durante i rilevamenti dovevano fare i conti con la curva del Tamburello che magari una Formula 1 affronta con decisione in pieno, ma che per una turismo rimane una piega vera e propria. Delta ed M3, dicevamo, sono nate da matite di scuole progettuali diverse. E si vede, eccome. La Delta è stata studiata per sfruttare al meglio la potenza del motore che è un 4 cilindri di due litri dotato di turbocompressore. Per non perdere nemmeno uno dei 270 cv che la vettura torinese è in grado di regalare nella versione Gruppo N ci vuole la trazione integrale che costa qualcosa in termini di peso, ma che si rivela particolarmente utile in ogni situazione. Grazie alla trazione 4x4 l'integrale 16V ha raggiunto un valore di accelerazione da 0 a 100 kmh pari a quello ottenuto dalla Bmw M3 Sport Evolution di Gruppo A che sta dominando il SuperTurismo: 4"88 contro 4"9! La tradizione motoristica italiana, abbinata a un assetto studiato specificatamente per i rally, ha permesso un cocktail vincente. I tecnici che hanno pensato la Bmw M3, invece, sono partiti da altre basi costruttive: realizzare non una vettura impegnativa come può essere la Delta, ma una macchina facile anche per il pilota gentleman. E così si è puntato tutto sulle grandissime doti di assetto (le sospensioni sono state calcolate proprio in funzione delle corse...) e su una frenata precisa e sicura più che sulla ricerca dei cavalli fine a se stessi. Niente turbo, quindi, ma un motore aspirato da 2300 cc capace di sputare fuori al più 218 cv. Come si vede la differenza alla fine è diventata notevole: se sui tracciati guidati e lenti come Varano non incide più di tanto (Crinelli con una M3 è arrivato in scia a Russo), sul veloce ha il suo peso. Determinante. Una Delta Integrale 16V non può rifilare 29 kmh di velocità massima e nel contempo essere sempre più veloci anche nei valori di accelerazione. È chiaro che la flangiatura da 40 mm all'aspirazione del turbo non basta a riportare la sfida in parità, così come non si sono rivelati sufficienti le zavorre che vengono attribuite a chi vince ripetutamente. Per ritrovare un equilibrio nella classe N2 bisognerà quindi fare degli interventi più radicali in un senso come nell'altro. Anche perchè bisogna evitare che la Delta diventi un carro armato incapace poi di fermarsi. Tanto più che diventerebbe difficile trovare anche le «scarpe» giuste... □

Ecco le due bombe a Imola dove si è svolto il test. Sotto, il rilevatore del computer Flowtronic. A destra, un momento del rifornimento prima dei rilevamenti Eppoi via libera ai cavalli: Russo sulla Delta e Bertei sulla Bmw M3 impegnati alla Tosa. In basso, Russo riceve le ultime istruzioni prima di effettuare la partenza da fermo alla ricerca della velocità massima (Action)



NEL CIVT

EQUILIBRIO SALTATO

Bmw M3 e Lancia Delta Integrale 16V sono le protagoniste assolute della classe N2 del Campionato Italiano Velocità Turismo. Fintanto che nel tricolore non si è affacciata la Delta preparata da Agnello il raffronto delle prestazioni è stato di quasi parità, con una leggera prevalenza a favore delle berline tedesche. Il Civt è caratterizzato da una suddivisione di classi non per cilindrata, come avviene nei regolamenti internazionali, ma per valori prestazionali. E così vetture sostanzialmente diverse come la M3 e la Delta si affrontano sullo stesso terreno in una sfida che ha avuto toni accesi e appassionati. Per trovare un bilanciamento nel rendimento delle due vetture gli uomini della Salerno Corse, in collaborazione con la sottocommissione tecnica della Csaì, hanno agito sul peso e sulla flangiatura del turbo all'aspirazione nel tentativo di contenere le potenze. La Bmw M3 è accreditata di 1077 kg mentre la Delta viaggia intorno ai 1200 kg con una strozzatura della turbina di 40 mm. Gli equilibri erano ideali. Poi è arrivato Russo a rivoluzionare i ranghi. Il milanese è ormai rassegnato a vedersi appesantire la Delta (e non di poco) il prossimo anno. □





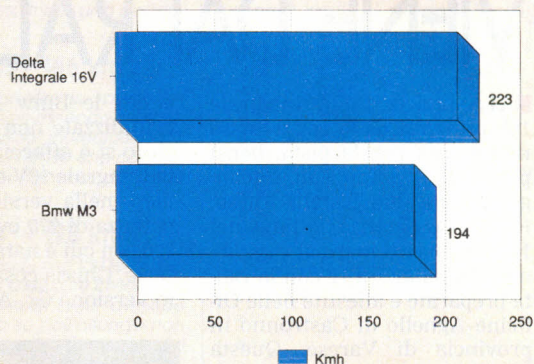
LA DELTA È SEMPRE IN VANTAGGIO

Abbiamo analizzato tramite l'ausilio del computer i dati rilevati in pista a Imola (con il sistema Flowtronic), nel tratto compreso tra la variante bassa e la staccata che precede la curva della Tosa. Ecco cosa è emerso. Il test è stato effettuato utilizzando carburante Fina.

VELOCITÀ MASSIMA

La maggior prestanza della Lancia Delta 16V viene fuori tutta in questo confronto. Nella velocità massima che siamo riusciti a raggiungere ci sono ben 29 kmh di differenza, tutti a favore della vettura italiana.

Lancia Delta 16V	223 kmh
Bmw M3	194 kmh

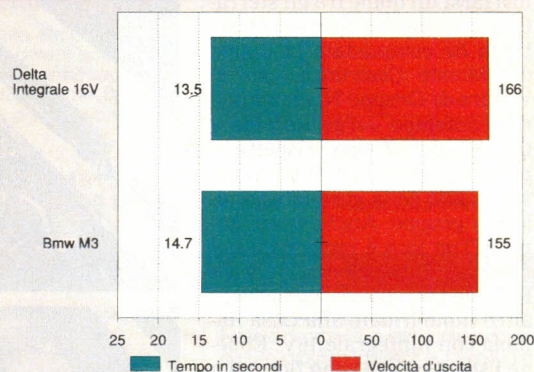


ACCELERAZIONE DA 0-400 M

Lancia Delta 16V	13"5
Bmw M3	14"7

Ancora un dato che depone a favore della Delta, aiutata nell'accelerazione dall'aver le quattro ruote motrici e, quindi, una più completa trasmissione al suolo della potenza disponibile.

Lancia Delta 16V	166 kmh
Bmw M3	155 kmh

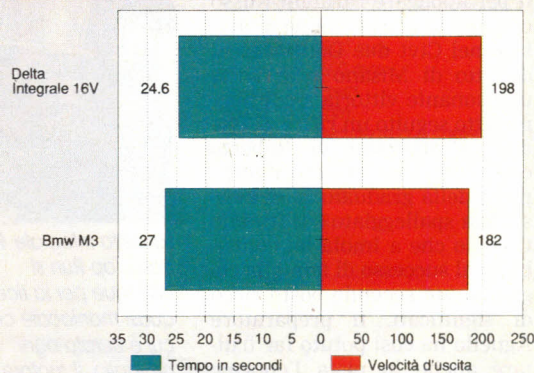


ACCELERAZIONE DA 0-1000 M

Lancia Delta 16V	24"6
Bmw M3	27"

Aumenta la distanza, la Delta allunga sulla M3. In uscita dai mille metri, infatti l'Integrale ha portato a oltre 3" il vantaggio sulla rivale, mentre sono diventati 6 i kmh di differenza.

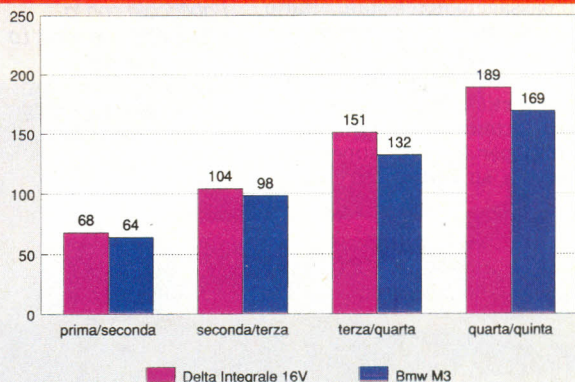
Lancia Delta 16V	198 kmh
Bmw M3	182 kmh



CAMBI DI MARCE

Incrementi consistenti, nel passaggio fra le varie marce, per entrambe le automobili oggetto del test. Più consistenti gli incrementi della Delta, superiore anche in questo caso.

	Delta 16V	M3
2.	68	64
3.	104	98
4.	151	132
5.	189	169

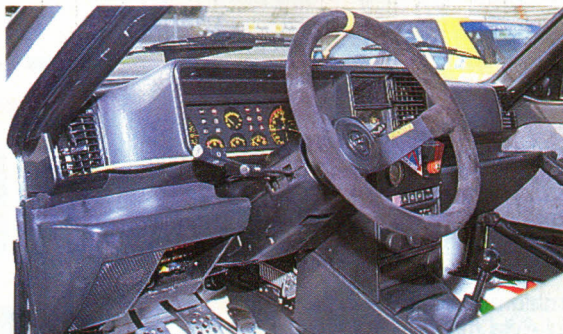
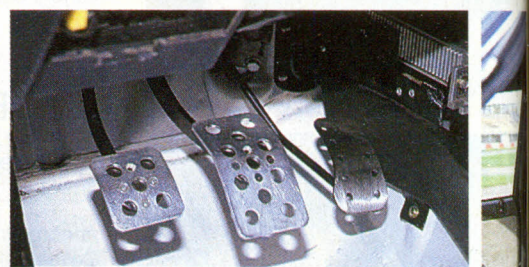
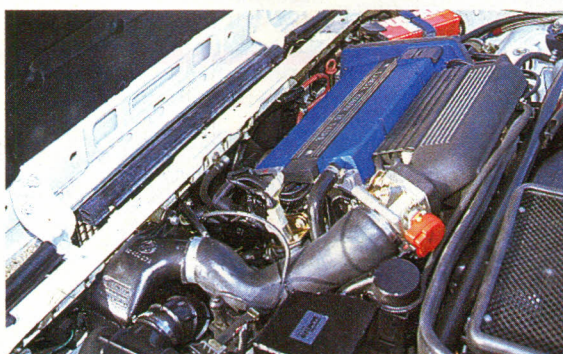


LANCIA DELTA INTEGRALE 16 V

LA TOP RUN VIENE DAI RALLY

■ La Lancia Delta Integrale 16V utilizzata da Roberto Russo non è nata per la pista, bensì per i rally. La Top Run, il team gestito dai due fratelli Russo, Roberto e Onofrio, è nato nel 1988 per partecipare al campionato mondiale rally con la Delta preparate e allestite nelle Officine Agnello di Castronno in provincia di Varese. Questa scuderia non ha impiegato molto a farsi un nome fra gli sterrati: per la Lancia proprio al debutto ha conquistato la Coppa del Mondo Costruttori per le vetture di Gruppo N, piazzando nel contempo Jorge Recalde e Gianni del Zoppo rispettivamente al secondo e al terzo posto iridato della graduatoria piloti di gruppo. Anche quest'anno la Top Run è impegnata nel mondiale Produzione: Trelles e Recalde potrebbero regalare un altro titolo iridato alla Casa italiana con l'Integrale 16V. Ebbene i successi che sono fioccati a raffica non sono stati sufficienti per appagare i fratelli Russo che hanno pensato bene di portare nel Civt due Delta. Già al debutto di Misano è arrivata una sonante vittoria a cui hanno fatto seguito un ritiro e altre due affermazioni di Roberto che in breve si è portato al terzo posto della graduatoria di classe, ben spalleggiato dal fratello Onofrio che a Imola ha contribuito al successo di famiglia cogliendo un secondo posto ricco di significati. Il preparatore Agnello ha così potuto far fruttare anche in pista l'enorme esperienza maturata nei rally: «Il passaggio non è stato affatto traumatico — ammette Roberto Russo — subito credevamo che avremmo fatto più fatica a salire ai vertici. Ora temiamo di essere fortemente penalizzati in futuro per la netta superiorità palesata su tutti i terreni». In

effetti le Bmw M3 sono state brutalizzate non appena in circuito si è affacciata questa Delta Integrale 16V capace di esprimere nella versione Gr. N una potenza di 270 cv a dispetto dei 200 con cui è nata la versione di serie. Chissà cosa potrebbe fare in versione Gr. A? □



La Delta Integrale 16V della Top Run si distingue per la ricerca quasi maniacale con cui è curato ogni dettaglio. Il motore turbo è da 270 cv. L'abitacolo con la strumentazione ricca. La pedaliera è stata modificata. Il serbatoio è di sicurezza da 70 litri mentre il sedile è anatomico



IL PARERE DI RUSSO

FANTASTICA ACCELERAZIONE

Roberto Russo (nella foto) è uno specialista delle corse a ruote coperte: vincitore nell'88 della Coppa Italia R5 Gt Turbo, l'avvocato milanese si è distinto lo scorso anno con un'Alfa 75 Turbo Evoluzione. Nel '90 si è presentato a metà stagione con la Lancia Delta Integrata 16 V della Top Run: «La vettura preparata da Agnello è veramente fantastica: fin dalla prima gara abbiamo mostrato un grosso potenziale che ci ha permesso di vincere con determinazione. La trazione integrale consente una guida molto precisa e sicura in ogni condizione di terreno e l'erogazione della potenza che è ripartita al 55% sul posteriore e al 45% sull'anteriore non è mai brutale. L'aspetto più esaltante è sicuramente l'accelerazione: in questo frangente i 270 cv a 5500 giri si fanno sentire tutti. Bisogna stare attenti a non fare patinare le gomme in partenza: oltre a rovinare le coperture si rischia di pregiudicare le prestazioni. Poi si vive una progressione incredibile che permette di arrivare alla staccata della Tosa con una velocità di oltre 220 kmh. Anche l'assetto è perfetto: il comportamento è neutro. Si è potuta scaricare tutta la potenza anche al Tamburello una piega che rimane impegnativa per vetture turismo».



Roberto Russo (nella foto) è uno specialista delle corse a ruote coperte: vincitore nell'88 della Coppa Italia R5 Gt Turbo, l'avvocato milanese si è distinto lo scorso anno con un'Alfa 75 Turbo Evoluzione. Nel '90 si è presentato a metà stagione con la Lancia Delta Integrata 16 V della Top Run: «La vettura preparata da Agnello è veramente fantastica: fin dalla prima gara abbiamo mostrato un grosso potenziale che ci ha permesso di vincere con determinazione. La trazione integrale consente una guida molto precisa e sicura in ogni condizione di terreno e l'erogazione della potenza che è ripartita al 55% sul posteriore e al 45% sull'anteriore non è mai brutale. L'aspetto più esaltante è sicuramente l'accelerazione: in questo frangente i 270 cv a 5500 giri si fanno sentire tutti. Bisogna stare attenti a non fare patinare le gomme in partenza: oltre a rovinare le coperture si rischia di pregiudicare le prestazioni. Poi si vive una progressione incredibile che permette di arrivare alla staccata della Tosa con una velocità di oltre 220 kmh. Anche l'assetto è perfetto: il comportamento è neutro. Si è potuta scaricare tutta la potenza anche al Tamburello una piega che rimane impegnativa per vetture turismo».

A lato, Roberto Russo impegnato in piena velocità alla Villeneuve

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA 223 kmh

La Delta Integrata 16V è sorprendente perché riesce a coniugare eccellenti valori di accelerazione a una velocità massima considerevole: 223 kmh sono molti per una partenza da fermo!

0-400 M/13"5 - 166 kmh

Nel breve si fa sentire la spinta del turbo che, pur non essendo brutale, assicura prestazioni incredibili: 13"5 sui 400 m sono un limite che non viene raggiunto nemmeno da certe Gruppo A.

0-1000 M/24" - 198 kmh

Sul chilometro da fermo la Delta della Top Run arriva a sfiorare il muro dei 200 kmh. Probabilmente avrebbe sfondato il muro se nell'allungo non ci fosse stata anche la curva del Tamburello.

PASSAGGI DI MARCE

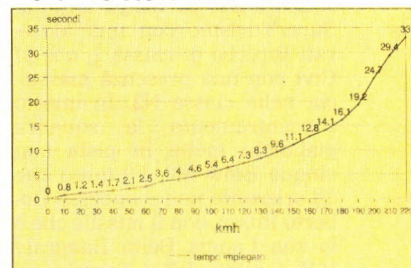
Con i cavalli subito disponibili è indispensabile una prima abbastanza lunga da 68 kmh, mentre seconda e terza sono più rapportate per facilitare la grande progressione della vettura torinese.

2. 68 kmh | 4. 151 kmh
3. 104 kmh | 5. 169 kmh

PROGRESSIONE VELOCITÀ

Semplicemente fantastica: (nonostante un notevole peso) la Delta Integrata 16V si rivela un autentico cavallo di razza.

secondi km/h		secondi km/h	
0"8	0-10	7"3	0-120
1"2	0-20	8"3	0-130
1"4	0-30	9"6	0-140
1"7	0-40	11"1	0-150
2"1	0-50	12"8	0-160
2"5	0-60	14"1	0-170
3"6	0-70	16"1	0-180
4"0	0-80	19"2	0-190
4"6	0-90	24"7	0-200
5"4	0-100	29"4	0-210
6"4	0-110	33"0	0-220



Prova effettuata alle 16,31 del 25/9/1990
Temperatura: +27°; Pressione: 996 mb; Umidità: 55%; Temperatura asfalto: 32°

LA SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri in linea, anteriore trasversale
Cilindrata: 1995 cc
Alesaggio x corsa: 84 x 90 mm
Rapporti di compressione: 8:1
Distribuzione: due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro
Alimentazione: a iniezione elettronica Weber-Marelli con turbocompressore Garrett T3 con flangia da 40 mm Ø
Potenza max: 270 cv a 5500 giri
Frizione: sinterizzata Valeo
Cambio: a 5 marce più Rm
Trasmissione: trazione integrale permanente con giunto viscoso Ferguson. Ripartizione di coppia al 55% dietro e 45% davanti

Sterzo: a cremagliera con idroguida
Freni: a disco sulle quattro ruote a doppio circuito idraulico (anteriori autoventilanti)
Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti con triangoli oscillanti inferiori. Posteriori a ruote indipendenti con barre trasversali e tiranti di reazione
Lunghezza: 3900 mm
Larghezza: 1690 mm
Altezza: 1270 mm
Passo: 2480 mm
Serbatoio: di sicurezza con capienza 57 litri
Cerchi: 7 x 15"
Gomme: 205/50 Vr15
Peso: 1200 kg



BMW M3 DELL'A-TEAM

CUTRERA SPERA NELLA CLASSE

■ Beppe Arlotti, il paffuto lombardo si sente sempre meno un pilota e sempre più preparatore. Siccome credo molto in questo secondo ruolo nell'inverno ha dato vita all'A-Team, la squadra che partecipa tanto al SuperTurismo con una Maserati Biturbo di classe 2, che al Civt con una presenza massiccia nella classe N2. In questo concentramento la squadra giallo-blu mette in pista ben cinque Bmw M3. Fintanto che all'orizzonte non è apparso Roberto Russo, con il missile che è la sua Lancia Delta Integrale 16V, i piloti dell'A-Team sono stati gli unici a contrastare il passo al romano Massimiliano Crinelli che sembra lanciato verso il successo finale. Paolo Cutrera, secondo nella graduatoria di classe, Ermanno Ronchi, Daniele Vitale, Dante Franti e Vincenzo Bianchi sono i piloti che ultimamente hanno corso per il team meneghino, anche se dell'elenco hanno fatto parte anche Di Maira e Santaniello, seppure sporadicamente. Paolo Cutrera che ha puntato tutto in questa classe ha ancora qualche chance di aggiudicarsi l'alloro tricolore: seppur staccato di dieci punti e mezzo da Crinelli può ancora sperare in un riaggancio al vertice, confidando nel ritiro del romano e nel gioco di squadra dei compagni di team. Nell'A-Team non verrà lasciato nulla di intentato. «Contro la Delta Integrale che dispone di oltre cinquanta cavalli di più non possiamo farci nulla — ammette Arlotti — specie su una pista veloce come Imola o Monza dove la partenza ha il suo peso. Mi auguro che l'anno prossimo ci sia un riaggiustamento delle prestazioni perchè se no questa classe diventerà un monarca Lancia. Le M3 per quanto aggiornate in ogni dettaglio non sono in grado di reggere il passo delle sovralimentate torinesi. Noi abbiamo svolto un grossissimo lavoro di affinamento sui particolari concessi dal regolamento ma più in la di quel tanto non possiamo spingerci». Nonostante le difficoltà il team non si arrende e spera di fare

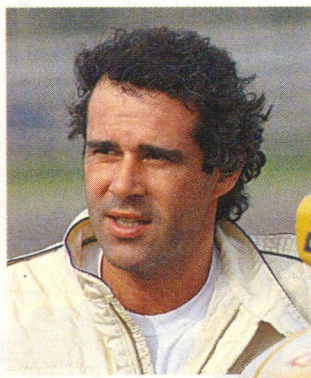
affidamento sulla grande affidabilità della Bmw M3: una vettura che si è sempre rivelata molto robusta anche nell'impiego costante al limite. È su questa caratteristica e sulle indiscutibili doti di telaio che Cutrera può ancora tenere accesa una flebile speranza... □

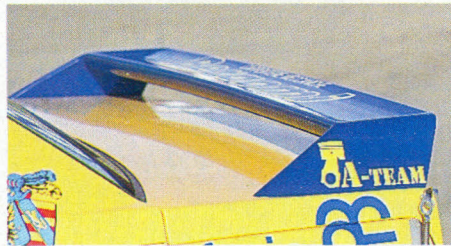
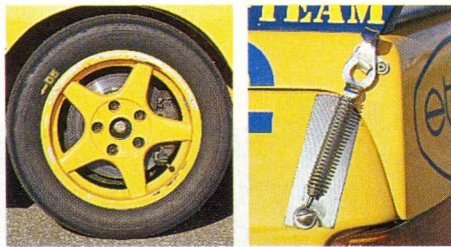
IL PARERE DI BERTEI

PROBLEMI AL TAMBURELLO

Alessandro Bertei corre nel SuperTurismo con la Maserati di classe 2 dell'A-Team ed è in lizza per il successo nella classe N3 con l'Alfa 75 Turbo quando manca solo una gara alla fine: «Ho scoperto la Bmw durante il test perchè non avevo mai guidato questo tipo di vettura e devo dire di essere rimasto particolarmente impressionato dalle doti di assetto della vettura tedesca. Pur essendo solo un Gruppo N, e quindi è una macchina derivata dalla produzione di serie senza grosse modifiche, evidenzia le sue doti spiccatamente agonistiche già considerate in sede di progetto. Oltre all'assetto neutro mi ha colpito anche la frenata: è precisa, sicura per cui si può azzardare senza problemi anche la zampata violenta senza incorrere in reazioni balorde. E veniamo al motore: io generalmente gareggio con vetture sovralimentate. Devo dire di essere rimasto colpito dalla progressione con cui arrivano i 218 cv disponibili. Il propulsore è molto elastico, con un ottimo campo di utilizzazione. Mi sono trovato in difficoltà ad affrontare la curva del Tamburello in pieno avendo le gomme fredde per cui mi sono trovato a innestare la quinta dopo un leggero rilascio sull'acceleratore che ha provocato anche una sensibile caduta di giri. Peccato perchè si poteva spuntare velocità massime più elevate...» □

A lato, Bertei durante una partenza del nostro test si lancia verso la velocità massima di 194 kmh (Action)





Sopra, la M3 dell'A Team. Il motore eroga 218 cv a 7000 giri. L'abitacolo è molto sportivo con il sedile anatomico. I cerchi sono in lega, mentre l'alettone serve a garantire una buona tenuta del posteriore. Il roll-bar a gabbia rende il telaio più rigido (Action)



I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA/194 kmh

A dire il vero ci aspettavamo qualcosa di più dalla sportiva tedesca che non è riuscita a rompere il muro dei 200 kmh. Ha patito la difficoltà di Bertei a fare il Tamburello in pieno.

0-400 M/14"5 - 155 kmh

Non siamo al livello della Delta, ma la M3 dimostra di avere una buona progressione sfruttando l'erogazione della potenza che è costante. La velocità di uscita è sicuramente migliorabile.

0-1000 M/27" - 182 kmh

Sul chilometro da fermo la M3 mostra la sua vena agonistica e realizza un tempo più che dignitoso con una velocità di uscita un poco bassa, ma si ricade nel problema del Tamburello.

PASSAGGI DI MARCE

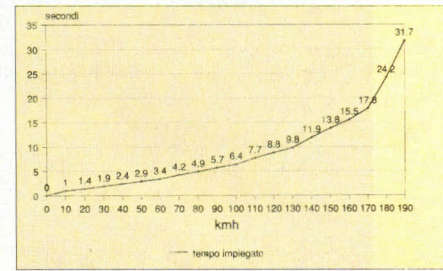
L'avvio è bruciante e la prima quindi è abbastanza corta: serve solo ad avviarsi. Anche la seconda è tirata (non si arriva a 100 kmh) mentre sorprende che la quinta arrivi già a 169 kmh!

2. 64 kmh | 4. 132 kmh
3. 98 kmh | 5. 169 kmh

PROGRESSIONE VELOCITÀ

La Bmw M3 si distingue nel rush 0-100 kmh con un tempo di 6"4. Dimostra il meglio di sé nei valori intermedi sfruttando la progressione del motore 6 cilindri aspirato.

secondi km/h		secondi km/h	
1"0	0-10	6"4	0-100
1"4	0-20	7"7	0-110
1"9	0-30	8"8	0-120
2"4	0-40	9"8	0-130
2"9	0-50	11"9	0-140
3"4	0-60	13"8	0-150
4"2	0-70	15"5	0-160
4"9	0-80	17"8	0-170
5"7	0-90	24"2	0-180
		31"7	0-190



Prova effettuata alle 15,45 del 25/9/1990
Temperatura: +27°; Pressione: 996 mb; Umidità: 55%; Temperatura asfalto: 42°

LA SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri in linea, anteriore
Cilindrata: 2300 cc
Alesaggio x corsa: 93 x 84 mm
Rapporto di compressione: 10,5:1
Distribuzione: doppio albero a camme in testa
Alimentazione: iniezione elettronica digitale Bosch Motronic
Potenza max: 218 cv a 7000 giri
Frizione: monodisco a secco
Cambio: a 5 marce più Rm
Trasmissione: posteriore con differenziale auto-

bloccante
Sterzo: a cremagliera
Freni: a disco sulle quattro ruote con doppio circuito (anteriori autoventilanti)
Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti con bracci trasversali. Posteriori a ruote indipendenti con bracci obliqui
Lunghezza: 4343 mm
Larghezza: 1680 mm
Altezza: 1370 mm
Passo: 2565 mm
Serbatoio: capacità 621 litri
Cerchi: 7 x 15"
Gomme: Michelin 210 x 590 Zr15
Peso: 1077 kg





IL PERSONAGGIO
ERIK COMAS



PROMOSSO!

Considerato il favorito d'obbligo in F. 3000 il francese ha puntualmente confermato il pronostico, meritandosi la chiamata di Guy Ligier in F. 1. Ecco il suo segreto

Il copione è stato rispettato: Erik Comas, il superfavorito alla vigilia del campionato internazionale di F. 3000, ha vinto a Le Mans gara e titolo con una prova d'anticipo e pochi giorni dopo si è concretizzato il suo passaggio in F. 1 con la Ligier. Promozione piena, dunque. Tutto come previsto, a conferma della carriera di Comas, che è sinora stata sempre regolata come con un metronomo: F. Renault, F. 3, F. 3000: una stagione per imparare e titolo alla seconda. L'unica eccezione è stata nel Superproduzione, dove Comas è riuscito a laurearsi campione francese al primo tentativo... Mai una volta che si sia sbagliato di squadra: Comas ha tutta l'aria di essere un ottimo calcolatore, un naso fino. E se tanto dà tan-

to, il fatto che abbia firmato per due anni con la Ligier non può essere che di buon augurio per la squadra transalpina. Così come il fatto che Comas conserverà in F. 1 il numero 26, quello stesso a cui lui è tanto legato perché identifica il suo dipartimento (la regione di Drôme) e in compagnia del quale ha vinto il titolo in F. 3 e in F. 3000. Lui, fresco campione di F. 3000, non dubita della bontà della scelta per la F. 1: «*La Ligier per me — esordisce — non costituisce affatto una seconda scelta. So che all'esterno regna lo scetticismo, ma non si deve più pensare al periodo in cui la sede era a Vichy. Ora che si è trasferita a Magny Cours questa squadra è diventata tutta un'altra cosa. Il potenziale è enorme. C'è gente nuova, ci sono in-*

*frastrutture di altissimo livello, come la galleria del vento e un vero circuito da Gp a disposizione. Per di più l'arrivo di un pilota di punta come Boutsen e dei motori Renault nel '92 sono segni che non ingannano. Sarà probabilmente dura il prossimo anno, ma vedrete nel '92! Oltretutto credo che esordire in F. 1 in seno a una squadra in crescita mi consentirà di evolvere senza troppa pressione, di pari passo con la squadra». Va detto però che il neo campione della F. 3000 ha esitato ad accordarsi con Ligier, sperando sino all'ultimo in un volante più prestigioso: «*In effetti — continua Comas — la Marlboro mi aveva pregato lo scorso anno, quando mi era stata offerta la possibilità di passare direttamente in F. 1 alla Scuderia Italia,**

Paolo Bombara



IL PERSONAGGIO

ERIK COMAS

←
di rimanere un secondo anno in F. 3000 con la promessa di trovarmi un buon volante in F. 1 per il '91. Fino all'ultimo ho contato su di loro per un posto alla Tyrrell, o alla Leyton House, ma avevano la priorità di piazzare Modena e devo riconoscere che da tre anni Stefano attendeva un volante degno di lui. I contatti con la Ligier erano iniziati sin dal Gp di Francia e si sono concretizzati a Jerez, con Jean Pierre Paoli. Poi il mercoledì precedente la gara di F. 3000 di Nogaro ho ricevuto una chiamata dallo stesso Guy Ligier. Quella definitiva». In queste fasi di accasamento Jean Paul Driot, titolare con Arnoux della Dams, la squadra con cui Comas ha trionfato in F. 3000, è intervenuto personalmente: «Jean Paul mi ha, in effetti, aiutato grazie ai contatti che lui e Arnoux hanno nel mondo della F. 1. Per loro piazzare un pilota costituiva una soddisfazione supplementare». Se nessuna opportunità allettante gli si fosse offerta in F. 1, Erik Comas non avrebbe comunque accettato una soluzione di ripiego pur di entrare a ogni costo nel Circus.



Con la Lola della Dams Comas, sotto (Photo4), ha vinto quattro gare e il titolo





Aveva già pronta un'interessantissima alternativa in tasca. Un vero asso nella manica che ha tenuto segreto sino all'ultimo: «*All'indomani della mia prima vittoria a Donington — dice Erik — alla prima gara della stagione, sono stato contattato seriamente dalla Peugeot, che era interessata a me per il mondiale Prototipi. Devo dire che quest'opportunità mi attirava, anche se non come soluzione definitiva ma soltanto come stagione di parcheggio in attesa di trovare un buon volante in F. 1. Ma mi rendevo egualmente conto che una simile scelta non era senza rischi*». Le scommesse con la sorte non hanno però mai spaventato il «calcolatore» Comas. Il francese non aveva del resto tutto da perdere a rimanere quest'anno in F. 3000 con l'obbligo morale di vincere? Non ai suoi occhi: «*Restare in F. 3000 era senza ombra di dubbio la migliore scelta e lo dimostra il fatto che oggi mi si prospetta un avvenire ricco d'opportunità. Cosa sarebbe, di me, oggi, se fossi andato alla Scuderia Italia e avessi fatto una stagione opaca?*». In effetti Comas non ha mai dubitato un istante dell'esito fa-

vorevole di questo campionato di F. 3000, del fatto che ne sarebbe stato incoronato campione. Neppure quando nel corso dell'estate ha avuto una battuta d'arresto nei risultati durata ben quattro gare: «*Non sono mai stato troppo inquieto — dice — perché ho sempre conservato più di una vittoria di vantaggio sui miei avversari. Fortunatamente nessun altro è stato in grado di approfittarne quando io non sono riuscito a concretizzare. I miei avversari si sono spartiti le vittorie e ciò è andato a mio vantaggio. A un certo punto il mio margine è sceso a dieci punti rispetto a McNish, ma francamente ho sempre creduto che i miei principali rivali per la lotta al titolo fossero Irvine, Apicella e Van de Poele. A dire il vero, ancor prima dell'inizio della stagione non dubitavo della mia vittoria finale. Il fatto d'essere indicato da tutti come favorito mi confortava nella convinzione d'aver scelto la squadra giusta. A quel punto non avevo più diritto di dubitare e sarebbe stato ancor più grave se mi fosse*

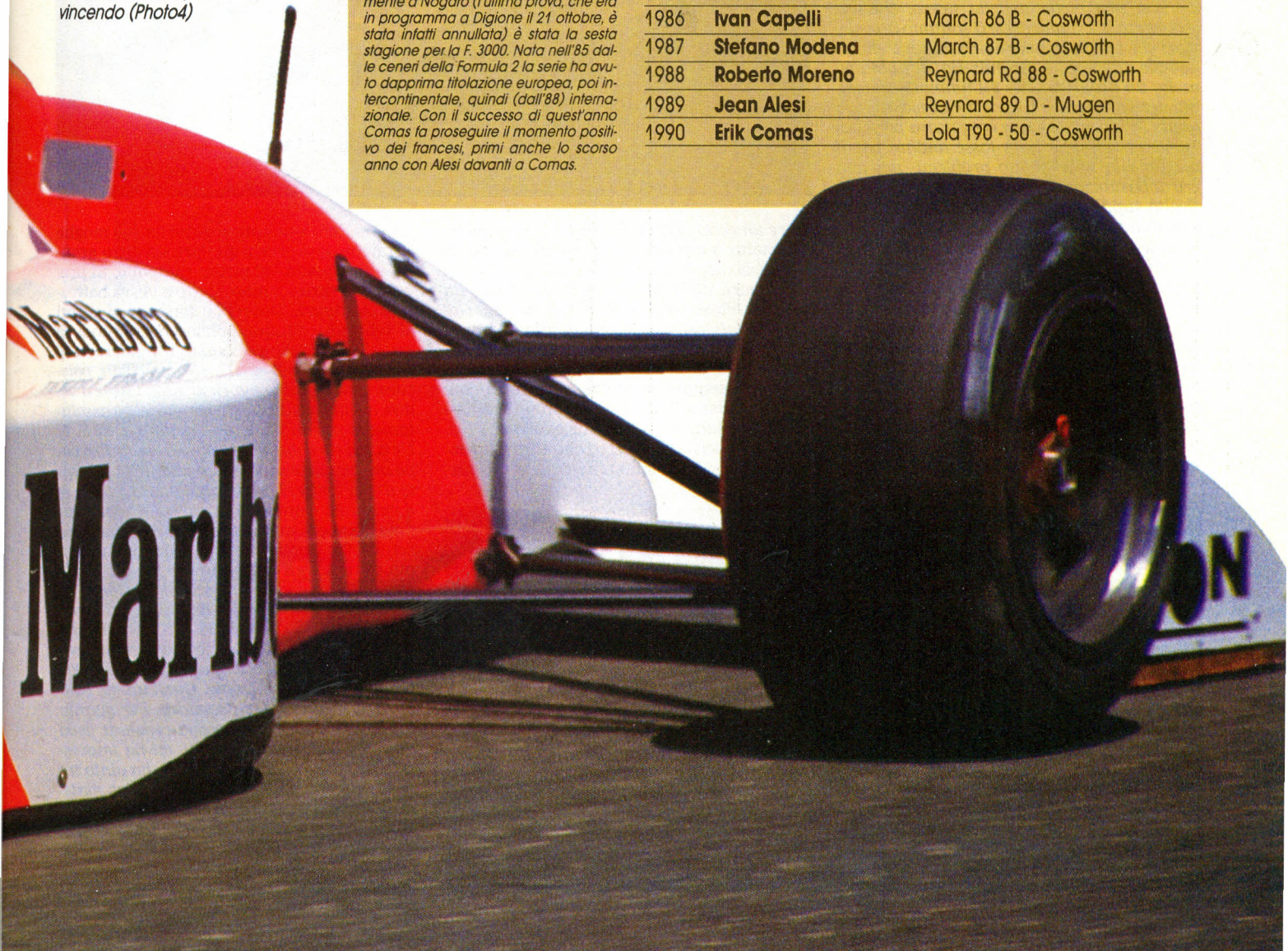


Sul cittadino di Pau Comas, sopra, non è andato a punti ma si è rifatto a Jerez, vincendo (Photo4)

ANCORA UN FRANCESE DOPO ALESI

Quella che si è conclusa anticipatamente a Nogaro (l'ultima prova, che era in programma a Digione il 21 ottobre, è stata infatti annullata) è stata la sesta stagione per la F. 3000. Nata nell'85 dalle ceneri della Formula 2 la serie ha avuto dapprima titolazione europea, poi intercontinentale, quindi (dall'88) internazionale. Con il successo di quest'anno Comas fa proseguire il momento positivo dei francesi, primi anche lo scorso anno con Alesi davanti a Comas.

1985	Christian Danner	March 85 B - Cosworth
1986	Ivan Capelli	March 86 B - Cosworth
1987	Stefano Modena	March 87 B - Cosworth
1988	Roberto Moreno	Reynard Rd 88 - Cosworth
1989	Jean Alesi	Reynard 89 D - Mugen
1990	Erik Comas	Lola T90 - 50 - Cosworth



IL PERSONAGGIO ERIK COMAS



successo nel corso dell'anno. Un pilota per vincere deve sempre credere ciecamente nelle proprie possibilità e in quelle della sua squadra. Anche di fronte alle avversità». Il passaggio a vuoto che oggi evoca con distacco ha però infastidito moltissimo Comas, quest'estate, senza tuttavia intaccarlo moralmente. Da più parti lo si è creduto vittima della sindrome della paura di vincere. Ma si trattava, evidentemente, di un sospetto completamente infondato: «Quest'inverno dalla Dams abbiamo effettuato moltissime prove e ciò ci ha permesso di partire col piede giusto e vincere quattro corse nelle prime cinque gare. Poi, è cominciata la serie nera, imputabile a tanti piccoli problemi tecnici. A Enna abbiamo sperimentato per la prima volta la frizione in carbonio, senza prima averla collaudata in prove private, e questo ci ha fatto perdere tutto un turno di prove libere. Poi si è rotta la pompa della benzina sul muletto e un problema elettrico mi ha lasciato a piedi nel secondo turno di qualificazione. La vettura per la gara era competitiva. Solo che, viste le condizioni dell'asfalto, il favorito sarebbe stato... Ari Vatanen. Sfortunatamente per lui non corre in F. 3000! A Hockenheim, abbiamo avuto dei problemi all'assetto, dando inizialmente la colpa a una bielletta dello sterzo, che era scollegata. Ci siamo accorti soltanto a posteriori che i problemi venivano da un treno di gomme difettoso. A Brands Hatch abbiamo avuto un problema con gli ammortizzatori, ma devo anche ammettere che avevo appena avuto la bronchite e non ero ancora perfettamente guarito. Se tutto fosse andato per il meglio non avrei avuto problemi, ma non ero abbastanza in forma per far fronte a difficoltà supplementari. A Birmingham le cose erano rientrate in ordine già nelle prove, a parte un mio errore nella scelta dei carichi aerodinamici per l'ultimo turno di qualificazione. In gara, però, mi sono mancati subito i freni». Insomma una lunga serie di piccoli inconvenienti che si sono concentrati tutti durante l'estate. Come giustificarli, però, dopo che la Dams aveva affrontato le prime cinque gare senza problemi di sorta? «Non mi fa piacere dirlo, ma quest'estate la squadra è stata un po' destabilizzata da un problema umano: il capo-officina non voleva più venire alle corse né lavorare



René Arnoux, a fianco (fotoAction) si è preso cura di Erik Comas, trasmettendo al giovane pilota tutta la sua grande esperienza. Comas ha mostrato di imparare in fretta e bene, instaurando con il team Dams, sotto (Photo4) ai box, una collaborazione che ha portato al successo in F. 3000



oltre un certo orario. Si tratta di una persona molto competente, ma con la mentalità da burocrate non si vincono le corse. Prima della gara di Le Mans è stato sostituito da Gérard Mayé, un ex della F. 1 e del team Galaxy, e l'atmosfera è subito migliorata. Così come i risultati». In questi frangenti, al Comas pilota si è affiancato il Comas punitore, sempre presente, sempre in contatto con Jean Paul Driot e con il direttore tecnico, Alain Rouy, per far evolvere la situazione, per essere certo che tutto funzionasse bene. Estremamente freddo e deter-

minato Erik è sempre seguito da sua moglie Brunella, che presto gli darà un'altra grande gioia: quella del primo rampollo. Si prevede che sarà un maschietto e verrà battezzato Anthony. Dovrebbe nascere ai primi di febbraio, dunque prima che cominci la prossima stagione di corse. E non crediate che sia frutto del caso... «No, in effetti, volevo un bambino ma Brunella ci tiene a venire a tutte le mie gare e non avrebbe assolutamente voluto mancare i primi Gp di F. 1. Né a me sarebbe piaciuto essere all'altro capo del mondo e sapere mia moglie in procinto di partorire. Per cui abbiamo calcolato le date...». Al campione in carica è consuetudine chiedere un pronostico per la stagione futura, ma Comas non è tipo da sbilanciarsi più di tanto: «È troppo presto per far previsioni. Bisognerebbe conoscere la composizione delle squadre e sapere quali piloti resteranno in F. 3000. Dando per scontato che Apicella e Van de Poele troveranno un volante in F. 1, direi che i favoriti della F. 3000 '91 sono McNish e Irvine. Quest'ultimo solo se sarà in una buona squadra. Per quanto concerne la stagione appena conclusa devo dire che l'avversario che più mi ha impressionato è stato Van de Poele, che ha vinto tre gare pur non disponendo del miglior materiale. La sua squadra, la Ga, non era in grado di permettergli di lottare per il titolo. Tra i nuovi arrivati devo dire che Morbidelli ha fatto faville. Quel ragazzo farà strada...». Parola di campione. □

PAOLI: E' MATURO PER LA F. 1

Abbiamo domandato a Jean Pierre Paoli, direttore del team Ligier, perché la scelta di questa squadra sia caduta su Erik Comas per il secondo volante in vista del mondiale F. 1 '91: «Innanzitutto non si deve parlare di secondo volante — esordisce Paoli — perché Boutsen e Comas partono sullo stesso piano per noi, nel senso che disporranno dello stesso materiale. La scelta di Comas è stata motivata da più fattori. Tanto noi quanto i nostri sponsor (e in particolare la Elf) sentivamo l'esigenza di avere in squadra un pilota francese e d'altra parte un pilota col palmares e il talento di Comas non si ha il diritto di lasciarlo scap-

pare. Fra i giovani francesi, e non solo, è sicuramente uno di quelli che ha vinto di più, tra titoli e gare, e che più ha impressionato sinora. Noi ci interessiamo a lui da tempo e abbiamo ora dei punti di riferimento precisi per valutarlo, anche rispetto ad altri piloti affermati, come Alesi, ad esempio, che ci permettono d'essere sicuri d'aver compiuto una buona scelta. Detto ciò, è importante precisare che se per noi era d'obbligo scegliere Comas, ciò non significa che non fossimo contenti di Larini. Purtroppo a volte bisogna operare scelte difficili. Ritornando a Comas, ci attendiamo da lui buone cose». □

No, così proprio non va. La piega che da qualche tempo la F.1 va prendendo non può portare molto lontano. In Giappone Ayrton Senna ha vinto male un titolo che aveva ipotecato molto bene, ma quello che preoccupa è che il modo con cui uno dei più appassionati campionati di tutti i tempi si è definitivamente risolto è solo la conseguenza di tanti, troppi, altri precedenti episodi che con lo sport hanno sempre meno da spartire. Oggi abbiamo dei campioni che con il volante in mano non temono confronti con i più titolati assi del passato, anzi. Dove cadono, paragonandosi, è nei comportamenti e questo non è facilmente comprensibile dall'esterno. Senna adesso, Prost lo scorso anno, e nelle sue infelici dichiarazioni contro la squadra un mese fa, Mansell in Belgio, Berger tutte le volte che si è fatto prendere la mano dalla foga agonistica, Alesi in Ungheria, per non citare che i protagonisti più chiacchierati della stagione, hanno a turno lasciato a desiderare. Perché i top-driver siano così frequentemente agli onori delle cronache rosa e di quelle nere non è sicuramente spiegabile con ragioni certe, ma è indubbio che una assuefazione tacita al generalizzato decadimento dello stile sia in atto. Un esempio lampante viene dal commento di Thierry Boutsen alle vicende giapponesi che è riportato a pagina 40. Il belga della Williams, comunemente considerato persona intelligente e anche lucida, dice tranquillamente che Senna «ha fatto bene» a comportarsi come ha fatto con Prost alla prima curva, ma non perché quando ci si gioca un titolo mondiale bisogna sempre tenere giù il piede e far vedere chi è più forte, oppure perché Prost era stato largo e quindi aveva lasciato uno spiraglio dove uno deve comunque buttarsi dentro, oppure ancora perché forse era convinto di potercela fare, ma perché «così giel'ha fatta pagare per l'anno prima». Ecco, questo

SOL LEVANTE STILE CALANTE

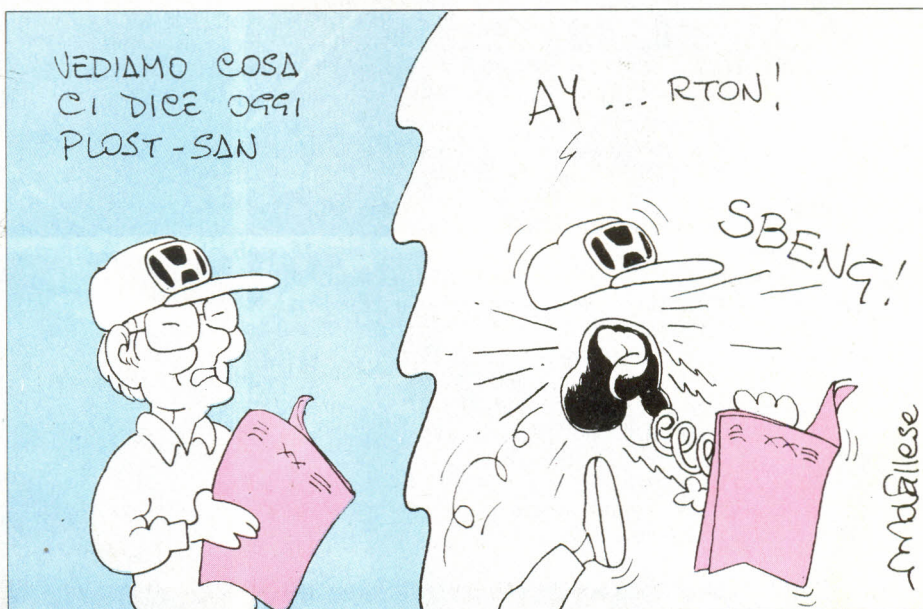
proprio non va. Se siamo alla dichiarata ammissione che uno fa bene a restituire, magari con gli interessi, il danno ricevuto non ci si deve stupire più di nulla. Le nuove piste saranno dei circhi affollati di belve assetate di vendetta e ogni volta ci potrebbe scappare un incidente non per foga agonistica, ma per semplice regolamento di conti.



Per fortuna in questo nostro mondo a quattro ruote non c'è solo la F.1 ed è quantomai stridente il confronto tra il mondiale che si è risolto in Giappone e quello rally che si è concluso a Sanremo. In Liguria, è bello sottolinearlo, è finita con i meccanici della Lancia che hanno applaudito lo straordi-

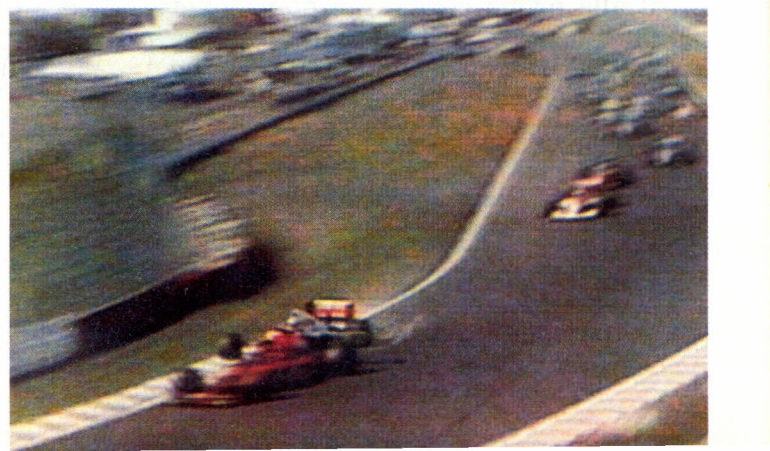
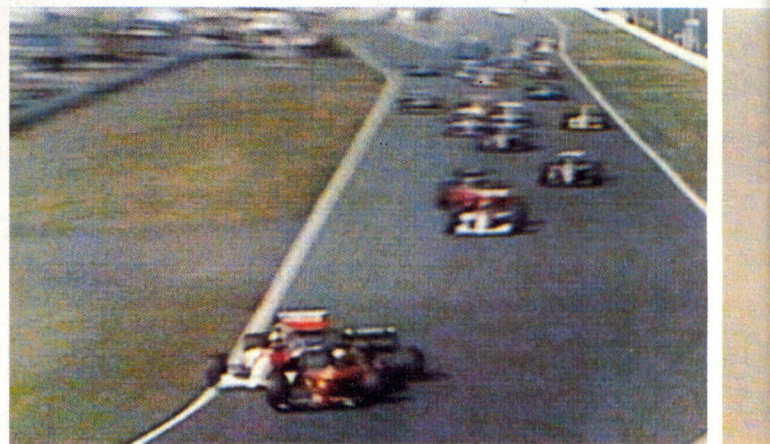
nario Sainz campione tra i piloti, e con gli uomini della Toyota che hanno applaudito i torinesi per il titolo marche. Davvero un differente fair play, ma guai a confondersi perché non è che la battaglia sia stata meno intensa o che gli interessi in ballo fossero minori. La Lancia ha combattuto l'assalto dei giapponesi spesso anche in evidente difficoltà tecnica perché oramai la concorrenza ha raggiunto livelli altissimi e lo stesso Sainz, che pur è stato applaudito al traguardo, a metà gara era davanti a tutti e stava mettendo in forse la stagione del team Martini. Questo perché la sua eventuale vittoria avrebbe rinviato tutti i giochi iridati all'ultima prova in calendario, in Gran Bretagna a fine novembre, esattamente come poteva accadere con il Gp d'Australia per la F.1. Al volante quelli dei rally non lasciano nulla d'intentato, però nella vita di tutti i giorni si rispettano e, nei limiti del possibile, si frequentano anche. Tutto è più trasparente e non accade che un giorno due si odiano e un altro giorno gli stessi due si danno la mano solo a uso e consumo degli eventuali fotografi presenti. Che sia solo perché guadagnano di meno, ma si divertono di più?

Carlo Cavicchi



FORMULA UNO
GP GIAPPONE

IL FATTO



L'ACCIO

Lo sport è stato tradito anche questa volta: Senna alla prima curva ha sbattuto fuori Prost per assicurarsi il secondo titolo mondiale matematicamente. Ormai

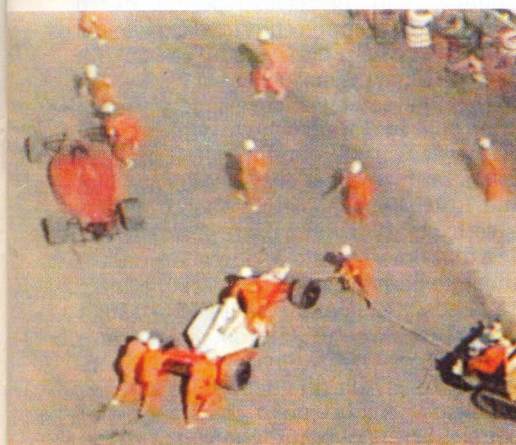

i piloti sono pronti a qualsiasi gesto pur di centrare l'obiettivo che si sono prefissi, senza temere per l'incolumità propria e degli altri. A Piquet la vittoria in una corsa ormai senza storia.

SUZUKA — Senna è campione del mondo, viva Senna. Ma, maledizione, non poteva esserci conclusione più amara per il campionato. Vincere tamponando il diretto avversario nella corsa all'iride non rende mai merito. Non esaltò il successo di Alain Prost lo scorso anno, non dà certo lustro a Senna questa volta. Ron Dennis ha voluto sottolineare che la vittoria iridata è arrivata per Senna e la McLaren in 11 corse e non solo come conseguenza dello scontro di domenica. Questo bisogna tenerlo presente e riconoscerne che, in effetti, il vantaggio del neo campione del mondo e delle vetture bianco-rosse era decisamente consistente, tale da lasciare alla Ferrari, comunque, poche possibilità. Tuttavia vedere la monoposto di Senna arrivare senza un accenno di frenata nel retrotreno della Ferrari ha lasciato un sapore amaro e molti dubbi. E non solo nei tifosi di Alain. Senna ha sbagliato manovra o ha «voluto» sbagliarla? Cosa lo ha spinto a forzare tanto? La rabbia agonistica che sempre lo anima o la consapevole paura della superiorità della Ferrari? È sempre difficile fare un'analisi e dare risposte precise a questi quesiti. Di certo Ayrton è arrivato a questo appuntamento molto teso, seppur concentratissimo. Una tensione, la sua, non del tutto giustificata rispetto al vantaggio su Prost. Pensare che il brasiliano avesse dimenticato il 1989, non tanto lo scontro con Prost, quanto la squalifica comminatagli dalla Fisa dopo che era riuscito a ripartire e vincere, sarebbe stato veramente utopico. Una pia illusione sperare che la stretta di mano del dopo Monza avesse rappresentato la fine del suo rancore nei confronti del francese. Legittimo pensare quindi, che per Senna l'obiettivo vero fosse non tanto vincere il mondiale, quanto conquistarlo battendo Prost e il suo nume tutelare, ovvero Balestre: «Dedico questa vittoria a chi mi ha fatto perdere il mondiale 1989» ha sarcasticamente sparato in tutte le interviste Ayrton. Una frase che la dice lunga sul suo stato d'animo. Nessuno, mai, potrà dire con certezza se lo scontro con la Ferrari n. 1, che lo aveva beffato in partenza, sia stato cercato intenzionalmente. Lui ha smenti-

to, senza però mai negare di essere più che preparato a una eventualità del genere. «È lui che ha tutto da perdere» la dichiarazione ricorrente alla vigilia del Gp. Un ragionamento che non fa una grinza e che, alla prova dei fatti si è rivelato assolutamente esatto.

COLLISIONE. Prost, se voleva evitare la collisione, in effetti, poteva lasciare passare Senna. Ma era una cosa ipotizzabile? Il francese, partito meglio, conduceva e aveva quindi diritto alla traiettoria. In più, ben sapeva che se fosse riuscito a stare davanti, la sua Ferrari gli avrebbe poi permesso di prendere il volo. No, Alain non poteva mollare. Nemmeno analizzando la cosa con il senno di poi, per le stesse identiche ragioni in ossequio alle quali esattamente 364 giorni fa Senna non sbagliò a forzare il sorpasso alla chicane. Rinunciare in questi casi vuol dire consegnare gran parte delle possibilità di vittoria nelle mani dell'avversario. C'è, poi, un ulteriore rilievo da fare. Tanto quest'anno, che nel 1989 a trovarsi davanti era Prost ed anche questo nelle corse vuol dire qualcosa. Ha dunque esagerato Senna? Probabilmente sì, Sapeva però che non aveva nulla da perdere e possedeva la certezza che se gli fosse riuscito di intimidire l'avversario la corsa sarebbe automaticamente stata nelle sue mani, quanto meno sotto l'aspetto psicologico. E, come da sempre succede nel mondo delle corse, soprattutto quando la lotta è fra campioni. Ayrton ha azzardato. Negli annali sarà ricordato come il vincitore del campionato del mondo n. 41. Questo in prospettiva conta, questo è quanto fu costretto a subire da Prost lo scorso anno. Resta il fatto che il mondiale, per il secondo anno consecutivo, non è terminato in maniera sportiva. E per fortuna che quest'anno non c'era Balestre che nel 1989 grazie a una discutibile interpretazione del regolamento, poi modificato, annullò la mitica vittoria che Senna, dopo essersi scontrato con Prost, era riuscito ugualmente a ottenere. In pratica, distrusse il campionato e tolse a

Diego Forti



Ecco in sequenza il fatto che ha deciso il mondiale: al via Prost è più lesto a partire di Senna che fa patinare le gomme. Il Brasiliano prima si mette in scia alla Ferrari e poi si fa vedere sulla destra, mentre Alain allarga leggermente la sua traiettoria. Poi il «professore», che è nettamente avanti alla McLaren, imposta la prima curva con il diritto di traiettoria mentre Senna, giunto molto lungo, cerca uno spazio inesistente all'interno; l'urto è inevitabile e le due monoposto schizzano per la tangente in una nuvola di polvere. La corsa non viene fermata: Senna è mondiale...



Adelaide il fascino dell'ultima, vera, sfida. Quest'anno, dalla Francia, ha fatto sapere che se ci fosse stato lui la partenza sarebbe stata ripetuta, «In omaggio allo spettacolo» la sua spiegazione telefonica. Quello spettacolo che lui, giusto 12 mesi prima, aveva barbaramente giustiziato. Lo scorso anno Senna prese seriamente in considerazione l'eventualità di ritirarsi, disgustato dalla situazione. Questa volta chi ha dichiarato di sentirsi disgustato è stato Prost. Con tre titoli nel suo albo d'oro potrebbe anche perdere le motivazioni che lo hanno spinto a lottare in maniera eccezionale durante l'attuale stagione. Un suo ritiro nel 1991 non è quindi da escludere, anche se il presidente della Ferrari si è dichiarato certissimo che il «professore» continuerà a gareggiare sulle vetture di Maranello anche il prossimo anno. Fusaro però, quanto a anticipazioni, non è mai stato un asso.

FERRARI. Comprensibile, invece, la richiesta lanciata dalla Ferrari a favore di una sospensione della corsa e di una seconda partenza. Fiorio ha lanciato precisi strali nei confronti dei commissari sostenendo che in Portogallo, con la sola vettura di Caffi in posizione pericolosa, la corsa era stata sospesa, mentre in Giappone con due monoposto in un punto di fuga non si è adottato un analogo provvedimento. Tuttavia, è obiettivamente difficile sostenere che si fosse di fronte a una reale situazione di pericolo. La Ferrari, comunque, ha più che una ragione per lasciare il Sol Levante amareggiata. Fiorio ha preannunciato che verrà inviato alla Fisa un esposto contenente tutte le lamentele che la scuderia ha da fare relativamente alla stagione appena conclusa. Ad aggiungere delusione alla giornata Ferrari c'è anche stato l'abbandono di Mansell. Nigel non solo poteva dominare la corsa, ma anche tenere in corsa la scuderia del Cavallino Rampante nel mondiale costruttori.

DOPPIETTA. Ovviamente c'è chi dal Gp del Giappone ritorna rinfrancato. È la Benetton che ha messo a segno una doppietta con Piquet e Moreno. Un vero trionfo, ottenuto con una vettura messa a punto per non essere costretta al cambio gomme. Fuori Senna e Prost, «suicidatosi» Berger (con una uscita di strada al secondo giro) e Mansell (in seguito a una partenza, dopo il cambio di pneumatici, poco assennata) il duo brasiliano non ha avuto difficoltà a sopraffare la coppia Williams e un sorprendente Suzuki, terzo. John Barnard, infine, a casa deve essersi sentito piuttosto soddisfatto: la sua cura in Benetton sta dando degli effetti decisamente positivi. Inoltre la «sua» Ferrari 641 rimane, la vettura più efficiente del mondiale. In ogni caso, meglio dimenticare in fretta questo Gp per pensare a quello n. 500 che si celebrerà, in Australia... □

LE REAZIO

È di nuovo guerra fra Senna e Prost: dopo l'incidente alla prima curva i due piloti non si sono risparmiati feroci attacchi. E anche le squadre hanno subito preso posizione...

La pace siglata a Monza è stata di breve durata: fra Senna e Prost è nuovamente guerra. In pista come nei box, nelle dichiarazioni post-incidente. Le reazioni anche delle due squadre sono state particolarmente pepate. In ballo non c'era solo la supremazia nella gara di Suzuka, ma un mondiale. Il «Professore» incolpa senza mezzi termini il brasiliano, Ayrton cerca delle scuse per un gesto che ha tutta l'aria di essere la vendetta maturata per un anno intero. E sono rifiorite le discussioni, le polemiche. Sentiamo cosa hanno detto i clan Ferrari e McLaren dopo il fattaccio...

ALAIN PROST

(pilota della Ferrari)

«Senna aveva già perduto la gara alla partenza e sapeva che non mi avrebbe ripreso perché la Ferrari andava più forte. E per questo che mi ha buttato fuori. Questa è la nuda realtà dei fatti. Io ero davanti e lui secondo: secondo il regolamento avevo il diritto di traiettoria. Così non è giusto, non va bene. Senna, purtroppo, è un uomo il cui vero volto non è quello che lui cerca di mostrare alla gente. Parla sempre di Dio, ma si comporta male. Se le cose vanno così questa Formula 1 non mi piace più: nessuno fa le cose come vanno fatte. Anche la Federazione Internazionale deve decidersi a fare dei regolamenti sensati. È possibile che ci possano essere tre monoposto ferme vicino alla pista e non si fermi la corsa? Se è questo il senso che si vuol dare alle corse allora tanto vale formare le squadre con un pilota che punta al titolo mondiale e l'altro invece si mette a fare il butta-fuori. È già successo quest'anno parecchie volte: Berger e Alesi a Montecarlo, Berger e Senna in Ungheria, ancora Senna qui in Giappone. Come si può concepire di correre in questo modo?»

AYRTON SENNA

(pilota McLaren)

«Prost mi ha stretto troppo e ci siamo toccati. Mi spiace che il campionato sia finito così. Io però ero all'interno della curva e non potevo certo buttarmi nel prato per farlo passare. Solo un pazzo andrebbe a provocare volontariamente un incidente come questo, pericoloso perché dietro c'era tutto il gruppo che stava arrivando. È Prost che ha sbagliato, è lui che doveva fare un'altra traiettoria in curva. Non solo, ma il ferrarista doveva sapere che era lui e solo lui l'unico che aveva qualcosa da perdere in un contatto. Non mi sembra affatto corretto che adesso si incolpi me. Io ero in pole position e sono stato costretto a partire dalla parte sbagliata, vale a dire dove la pista è sporca. Lo andavo dicendo da mercoledì che avrei patinato se la posizione della pole non fosse stata cambiata. Non mi hanno voluto dare ascolto e poi ne ho dovuto subire le conseguenze. E alla fine della fiera sarebbe anche colpa mia quello che è successo? Mi sembra veramente che si stia esagerando. Eppoi un Gran Premio lo si può perdere subito dopo il via o a sei giri dalla fine...»



NI INTERESSATE



A lato, nel volto di Alain Prost attorniato dai giornalisti si legge la delusione per aver visto spegnersi la possibilità di lottare per il mondiale al primo giro. Per il «Professore» non ci sono dubbi sulla responsabilità dell'incidente subito dopo il via: Senna l'ha fatto apposta a buttarlo fuori (Colombo)



CESARE FIORIO

(Responsabile team Ferrari)

«Sono esterrefatto che un grande campione come Senna abbia fatto quello che ha fatto; mi meraviglio poi che un professionista come lui abbia potuto dichiarare, dopo quello che è successo, che è stato Prost a stringerlo. Quanto meno Prost lo precedeva e aveva il diritto sacrosanto di decidere la sua traiettoria. Sono rimasto molto amareggiato dal comportamento dei commissari che non hanno ritenuto di dover fermare la corsa nonostante vi fossero ben due vetture ferme in prossimità di una curva che si percorreva a 230 chilometri orari».

PIERO FUSARO

(Presidente Ferrari)

«È incredibile che la Ferrari abbia perso le ultime possibilità di aggiudicarsi il mondiale in un autoscontro. Prost era nella sua traiettoria ed è stato speronato da Senna».



RON DENNIS

(Proprietario della McLaren)

«Se le posizioni alla partenza fossero state invertite come avevamo chiesto noi, non sarebbe successo nulla. Senna sarebbe andato in testa subito. Comunque noi non abbiamo vinto qui il mondiale, ma nelle undici gare precedenti. Credo che nessuno possa dire che Senna abbia intenzionalmente provocato l'incidente».

LA REAZIONE D

Quasi unanime il giudizio degli addetti ai lavori: piloti, team manager e tecnici criticano il comportamento di Senna chiedendo interventi della Fisa. Solo Boutsen giustifica il brasiliano

Il Circus si interroga. I protagonisti della Formula 1 sono rimasti colpiti sulla conclusione cruenta del mondiale. Piloti, team manager, tecnici criticano in maniera quasi unanime il gesto che ha fruttato il secondo titolo ad Ayrton Senna. La colpa dell'incidente viene attribuita al brasiliano, mentre Prost è considerato la vittima della situazione. Solo Boutsen ha difeso il pilota della McLaren cercando delle spiegazioni in quanto è accaduto l'anno passato. Balestre, invece, tuona da Parigi: lui avrebbe interrotto la gara per lo spettacolo e per offrire ai due piloti le stesse chance...

GABRIELE TARQUINI

(Pilota Ags)

«Un incidente di questo tipo era prevedibile. Secondo me ci si è trovati di fronte a una situazione molto simile a quella dello scorso anno in cui il pilota che non aveva nulla da perdere nel caso di collisione e poteva forzare la situazione».

PATRIZIO CANTÙ

(Team manager Krypton F.3000)

«Secondo me Senna non ha nemmeno frenato. Per come Prost era riuscito a mettersi in traiettoria risultava impensabile che ci fosse uno spazio. Senna è andato dentro a Prost perché è arrivato talmente lungo che non poteva non toccarlo. Credo che Senna abbia sostanzialmente commesso un errore di guida, anche se sapeva che per lui un'eventuale uscita di strada non rappresentava un problema. La corsa vista la posizione delle vetture non era da sospendere».

ALESSANDRO MARIANI

(Ingegnere della Scuderia Italia)

«La responsabilità dell'incidente è stata di Senna. Ha tentato di riprendere Prost che era partito meglio di lui, quando si è reso conto che non ce la faceva ho avuto la sensazione che si sia ributtato in avanti tamponando Alain che era nettamente avanti rispetto a lui. Senna non aveva niente da perdere in un rischio di questo tipo, mentre la superiorità della Ferrari era evidente e se Prost fosse andato avanti di certo sarebbe stato quasi impossibile riprenderlo».



THIERRY BOUTSEN

(Pilota Williams Renault)

LA VENDETTA DI AYRTON

«Senna ha dato la migliore risposta a Prost circa quello che era successo lo scorso anno. Lui aveva fatto lo stesso ed ha fatto bene Senna a ripagarlo della stessa moneta. Prost era diventato campione del mondo in maniera sbagliata e Senna si è vendicato. La responsabilità dell'incidente è di tutti e due».



REMO RAMANZINI

(Team manager Scuderia Italia)

«Prost è partito meglio, Senna ha cercato di affiancarlo. Il francese, visto che ne aveva il diritto, ha fatto la sua traiettoria e Senna gli si è portato all'interno e lo ha colpito. Forse chi aveva più da perdere in una situazione come questa, cioè Prost, doveva stare maggiormente all'erta. È vero che per lui stare davanti era molto meglio, però anche facendo passare Senna avrebbe poi avuto tutta la corsa per sopravanzarlo, tenuto conto che la sua Ferrari appariva decisamente superiore alla McLaren».

JAIME MANCA

(Direttore sportivo della Minardi)

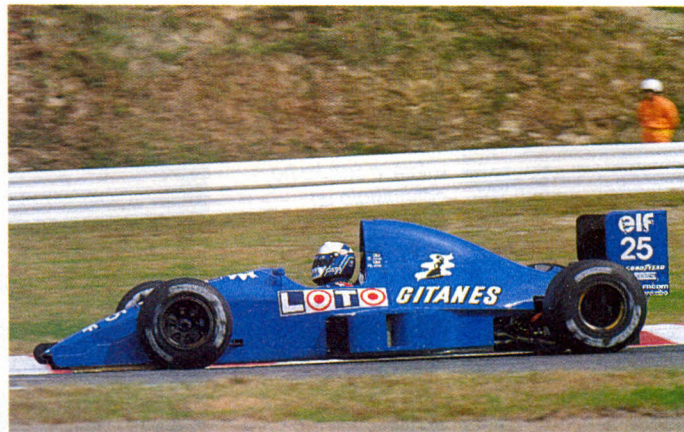
«Senna è partito male, Prost lo ha sopravanzato. Allora il brasiliano ha provato a entrare ma era troppo lontano ed era chiuso perché la manovra riuscisse e quindi i due si sono toccati. La manovra di Ayrton non è stata delle più pulite. Dopo quello che era successo al briefing e sulla scorta di quello verificatosi lo scorso anno, il nervosismo di Senna secondo me è più che comprensibile».

ROLANDO ARGENTERO

(Responsabile servizio cronometraggio Olivetti)

«Dalle riprese dall'alto emerge evidente la responsabilità di Senna. È comunque da dire che un anno ha esagerato uno, un anno l'altro. Questa è una cosa che fa del male alla F.1. È un veleno che rischiamo di trascinarci dietro per molto tempo. Di certo l'unico che è risultato favorito dall'incidente è stato Senna».

EL CIRCUS



A lato, Patrese quarto in gara e Larini, sopra, settimo, hanno criticato il comportamento di Senna, attribuendogli tutta la responsabilità dell'incidente

TOMMASO CARLETTI

(Ingegnere Minardi)

«Secondo le regole la colpa è di Senna. Prost stava davanti e ha il diritto di scegliere la traiettoria. Però questo è uno degli episodi che rientra nei mille e mille che fanno parte della storia delle corse».

MICHEL TETU

(Ingegnere Espo Larrousse)

«Senna ha cercato di passare a tutti i costi e forse ha frenato tardi, in un punto della pista decisamente sporco e con poca aderenza. In ogni caso nessuna colpa può essere imputata a Prost, che era partito benissimo».

NICOLA LARINI

(Pilota Ligier)

«Sicuramente se Senna fosse stato in un'altra condizione di classifica avrebbe alzato il piede».

ENZO COLONI

(Team manager Coloni)

«Senna è andato dentro a Prost come una palla di cannone. Direi proprio che tutta la responsabilità va addossata al brasiliano».

RICCARDO PATRESE

(Pilota della Williams Renault)

«Credo che fra i due purtroppo ci fosse una ferita ancora aperta, comunque la gara non era da interrompere le vetture non erano in zona pericolosa».

JOAN VILLADELPRAT

(Team manager Tyrrell)

«Non c'era posto per due vetture e Senna ha forzato un po' troppo. Bisogna dire che Alain lascia sempre un piccolo buco, ma questa volta il posto per passare direi proprio che non c'era. La corsa non era da fermare per motivi legati alla sicurezza, ma se si voleva dare agli spettatori lo spettacolo bisognava sospendere la gara e far ripartire la corsa».

JEAN ALES

(Pilota della Tyrrell)

«All'inizio dell'anno si era parlato tanto di cartellini gialli di ammonizione ai piloti scorretti e poi non si è fatto niente. In Portogallo Berger mi ha gettato fuori pista alla partenza e non gli è stato fatto nulla, quindi tutto normale. È un peccato comunque perché è frustrante che un mondiale finisca così. Circa le responsabilità bisognerebbe poter rivedere bene i filmati».

STEVE NICHOLS

(Progettista della Ferrari)

«Per il secondo anno di fila il mondiale è stato rovinato qui in Giappone. Oggi soltanto Piquet ha vinto realmente qualcosa, ma mi sembra che alla McLaren non ci sia stata una gran festa».

PHILIPPE ALLIOT

(Pilota della Ligier)

«Quello che è successo qui a Suzuka è la conseguenza di ciò che è accaduto lo scorso anno. C'è una guerra in atto fra due grandi campioni alimentata dai dirigenti delle due squadre».



JEAN MARIE BALESTRE

(Presidente della Fisa)

AVREI FERMATO IL GRAN PREMIO

«Non sono andato in Giappone perché non mi si potesse accusare di aver fatto vincere Alain Prost come è accaduto lo scorso anno; molti però si sono dimenticati che Ayrton Senna è stato squalificato perché non ha percorso l'intera distanza del Gp saltando la chicane. Per due giorni Senna ha chiesto che gli venisse cambiata la posizione della pole position, ma non è questo il vero problema. Il punto è che se si guardano le statistiche degli ultimi anni, e chiamo a testimoni tutti gli appassionati di questo sport, si vede benissimo chi è il pilota fra i due che è stato coinvolto nel maggior numero di incidenti. Posso soltanto dire che vi è stata una manovra altamente pericolosa da condannare, potete bene immaginare cosa sarebbe successo se le due vetture fossero rimaste in mezzo alla pista. Un presidente non può influenzare l'operato dei commissari sportivi, ma se io fossi stato al loro posto avrei esposto la bandiera rossa per rispetto dello sport in modo che i due avversari potessero di nuovo ripartire con le stesse possibilità di successo sportivo».

LA GARA



Non appena avuto a disposizione una monoposto competitiva, la Benetton, il 31enne Moreno, a sinistra, ha mostrato tutto il suo valore: a Suzuka ha conquistato un bellissimo secondo posto alle spalle del compagno di team Piquet, a destra, tornato al successo dopo un digiuno di tre anni (FotoAmaduzzi). In basso, Suzuki, stupefacente terzo con la Larrousse (FotoColombo)



MORENO E SUZUKI GLI EROI DI SUZUKA

SUZUKA — Il Giappone è risultato terra di conquista per i brasiliani. Oltre a Sena virtualmente laureatosi campione del mondo, sugli scudi anche Nelson Piquet e, soprattutto Roberto Moreno. Il tre volte iridato è tornato finalmente sul gradino più alto del podio. Era dal Gp d'Italia a Monza nel 1987, che la cosa non gli riusciva. Con questo successo (il 21. della sua carriera) arrivato al termine di una gara senza sbavature, Nelson è riuscito a portarsi al 4. posto del mondiale piloti: a cinque punti da Berger, terzo, fermo a quota 40. Il più festeggiato di casa Benetton non è però stato Piquet, soprattutto in considerazione del fatto che per lui questo appuntamento con la vittoria non era una novità, bensì Moreno. Roberto era al debutto sulla Benetton, dove era stato chiamato solo pochi giorni prima di Suzuka per sostituire lo sfortunato Nannini, ed è riuscito a conquistare una piazza d'onore decisamente prestigiosa. Va detto che il primo pensiero di «Pupo», questo il soprannome di Moreno, è stato per Nannini: «Gli dedico questa mia giornata e gli auguro veramente con il cuore di rimettersi in fretta e di tornare presto fra noi». Per Moreno si è trattato di una grossa rivincita dopo le vacche magre alla Eurobrun di quest'anno e della Coloni della passata stagione. Una volta salito su

una vettura competitiva il carioca è subito riuscito a cogliere un risultato pur essendo dovuto partire con il muletto adattato in tutta fretta. Per altro la sua carriera in F.1 è stata decisamente in salita. Infatti dopo aver debuttato nel lontano 1982 in Olanda, senza qualificarsi, Moreno è tornato al volante di una F.1 solo nel 1987, anno cui ha disputato due Gp riuscendo però a conquistare un punto nel Gp dell'Australia con la Ags. In ogni caso, a Suzuka, ha dimostrato che il titolo di F. 3000 ottenuto nel lontano 1988 con la Reynard della Bromley Motosport non era stato assolutamente casuale. Con molta serenità ha così commentato il suo secondo posto: «Credo che per me sia arrivato il momento buono, in una squadra buona, in corrispondenza di una mia buona condizione fisica. Poi il numero 19, quello della mia Benetton mi porta sicuramente bene. Essere stato confermato dal team anche per il Gp dell'Australia mi ha senza dubbio agevolato consentendomi di gareggiare in condizioni di grande tranquillità». Altro eroe di Suzuka è stato Suzuki, primo giapponese a salire sul podio di un Gran Premio iridato. Non si deve dimenticare che il piazzamento di Suzuki ha dato il primo podio anche alla Lamborghini, che equipaggia con il suo V12 la Larrousse. (d. f.)





LA CRONACA **DOPPIETTA BENETTON**

TRE ANNI DOPO RIECCO PIQUET

Il pilota brasiliano, che non vinceva dal settembre '87, ha ereditato il comando dopo lo stop di Mansell

SUZUKA — Sullo schieramento del Gp del Giappone l'attesa era spasmodica, vista la posta in palio fra Senna e Prost. Tutti gli addetti ai lavori ed il pubblico giapponese, assiepato nelle tribune, si aspettavano di potere avere il privilegio di assistere ad una splendida gara, alla vigilia vi erano tutti i presupposti. Tutto è invece finito nella polvere nel giro di pochi secondi. Prost, agevolato dalla pista più pulita sul lato sinistro, partiva benissimo precedendo Senna; non vi era però il tempo di gioire al box Ferrari perché arrivava la delusione nel momento in cui i due affrontavano la prima curva, appena 400 metri dopo lo start: la McLaren numero 27 centrava infatti la Ferrari numero

1 ed entrambe le vetture finivano nella sabbia, fortunatamente senza coinvolgere nell'incidente nessun'altra monoposto. Soltanto Modena, che nella frenata per evitare la confusione veniva tamponato da Altiot, rimaneva «vittima». La delusione, l'incredulità lasciava ben presto il posto all'incertezza su ciò che sarebbe successo. Con le monoposto dei due protagonisti nella sabbia e la corsa svuotata del suo maggiore motivo d'interesse, c'era chi sperava, e fra questi il box Ferrari, che venisse data bandiera rossa per rifare tutto da capo, quasi a voler gettare un colpo di spugna sul brutto spettacolo offerto. Nulla

di tutto ciò; Prost e Senna scendevano dalle loro monoposto ed ignorandosi a vicenda si avviavano verso il box mentre gli altri piloti continuavano. Così passava quasi inosservata l'uscita di strada di Berger al passaggio sul luogo del misfatto: l'austriaco, causa lo sporco, usciva malamente rendendo vano il sogno di Soichiro Honda, arrivato apposta a Suzuka per poter assistere alla prima vittoria di un suo motore nel Gp del Giappone. Ciò gettava sconforto nelle file dei tecnici giapponesi che avrebbero voluto far felice l'ottantacinquenne fondatore, che non gode di buona salute. In casa McLaren la gioia per la conquista matematica in anticipo del mondiale piloti era raggelata dalla paura di perdere quello costruttori, visto che senza Senna e senza Berger vi era la possibilità del sorpasso grazie a una eventuale vittoria di Mansell, diventato leader della corsa. Mansell, infatti guidava il carosello con un buon margine su Piquet, Moreno, scattato ottimamente, Boutsen, Patrese e Warwick. L'inglese della Ferrari sembrava prendersela con tutta tranquillità nonostante i due della Benetton fossero partiti con le gomme più dure e quindi in grado di compiere l'intera distanza senza sosta ai box. Il suo vantaggio era di 3"400 al 9. giro. Intanto era iniziata la serie dei ritiri, una lista lunga come in poche altre occasioni. Brabham finiva nella sabbia per il cedimento della frizione al 2. giro e Gugelmin con il motore della sua Leyton House k.o. al 5. passaggio.

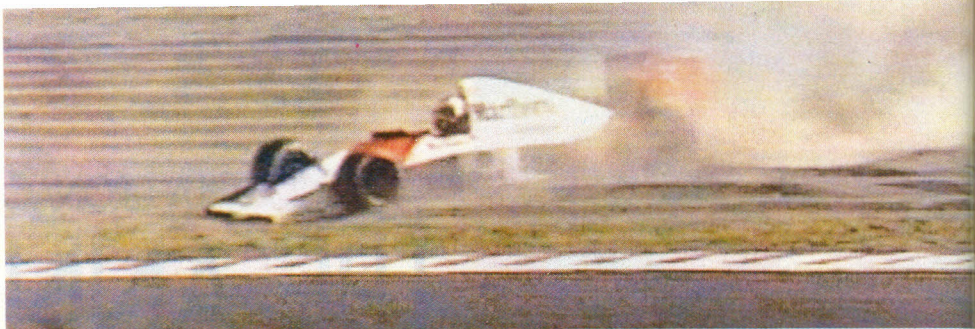
SUZUKI ATTACCA. Mentre le posizioni di testa rimanevano invariate Suzuki iniziava la sua salita verso quella che si sarebbe trasformata nella sua giornata di gloria: al 7. giro passava Warwick, rimaneva in questa posizione fino al 20. passaggio in cui diventava 5. grazie alla sosta di Boutsen ai box (cambio di gomme). Il belga appunto era il primo a rientrare imitato poco dopo da Warwick. Mansell arrivava al 24. giro con 8"250 di vantaggio sul secondo, Piquet, che dava l'im-

Giorgio Piola

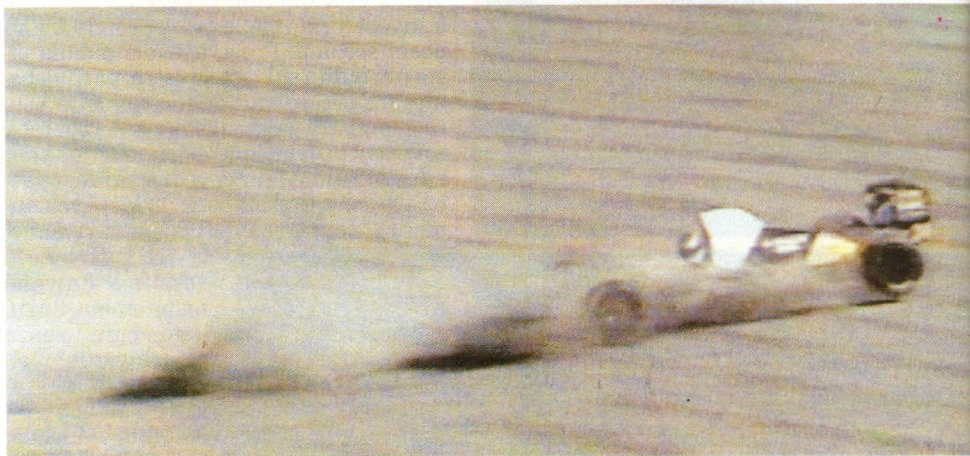
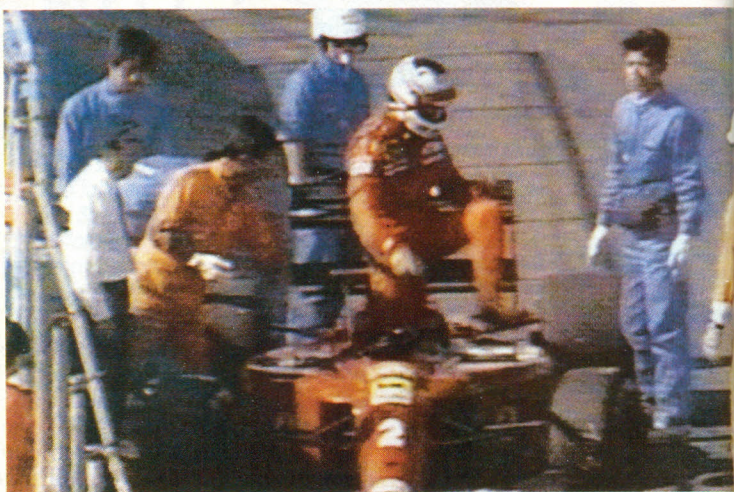


pressione di non volere tirare al massimo come se anche lui non dovesse cambiare le gomme, nonostante avesse delle più morbide «C». Frattanto erano spariti dalla scena anche De Cesaris, uscito di pista al 13. giro, Capelli, alle prese con un motore che faceva le bizze forse a causa anche di una escursione sulla sabbia al primo giro originata da Suzuki. Anche Morbidelli lasciava la comitiva al 18° giro, quando era in una onorevole 12. posizione. Nei primi sei sino a questo momento vi erano tre piacevoli sorprese: Moreno, sicuro 3.; Suzuki 5. e il rientrante Herbert 6. davanti al suo capitano Warwick. Nel corso del 24. giro sparivano poi Pirro e Bernard, entrambi con i motori «arrosto». Suzuki e Nakajima, quasi avessero stretto un accordo con il pubblico di casa, rientravano ai box quasi contemporaneamente precedendo di un giro Mansell.

MANSSELL KO. Eravamo al 26., un altro momento cruciale di questo opaco Gp giapponese. I meccanici di Maranello svolgevano un lavoro magnifico ma la gioia spariva subito dai loro volti: l'inglese ripartiva troppo brutalmente frantumando letteralmente i semiassi senza poter nemmeno uscire dalla corsia dei box. A questo punto la gara era praticamente finita: Piquet e Moreno in testa sembravano voler onorare l'assenza di Nannini anche se in fondo la festa sarebbe stata più bella se al volante ci fosse stato ancora il simpatico senese, senza nulla togliere ai meriti del povero Moreno, soltanto 15 giorni fa nell'incubo delle prequalifiche con l'Eurobrun. Dietro di loro Patrese, partito con delle «B» ma costretto alla sosta ai box al 36. giro. Terzo diventava quindi Suzuki e da questo momento le posizioni fra i primi rimarranno invariate sino alla fine. Al 28. giro si era frattanto ritirato Alboreto per una incomprensione con il compagno Caffi, Herbert, tre giri dopo, per la rottura del motore imitato dal compagno Warwick al 38. passaggio con il comando fuoriuso. L'unica incertezza veniva da Patrese, autore del giro più veloce e in rimonta su Suzuki. Il padovano alle prese, come Boutsen con una Williams poco efficace era costretto a lasciare perdere perché il suo distacco dal giapponese rimaneva nell'ordine dei 10". Il pubblico locale incoraggiava con un forsennato sventolio di bandiere, i due idoli locali Suzuki e Nakajima, autori di prove davvero interessanti. L'arrivo di questo strano Gp. del Giappone vedeva quindi il ritorno alla vittoria di Piquet dopo 3 anni di digiuno, (l'ultima vittoria è datata Gp d'Italia '87) la prima doppietta per la Benetton ed il primo podio per Moreno e Suzuki. Delusione in casa Minardi, per un soffio ancora una volta l'obiettivo del punto che manca da troppo tempo in una gara estremamente favorevole visto che all'arrivo vi erano soltanto dieci monoposto. □



È il secondo giro e Berger, al comando della corsa, finisce in testa coda: per l'austriaco è il ritiro. Stessa sorte tocca a Mansell, a lato, messo kappà dalla rottura dei semiassi proprio quando stava rientrando in pista dopo il pit-stop, prima del quale era leader. Sotto, Morbidelli si gira nello stesso punto di Berger



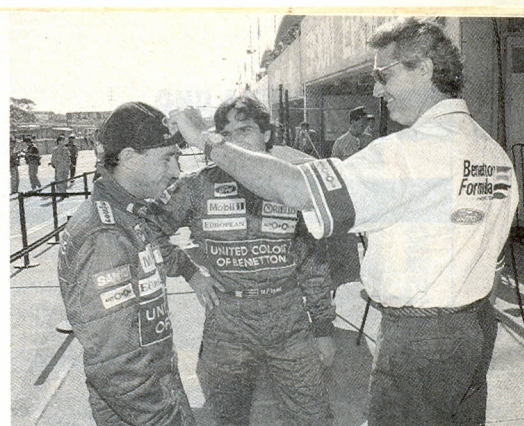
IL MOTIVO DELLA GARA

PRIMA CURVA, MONDIALE DECISO

SUZUKA — Dopo soli quattrocento metri il mondiale 1990 si concludeva. Maestri del thrilling nel duello a distanza nelle qualifiche, Senna e Prost sembrano destinati a non esserlo quando si trovano gomito a gomito su questa pista. Il brasiliano aveva compiuto un capolavoro nelle prove, ottenendo una pole position applaudita persino dal box Ferrari; il francese era riuscito a piazzarsi al suo fianco con una grinta mai vista nella passata stagione, quando vinse il suo terzo titolo mondiale. Prima del via c'era stata però un anticipo di polemica con Senna che desiderava partire a sinistra, dove la pista è più pulita. Ed infatti il francese scattava meglio, si difendeva dall'attacco di Senna rinvenuto appena uscito dalla zona sportiva e si presentava davanti alla staccata

della prima curva. Senna ripeteva un salto che si trasformava in un vero e proprio tamponamento. I danni sulle vetture parlavano chiaro. La Ferrari di Prost si ritrovava con l'alettone staccato ed il fondo piatto danneggiato all'altezza della ruota posteriore destra, segno che le due monoposto non erano affiancate al momento del primo impatto. La McLaren ne usciva con il muso danneggiato e la sospensione anteriore sinistra piegata. Senna diventava così matematicamente campione del mondo ma perdeva forse quella sicurezza di poter battere qualsiasi avversario soltanto con le proprie capacità e senza bisogno di trucchi. Rimane però difficile escludere una sua volontarietà. Una sorta di vendetta personale al nemico di sempre. □

SFUMATO PER LA BENETTON L'INGAGGIO DI ANDRETTI JR SI FA LARGO LA CARTA MARTINI



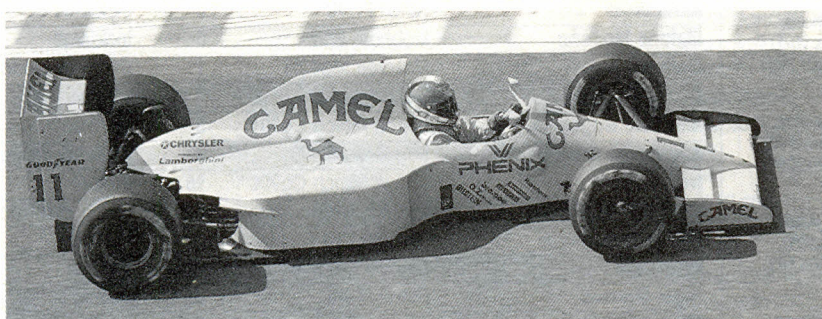
SUZUKA — Molte le voci corse tra i box di Suzuka relativamente al nome del pilota che verrà chiamato a sostituire lo sfortunato Nannini. Flavio Briatore ha raccontato delle trattive con Michael Andretti: «*Ho parlato con Andretti e ci sono dei contatti aperti, però ritengo onestamente difficile che si possa arrivare ad un accordo*». Tutto è poi saltato perché Andretti jr aveva chiesto alla Benetton di avere una risposta entro mercoledì della scorsa settimana, cioè la scadenza che il team di Carl Haas aveva posto al giovane pilota per una sua disponibilità per il '91.

Non avendo ricevuto alcun contatto nei termini fissati, Andretti jr ha detto sì alla squadra americana per il campionato di Formula Indy. Non ci sono state pressioni da parte della Ford perché si arrivasse ad ingaggiare un pilota Usa? «*No, non abbiamo mai ricevuto pressioni da parte della Ford, in nessuna occasione. Giusto nel caso di Herbert, che all'epoca aveva grossi problemi fisici e che non era onestamente corretto far gareggiare*». Resta il fatto che un pilota da affiancare a Piquet dovrà essere individuato; intanto c'è Adelaide che incombe: «*In Australia è no-*

stra intenzione andare con Moreno. Se per il Giappone il suo ingaggio era solo la soluzione più facile vista la situazione: lui aveva già un rapporto di collaborazione con noi, c'era il suo sedile già fatto, e poi l'Eurobrun non veniva in Giappone, dopo quello che il brasiliano ha fatto vedere qui a Suzuka non vedo perché la sua non possa trasformarsi in una vera e propria candidatura in chiave '91». Dunque Moreno correrà quasi sicuramente ad Adelaide per la Benetton, tuttavia per il '91 sono stati fatti i nomi anche di Boutsen, Modena e Martini. Briatore in questo

caso ci ha tenuto a precisare: «*Si tratta di piloti che hanno già firmato dei regolari contratti. Non saremo certo noi ad andarli a solleticare. Boutsen, tra l'altro, mi risulta vincolato da un impegno capestro con Ligier e Modena, con Tyrrell, è sicuramente legato mani e piedi. Anche Martini mi risulta essere sotto contratto con Minardi. È un pilota sicuramente interessante, ma è ovvio che potremmo prenderlo in considerazione solo se il suo team manager ci facesse sapere che è disponibile a lasciarlo libero, come ad esempio aveva dichiarato nel caso Piero fosse stato prescelto dalla Ferrari. Non saremo noi ad andare a disturbare gli altri team che hanno già raggiunto degli accordi. Se mai saranno i piloti che ci faranno conoscere la loro disponibilità a liberarsi da eventuali accordi già sottoscritti. In ogni caso, al più tardi dopo l'Australia prenderò una decisione in accordo con John Barnard*». È comunque possibile che tra coloro che possono farsi avanti per la candidatura in Benetton ci sia anche Suzuki, a cui Larrousse ha sì garantito un contratto per il '91. Il pilota giapponese ha disputato un'ottima stagione e pare avere molti santi in paradiso. Per rimanere in tema di mercato va detto che Derek Warwick ha lasciato la Lotus per passare alla Jaguar con la quale disputerà il mondiale di Gruppo C, mentre Alliot ora pare più lontano dalla Brabham in virtù di allettanti proposte fattegli dalla Peugeot, sempre per il Gruppo C. Alla Scuderia Italia niente di definito, ma Pirro dovrebbe essere riconfermato, mentre potrebbe venir giocata la carta Lehto, al posto di De Cesaris, molto gradito alla Marlboro e in contatto con la squadra sin dai tempi in cui c'era il problema della sostituzione di Caffi. □

In alto, Briatore della Benetton Formula mentre scherza con i suoi brasiliani Piquet e Moreno, con quest'ultimo chiamato a sostituire Nannini. Warwick, a destra con la Lotus, sta per passare alle Sport con la Jaguar (Foto Orsi)



MENTRE WARWICK LASCIA LA LOTUS PER LA JAGUAR GR.C

A TAPPE FORZATE LO SVILUPPO DELL'ILMOR

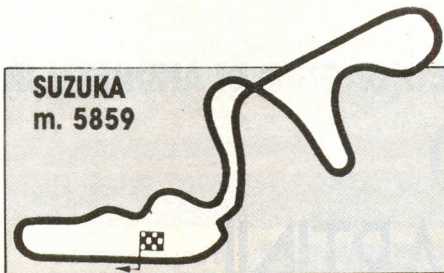
SUZUKA — Nel festival dei nuovi motori che hanno fatto la loro comparsa ufficiale in Giappone, vale la pena di ricordare che sta procedendo a tappe forzate anche lo sviluppo del 10 cilindri della Ilmor, commissionato dalla Leyton House. Anche se per il proprietario della scuderia Akagi sarebbe stato molto prestigioso presentare il suo gioiello, che alla fine gli verrà a costare una cifra prossima ai 50 milioni di dollari, la scuderia in accordo con Mario Illien ha deciso di portare avanti l'attuale fase di sviluppo con grande riservatezza. Nelle settimane precedenti il Gp, Capelli ha comunque effettuato una serie di giri di collaudo: 10 a Donington e 15 sul corto di Silverstone, mentre a Pembrey una sessione di prove, è stata sostenuta nella settimana del Gp da Wallace che ha completato 53 giri sul bagnato. Il lavoro è stato rivolto principalmente a mettere a punto la mappatura elettronica; in so-

stanza i test sono stati considerati positivi anche se Capelli è stato disturbato da dei problemi alle pompe di benzina. La vettura utilizzata per questi test è una Cg 901 con il cambio longitudinale rovesciato. Non ci sono stati problemi di allestimento per quello che riguarda il passo della vettura, mentre hanno richiesto un notevole lavoro di adattamento gli attacchi cambio-motore poiché il 10 cilindri Ilmor è decisamente molto basso. Dopo l'Australia sarà pronta una vettura intermedia già con il nuovo cambio trasversale, di dimensioni estremamente compatte realizzato da Brunner. Questa vettura avrà tutto il retroreno della monoposto '91, sospensioni comprese. In novembre sono già stati programmati numerosi test. Da dicembre, infine, saranno addirittura due le vetture sulle quali Gugelmin e Capelli porteranno avanti lo sviluppo del nuovo motore. □

IN 25 AL VIA
(fra parentesi la media)

1. FILA Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) 1'36"996 (217,456)	Alain Prost (Ferrari F1/90) 1'37"228 (216,938)
2. FILA Nigel Mansell (Ferrari F1/90) 1'37"719 (215,847)	Gerhard Berger (McLaren Mp4/5B) 1'38"118 (214,970)
3. FILA Thierry Boutsen (Williams Fw13B) 1'39"324 (212,360)	Nelson Piquet (Benetton B190) 1'40"049 (210,821)
4. FILA Riccardo Patrese (Williams Fw13B) 1'40"355 (210,178)	Roberto Moreno (Benetton B190) 1'40"579 (209,710)
5. FILA Aguri Suzuki (Larrousse 90-1) 1'40"888 (209,067)	Pierluigi Martini (Minardi M190) 1'40"899 (209,045)
6. FILA Derek Warwick (Lotus 102) 1'41"024 (208,786)	Ivan Capelli (Leyton March Cg901) 1'41"033 (208,787)
7. FILA Satoru Nakajima (Tyrrell 019) 1'41"078 (208,674)	Johnny Herbert (Lotus 102) 1'41"558 (207,688)
8. FILA Mauricio Gugelmin (Leyton March Cg901) 1'41"698 (207,402)	Eric Bernard (Larrousse 90-1) 1'41"709 (207,380)
9. FILA Nicola Larini (Ligier Js33B) 1'42"339 (206,103)	Emanuele Piro (Bms Dallara 190) 1'42"361 (206,059)
10. FILA Gianni Morbidelli (Minardi M190) 1'42"364 (206,053)	Philippe Alliot (Ligier Js33B) 1'42"593 (205,593)
11. FILA Stefano Modena (Brabham Bt59) 1'42"647 (205,545)	David Brabham (Brabham Bt59) 1'43"156 (204,471)
12. FILA Alessandro Caffi (Arrows A11B) 1'43"270 (204,245)	Michele Alboreto (Arrows A11B) 1'43"304 (204,178)
13. FILA Andrea De Cesaris (Bms Dallara 190) 1'43"601 (203,593)	13

NON QUALIFICATI: Olivier Grouillard (Osella Fa1/Me) 1'43"782, Gabriele Tarquini (Ags Jh25) 1'44"281, Yannick Dalmas (Ags Jh25) 1'44"410, Bertrand Gachot (Coloni C3B) 1'45"393



SUZUKA
m. 5859

Quindicesima gara del mondiale di F.1
21 ottobre 1990

Circuito: Suzuka ● Distanza: 310,527 ● Organizzatore: Suzuka Motors Sport Club ● Direttore di gara: Keizo Yabuki ● Partenza: ore 5 (ora italiana) ● Spettatori: 140.000 ● Organizzazione: 9 ● Sicurezza: 9 ● Condizioni atmosferiche: sole nelle due giornate di prova e durante la gara.

IN 10 AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nelson Piquet	Benetton B190	53	1.34'36"824	196.923	
2. Roberto Moreno	Benetton B190	53	1.34'44"047	196.673	7"223
3. Aguri Suzuki	Larrousse 90-1	53	1.34'59"293	196.147	22"469
4. Riccardo Patrese	Williams Fw13B	53	1.35'13"082	195.673	36"258
5. Thierry Boutsen	Williams Fw13B	53	1.35'23"708	195.310	46"884
6. Satoru Nakajima	Tyrrell 019	53	1.35'49"174	194.445	1'12"350
7. Nicola Larini	Ligier Js33B	52	1.34'58"244	192.481	1 giro
8. Pierluigi Martini	Minardi M190	52	1.35'01"090	192.385	1 giro
9. Alessandro Caffi	Arrows A11B	52	1.35'12"139	192.013	1 giro
10. Philippe Alliot	Ligier Js33B	52	1.35'48"434	190.801	1 giro

15 I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Ayrton Senna	McLaren Mp4/5B	0	Incidente	0.
Alain Prost	Ferrari F1/90	0	Incidente	0.
Stefano Modena	Brabham Bt59	0	Incidente	0.
Gerhard Berger	McLaren Mp4/5B	1	Uscita di strada	1.
David Brabham	Brabham Bt59	2	Frizione	17.
Mauricio Gugelmin	Leyton March Cg901	5	Motore	12.
Andrea De Cesaris	Bms Dallara 190	13	Uscita di strada	17.
Ivan Capelli	Leyton March Cg901	16	Motore	18.
Gianni Morbidelli	Minardi M190	18	Uscita di strada	13.
Eric Bernard	Larrousse 90-1	24	Motore	11.
Emanuele Piro	Bms Dallara 190	24	Motore	10.
Nigel Mansell	Ferrari F1/90	26	Rottura semiasse	1.
Michele Alboreto	Arrows A11B	28	Incidente	11.
Johnny Herbert	Lotus 102	31	Motore	8.
Derek Warwick	Lotus 102	38	Cambio	7.

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA
NUOVO

Ayrton Senna (McLaren Mp4/5B) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'36"996 alla media di 217.456 kmh.

SUL GIRO IN GARA
IMBATTUTO

Appartiene a Alain Prost (McLaren Mp4/5) che ha percorso il suo 43. giro in 1'43"506 alla media di 203.779 kmh (1989).

SULLA DISTANZA
NUOVO

Nelson Piquet (Benetton B190) ha stabilito il nuovo record percorrendo 53 giri pari a km 310,527 in 1.34'36"824 alla media di 196.923.

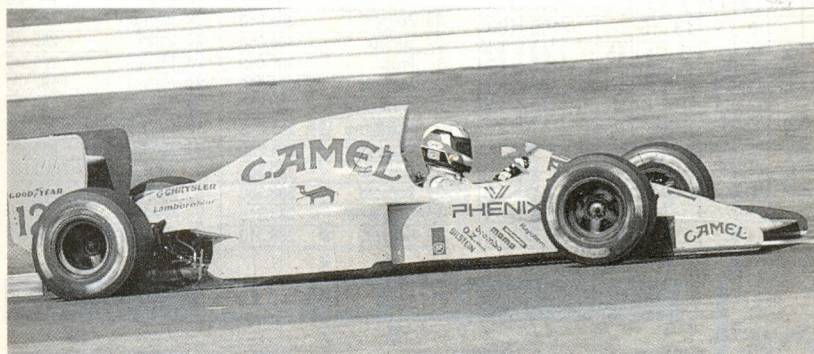


**DALL'ARTE DELLA CORSA
AL PIACERE DELLA GUIDA**



TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

N.	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMEN.
					I	II	III	IV	WARM UP
27	Senna	McLaren Mp4/5B	Honda V10	Goodyear	1'42"846	1'38"828	1'40"017	1'36"996	1'43"353
1	Prost	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	1'41"907	1'38"684	1'40"305	1'37"228	1'42"981
2	Mansell	Ferrari F1/90	Ferrari V12	Goodyear	1'41"495	1'38"969	1'39"890	1'37"719	1'42"820
28	Berger	McLaren Mp4/5B	Honda V10	Goodyear	1'40"384	1'38"374	1'39"927	1'38"118	1'43"741
5	Boutsen	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	1'41"309	1'39"577	1'41"516	1'39"324	1'44"422
20	Piquet	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	1'42"997	1'41"041	1'40"920	1'40"049	1'47"927
4	Alesi	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	1'43"846	1'40"052	-	-	-
6	Patrese	Williams Fw13B	Renault V10	Goodyear	1'42"088	1'40"355	1'41"619	1'40"664	1'45"270
19	Moreno	Benetton B190	Ford V8	Goodyear	1'43"882	1'41"719	1'39"982	1'40"579	1'46"731
30	Suzuki	Larrousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	1'42"080	1'41"442	1'43"115	1'40"888	1'44"997
23	Martini	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	1'43"575	1'40"899	1'47"343	1'41"964	1'47"532
11	Warwick	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	1'43"928	1'41"482	1'41"941	1'41"024	1'46"289
16	Capelli	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	1'44"921	1'41"657	1'42"37	1'41"033	1'45"864
3	Nakajima	Tyrrell 019	Cosworth V8	Pirelli	1'42"984	1'41"208	1'43"196	1'41"078	1'45"602
12	Herbert	Lotus 102	Lamborghini V12	Goodyear	1'46"569	1'43"111	1'42"514	1'41"558	1'46"433
15	Gugelmin	Leyton March Cg901	Judd V8	Goodyear	1'45"326	1'42"049	1'43"564	1'41"698	1'47"545
29	Bernard	Larrousse 90-1	Lamborghini V12	Goodyear	1'44"481	1'42"141	1'41"776	1'41"709	1'45"672
25	Larini	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	1'47"101	1'43"396	1'42"393	1'42"339	1'46"336
24	Pirro	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	1'45"895	1'40"230	1'44"444	1'42"361	1'47"661
21	Morbidelli	Minardi M190	Cosworth V8	Pirelli	1'43"527	1'42"858	1'44"376	1'42"364	1'47"326
26	Alliot	Ligier Js33B	Cosworth V8	Goodyear	1'47"006	1'44"106	1'43"408	1'42"593	1'46"149
8	Modena	Brabham Bt59	Judd V8	Pirelli	1'46"006	1'42"617	1'44"019	-	1'46"225
7	Brabham	Brabham Bt59	Judd V8	Pirelli	1'49"029	1'43"156	1'47"118	-	1'48"970
10	Caffi	Arrows A11B	Cosworth V8	Goodyear	1'43"295	1'43"270	1'43"927	1'43"887	1'48"220
9	Alboreto	Arrows A11B	Cosworth V8	Pirelli	1'44"832	1'43"304	1'43"889	1'43"610	1'46"082
22	De Cesaris	Bms Dallara 190	Cosworth V8	Pirelli	1'44"570	1'43"601	1'47"056	1'43"647	1'48"717
14	Grouillard	Osella Fa1/Me	Cosworth V8	Pirelli	1'46"022	1'43"993	1'45"464	1'43"782	-
17	Tarquini	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'48"357	1'44"281	1'47"571	29"56"038	-
18	Dalmas	Ags Jh25	Cosworth V8	Goodyear	1'45"814	1'44"410	1'45"171	-	-
31	Gachot	Coloni C3B	Cosworth V8	Goodyear	1'49"922	20"22"535	1'46"707	1'45"393	-



I commissari hanno annullato il miglior tempo ottenuto da Johnny Herbert nelle qualifiche di sabato. L'inglese, ha comunque mantenuto la sua posizione in griglia in quanto la sua seconda migliore prestazione della giornata era peggiore solo di due centesimi

L'ALTALENA DELLA CORSA

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Mansell** in 0.18" 6"348 (194,159); 2. Piquet a 3"248; 3. Moreno a 4"804; 4. Boutsen a 6"826; 5. Patrese a 8"128; 6. Suzuki a 13"012; 7. Warwick a 18"198; 8. Herbert a 20"578; 9. Nakajima a 22"768; 10. Bernard a 24"079; 11. Martini a 29"641; 1. 2. Larini a 32"532; 13. Pirro a 38"045; 14. Morbidelli a 39"106; 15. Caffi a 40"607; 16. Alboreto a 47"316; 17. De Cesaris a 47"953; 18. Alliot a 48"374; 19. Capelli a 3 giri.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Mansell** in 0.35"54"227 (195,823); 2. Piquet a 5"239; 3. Moreno a 8"307; 4. Patrese a 15"339; 5. Suzuki a 17"510; 6. Boutsen a 18"802; 7. Warwick a 35"297; 8. Herbert a 36"846; 9. Nakajima a 37"407; 10. Bernard a 38"726; 11. Martini a 54"774; 12. Pirro a 59"583; 13. Caffi a 1"05"261; 14. Alboreto a 1"09"120; 15. Alliot a 1"19"811.

COSÌ DOPO 30 GIRI

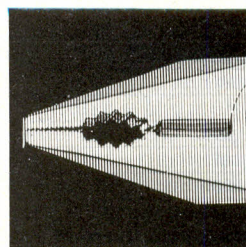
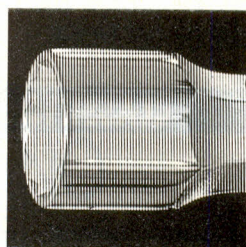
1. **Piquet** in 0.53"49" 36 (195,963); 2. Moreno a 4"107; 3. Patrese a 11"741; 4. Suzuki a 30"324; 5. Boutsen a 37"231; 6. Warwick a 51"995; 7. Nakajima a 53"221; 8. Herbert a 55"914; 9. Larini a 1"23"676; 10. Martini a 1"29"845; 11. Caffi a 1"46" 119; 12. Alliot a 1 giro.

COSÌ DOPO 40 GIRI

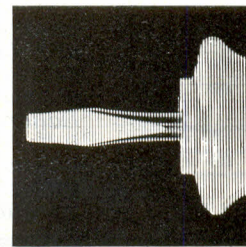
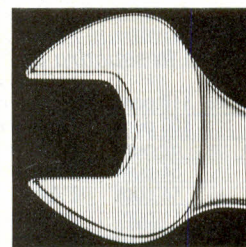
1. **Piquet** in 1.11"34" 17 (196,482); 2. Moreno a 5"572; 3. Suzuki a 24"638; 4. Patrese a 37"186; 5. Boutsen a 43"082; 6. Nakajima a 58"830; 7. Larini a 1"36"054; 8. Martini a 1 giro; 9. Caffi a 1 giro; 10. Alliot a 1 giro.

COSÌ DOPO 50 GIRI

1. **Piquet** in 1.29"13"574 (196,994); 2. Moreno a 7"947; 3. Suzuki a 21"469; 4. Patrese a 32"728; 5. Boutsen a 47"043; 6. Nakajima a 1"10"386; 7. Larini a 1 giro; 8. Martini a 1 giro; 9. Caffi a 1 giro; 10. Alliot a 1 giro.



Beta



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

CLASSIFICHE IRIDATE DOPO LA 15. GARA

	STATI UNITI 11/3	BRASILE 25/3	SAN MARINO 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	MESSICO 24/6	FRANCIA 8/7	G. BRETAGNA 15/7	GERMANIA 29/7	UNGHERIA 12/8	BELGIO 26/8	ITALIA 9/9	PORTOGALLO 23/9	SPAGNA 30/9	GIAPPONE 21/10	AUSTRALIA 4/11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI	
MONDIALE PILOTI																			
1. Senna	9	4	-	9	9	-	4	4	9	6	9	9	6	-	-	-	78	78	
2. Prost	-	9	3	-	2	9	9	9	3	-	6	6	4	9	-	-	69	69	
3. Berger	-	6	6	4	3	4	2	-	4	-	4	4	3	-	-	-	40	40	
4. Piquet	3	1	2	-	6	1	3	2	-	4	2	-	2	-	9	-	35	35	
5. Boutsen	4	2	-	3	-	2	-	6	1	9	-	-	-	3	2	-	32	32	
6. Mansell	-	3	-	-	4	6	-	-	-	-	-	3	9	6	-	-	31	31	
7. Patrese	-	-	9	-	-	-	1	-	2	3	-	2	-	2	3	-	22	22	
8. Nannini	-	-	4	-	-	3	-	-	6	-	3	-	1	4	-	-	21	21	
9. Alesi	6	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13	
10. Capelli	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	
Moreno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	6	
Suzuki	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	4	-	6	6	
13. Bernard	-	-	-	1	-	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	5	5	
14. Nakajima	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	3	
Warwick	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	3	3	
16. Caffi	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	
Modena	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	
18. Gugelmin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	
MONDIALE COSTRUTTORI																			
1. McLaren	9	10	6	13	12	4	6	4	13	6	13	13	9	-	-	-	118	118	
2. Ferrari	-	12	3	-	6	15	9	9	3	-	6	9	13	15	-	-	100	100	
3. Benetton	3	1	6	-	6	4	3	2	6	4	5	-	3	4	15	-	62	62	
4. Williams	4	2	9	3	-	2	1	6	3	12	-	2	-	5	5	-	54	54	
5. Tyrrell	7	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	16	16	
6. Larousse	-	-	-	1	-	-	-	4	-	1	-	-	-	1	4	-	11	11	
7. Leyton March	-	-	-	-	-	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	7	7	
8. Lotus	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	3	
9. Brabham	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	
Arrows	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	

VELOCITA' IN PROVA

Rilevate sul rettilineo principale

VENERDI'			DOMENICA	
N. PILOTA	KM/H		N. PILOTA	KM/H
19 Moreno	288.000		27 Senna	296.950
26 Alliot	287.920		1 Prost	296.130
6 Patrese	287.230		28 Berger	295.320
20 Piquet	286.780		3 Nakajima	292.290
23 Martini	285.710		2 Mansell	291.890
9 Alboreto	285.640		6 Patrese	289.620
30 Suzuki	285.340		8 Modena	289.160
23 Morbidelli	283.990		11 Warwick	288.380
22 De Cesaris	282.570		20 Piquet	287.850
25 Larini	282.500		5 Boutsen	287.540
10 Caffi	282.130		16 Capelli	286.930
21 Piro	281.470		12 Herbert	286.930
18 Dalmás	279.070		19 Moreno	286.620
31 Gachot	276.140		30 Suzuki	286.400
14 Grouillard	272.520		10 Caffi	286.400
17 Tarquini	238.940		29 Bernard	286.400
8 Modena	189.340		25 Larini	285.410
SABATO				
N. PILOTA	KM/H			
28 Berger	301.510			
27 Senna	301.000			
1 Prost	300.080			
2 Mansell	296.220			
5 Boutsen	292.680			
3 Nakajima	291.890			
11 Warwick	291.730			
16 Capelli	289.860			
29 Bernard	288.380			
15 Gugelmin	288.310			
12 Herbert	288.310			

IL PUNTO DELLE PRE-PROVE

LA DALLARA NON RISORGE

Nulla è sostanzialmente cambiato nella graduatoria che deve stabilire quali squadre faranno le prequalifiche nella prima metà della prossima stagione. Al momento, infatti, dovranno affrontarsi nelle pre-prove del venerdì mattina la Dallara, l'Eurobrun, l'Osella, la Coloni e la Life. Da ben tre Gran Premi la squadra di Pirro e De Cesaris non riesce a

McLaren	118 punti
Ferrari	100 punti
Benetton	62 punti
Williams	54 punti
Tyrrell	16 punti
Larousse	11 punti
Leyton March	7 punti
Lotus	3 punti
Arrows	2 punti
Brabham	2 punti
Minardi	7. posto
Ligier	7. posto
Ags	9. posto
Dallara	10. posto
EuroBrun	13. posto
Osella	13. posto
Coloni	—
Life	—

ottenere un piazzamento che le consenta di evitare le prequalifiche: la Dallara può contare solo su due 10. posti ottenuti in Ungheria e a Monza. Troppo pochi se si considera che l'Ags, l'ultima delle squadre per ora esclusa dalle pre-prove, può vantare un preziosissimo 9. posto conquistato in Spagna. Davanti al team francese ci sono Minardi e Ligier entrambe un settimo posto all'attivo che non dovrebbero correre troppi rischi in Australia. La gara di Adelaide, quindi, sarà l'ultima spiaggia per la Dallara che deve tentare il tutto per tutto cercando di incamerare almeno un ottavo posto, o comunque un piazzamento migliore. Sempre che le prequalifiche non scompaiano.

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Patrese	(Williams Fw13B)	40	1'44"233	202.358
Suzuki	(Larousse 90-1)	40	1'44"850	201.167
Piquet	(Benetton B190)	47	1'45"114	200.662
Moreno	(Benetton B190)	45	1'45"539	199.854
Boutsen	(Williams Fw13B)	47	1'45"706	199.538
Nakajima	(Tyrrell 019)	27	1'45"887	199.197
Warwick	(Lotus 102)	23	1'46"042	198.906
Alliot	(Ligier Js33B)	44	1'46"106	198.786
Mansell	(Ferrari F1/90)	22	1'46"272	198.476
Herbert	(Lotus 102)	27	1'46"463	198.120
Larini	(Ligier Js33B)	21	1'46"681	197.715
Caffi	(Arrows A11B)	42	1'46"849	197.404
Martini	(Minardi M190)	43	1'46"897	197.315
Alboreto	(Arrows A11B)	27	1'47"094	196.952
Bernard	(Larousse 90-1)	19	1'47"518	196.176
Capelli	(Leyton March Cg901)	9	1'48"035	195.237
Pirro	(Bms Dallara 190)	18	1'48"506	194.389
Morbidelli	(Minardi M190)	15	1'48"865	193.748
Gugelmin	(Leyton March Cg901)	5	1'49"471	192.676
Berger	(McLaren Mp4/5B)	1	1'49"573	192.496
De Cesaris	(Bms Dallara 190)	13	1'49"761	192.167
Brabham	(Brabham BT59)	2	1'54"765	183.788

N.B.: Modena, Prost e Senna non hanno completato il primo giro.



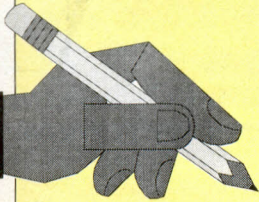
In una gara Moreno ha guadagnato 17 posizioni in classifica (Orsi)

DRIVER HIT PARADE CON PIQUET E MORENO

PIENO BRASILIANO

Tanto Nelson Piquet quanto Roberto Moreno, rispettivamente primo e secondo al termine del Gp del Giappone, hanno ottenuto il massimo dei voti. L'accoppiata brasiliana ha preceduto di due lunghezze Suzuki mentre l'altro pilota nipponico, Nakajima, non è andato oltre quota 86. È andato molto bene anche Johnny Herbert che grazie agli 81 punti conquistati al termine della gara di Suzuka è balzato di colpo al settimo posto nella graduatoria generale. Nella classifica di giornata è toccato a Berger la «maglia nera» riuscendo a fare peggio della coppia Senna-Prost che ha totalizzato 52 punti. Nella classifica generale le prime tre posizioni sono rimaste invariate con Senna davanti a Prost e Mansell mentre Moreno è passato in una sola gara dal 33. posto alla 16. posizione per effetto della media punti/Gp. mentre Suzuki, nonostante i 98 punti ottenuti a Suzuka, è riuscito a... perdere una posizione!

HANNO VOTATO COSÌ



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

	AUTO SPORI NT	Corriere dello Sport	IL GIORNO	AUTO hebd	L'EQUIPE	Diario 16	MOTOR SPORT	Volante	rallye racing	REDE GLOBO	Totale punti Gp Giappone
	Forti	D'Ulisse	Lini	Camus	Rives	Costas	Zwickl	Barros	Schlang	Leme	
Moreno	40	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Piquet	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Suzuki	10	9	10	10	10	10	9	10	10	10	98
Nakajima	8	7	9	8	9	9	8	9	9	10	86
Herbert	8	8	9	8	8	8	8	9	8	7	81
Patrese	8	8	9	8	8	8	7	7	7	9	79
Larini	8	8	9	8	9	7	7	8	7	8	79
Boutsen	8	8	9	7	7	8	8	7	7	9	78
Warwick	7	7	9	8	8	8	8	8	8	7	78
Martini	8	8	9	7	7	8	7	8	7	8	77
Bernard	8	8	8	8	8	NC	8	8	8	5	74
Caffi	7	8	8	7	7	7	7	7	7	8	73
Pirro	8	7	8	7	8	7	7	7	7	6	72
Mansell	5	5	9	6	0	10	10	9	8	8	70
Alboreto	7	6	8	6	6	7	7	7	6	7	67
Gugelmin	7	7	8	7	7	7	7	NC	6	NC	66
Morbidelli	6	6	8	7	7	7	6	7	7	5	66
Alliot	6	7	8	6	6	6	6	6	6	7	64
Capelli	7	6	8	5	5	7	5	6	5	7	61
Modena	6	NC	NC	NC	NC	6	7	7	NC	6	57
De Cesaris	5	6	7	5	5	NC	NC	6	5	6	55
Brabham	NC	6	NC	NC	NC	6	6	NC	NC	NC	53
Prost	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	7	52
Senna	NC	5	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	7	52
Berger	5	5	NC	0	1	NC	NC	NC	7	NC	43

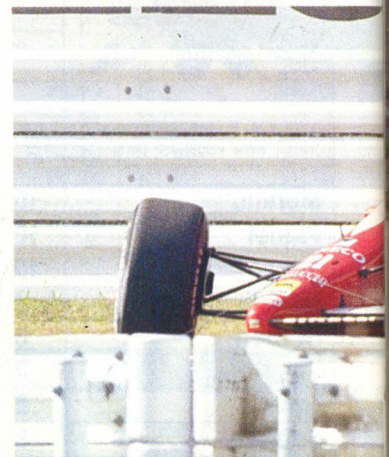
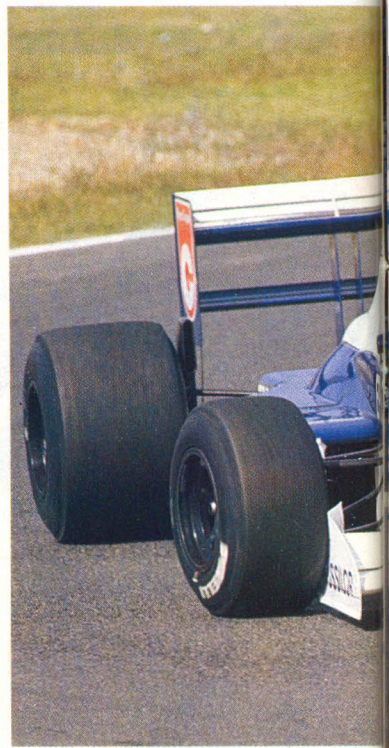
CLASSIFICA GENERALE

HERBERT È SUBITO SETTIMO

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1.	(1.)	Senna	1334	15	88.93
= 2.	(2.)	Prost	1308	15	87.20
= 3.	(3.)	Mansell	1292	15	86.13
▲ 4.	(5.)	Nannini	1173	14	83.79
▲ 5.	(6.)	Piquet	1254	15	83.60
▽ 6.	(4.)	Berger	1242	15	82.80
▲ 7.	(-)	Herbert	81	1	81.00
▽ 8.	(7.)	Boutsen	1212	15	80.80
▽ 9.	(8.)	Patrese	1198	15	79.87
▽ 10.	(9.)	Alesi	1079	14	77.07
▽ 11.	(10.)	Capelli	978	13	75.23
▽ 12.	(11.)	Bernard	1114	15	74.27
= 13.	(13.)	Warwick	1107	15	73.80
= 14.	(14.)	Caffi	807	11	73.36
▽ 15.	(12.)	Gugelmin	804	11	73.09
▲ 16.	(33.)	Moreno	218	3	72.67
▽ 17.	(16.)	Suzuki	1089	15	72.60
▽ 18.	(12.)	Tarquini	210	3	70.00
▽	(14.)	Schneider	70	1	70.00
▽ 20.	(15.)	Modena	1048	15	69.87
▽ 21.	(19.)	Donnelly	893	13	68.69
▽ 22.	(21.)	Larini	1026	15	68.40
▽ 23.	(20.)	Alboreto	880	13	67.69
▽ 24.	(22.)	Martini	935	14	66.79
▽ 25.	(23.)	Grouillard	520	8	65.00
▲ 26.	(28.)	Dalmas	322	5	64.40
▽ 27.	(25.)	Alliot	829	13	63.77
▽ 28.	(26.)	Foitek	441	7	63.00
▽	(28.)	Pirro	819	13	63.00
▲ 30.	(31.)	Nakajima	933	15	62.20
▽ 31.	(27.)	De Cesaris	867	14	61.93
▽ 32.	(26.)	Barilla	495	8	61.88
▲ 33.	(34.)	Morbidelli	123	2	61.50
▽ 34.	(30.)	Lehto	304	5	60.80
▽ 35.	(32.)	Brabham	409	7	58.43

Legenda

▲ IN SALITA ▽ IN DISCESA
= STAZIONARIO ☆ NUOVO ENTRATO



LE PROVE **NON BASTANO I SUPER MOTORI**

SENNA OLTRE OGNI LIMITE

Il brasiliano segna la sua 51. pole position, battendo inesorabilmente le due Ferrari tecnicamente perfette

SUZUKA — Non è bastato alla Ferrari aver schierato delle vetture con motori versione speciale da qualifica per aver gioco di Senna, sempre più magico nelle qualifiche. Il brasiliano ha dato spettacolo sabato pomeriggio strappando persino gli applausi ai box di Maranello dove, presente l'ingegner Fusaro, regnava l'euforia per le ottime prestazioni di Mansell ma soprattutto per quelle di Prost. Il francese aveva appena fatto segnare la sua pole provvisoria quando Senna ha aggredito con sicurezza e precisione le curve del tracciato di Suzuka segnando quindi la 51. pole della sua carriera. Mansell ottimo 3. ha bloccato le ruote al tornantino in un giro altrimenti quasi perfetto. Più aggressivo ma meno redditizio Berger soltanto 4. e spesso sui cordoli nel tentativo di giocare la gran beffa a tutti. Gli altri nel duello titanico a due fra Prost e Senna (Ferrari e McLaren) sono scomparsi. Assente nel turno decisivo Alesi per i postumi della gran botta di venerdì.

FERRARI. Prove quasi perfette della Ferrari con tante piccole novità sulle monoposto, tutte in-

dirizzate a rendere le monoposto più veloci in rettilineo. È stato provato anche un sistema (con una speciale mappatura) per diminuire notevolmente il pattinamento delle ruote in uscita dalle curve, grosso punto a favore delle McLaren che hanno una diversa ripartizione dei pesi. Prost venerdì ha accusato un funzionamento non perfetto del motore che in rettilineo perdeva colpi. Come in Spagna per le qualifiche sono stati montati propulsori freschi. Mansell è sempre stato il primo ad uscire ma questa volta le uscite dei due ferraristi sono state orchestrate meglio. Non si sono imbattuti in problemi di traffico tranne venerdì quando Mansell, appena uscito dalla scia di Berger, ha inchiodato per evitare la Ligier di Alliot incidentata in mezzo alla pista. Un momento estremamente «caldo» che però ha divertito l'inglese.

McLAREN. Quattro vetture e motore versione 6. Questa la risposta McLaren all'assalto Ferrari. Venerdì le cose iniziavano male per Senna, finito in testa coda e con un motore rotto per una cambiata sbagliata. Ciò impediva una buona regolazione della

vettura da gara tanto che il brasiliano nel pomeriggio risultava soltanto 3., con Berger, invece euforico per la pole position provvisoria. Sabato solita musica: Senna dava grande spettacolo. Stupenda pole position con 1'37"541 al primo tentativo, sbalordiva tutti migliorandosi di circa 1" al secondo assalto. Nulla da fare per gli altri, nemmeno per Berger che si lamentava di essere stato leggermente ostacolato da Prost nel suo 2. tentativo.

WILLIAMS. Boutsen 5., Patrese 8.; le Williams Renault sono apparse in sordina nelle prove del Gp del Giappone. Forse la squadra anglo francese sta oramai preparando il 1991 visto che Patrick Head ha preferito promuovere per questo week end Frank Williams a direttore tecnico ai box. Boutsen venerdì giocava persino la carta del 3. tentativo accusando delle vibrazioni al suo 10 cilindri Renault. Patrese ancora più sfortunato vedeva sciupato un giro che sembrava perfetto da un calo di potenza del motore.

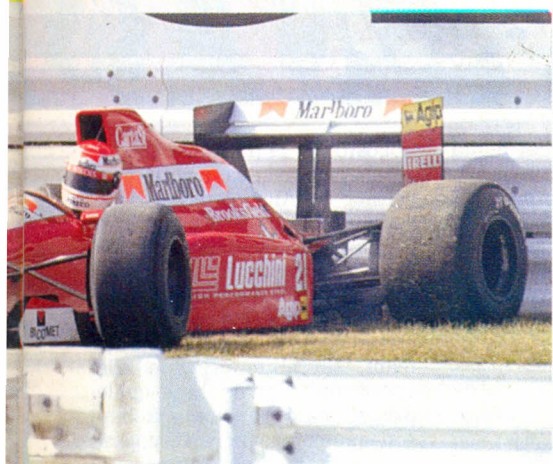
TYRRELL. La seduta decisiva di qualificazione di sabato perdeva un grande protagonista: Alesi.

Costretto al riposo dopo la gran botta di venerdì, quando si rompeva la sospensione anteriore sinistra sulla sua 019 danneggiata durante il recupero del mattino. La prima giornata era stata alquanto movimentata per il francese perché prima del gran dritto nel pomeriggio aveva fatto due testacoda nel turno del mattino, imitato in una occasione dal compagno Nakajima. Il giapponese sabato perdeva quattro posizioni per colpa delle gomme che diminuivano efficienza prima delle fine del giro e per problemi di traffico.

BENETTON. Positivo debutto di Moreno a soli 5 decimi da Piquet alla fine delle prove. Piquet nella seconda giornata si è lamentato di un cronico sottosterzo che non gli ha permesso di andare oltre un buon 6. posto.



Senna, in alto a sinistra, ha ottenuto la sua 51. pole position. Assente in gara Alesi, accanto (Orsi), infortunatosi nella prima giornata di prove. Anche Pirro, sotto a sinistra, venerdì è uscito di strada procurandosi una distorsione. La Coloni era in Giappone con una sola vettura e Gachot l'ha semi distrutta, in alto (Amaduzzi). Positivo l'esordio di Morbidelli, sopra 18. tempo con la Minardi Herbert, sotto (Orsi) ha risolto i suoi problemi fisici



LARROUSSE. Ottima prestazione di Suzuki e della sua Larrousse entrata nel difficile gruppo dei «top ten». Il giapponese venerdì mattina era addirittura 3., sabato nonostante la buona prestazione recriminava per essere uscito troppo presto; definendo però perfetta la sua monoposto. Per Bernard il tracciato di Suzuka rappresentava una incognita completa, in più sabato doveva qualificarsi con il muletto per problemi al motore sulla sua vettura.

LOTUS. Positivo anche il rientro di Herbert sulla Lotus di Donnelly. Il giovane inglese ha pagato 4 secondi e mezzo a Warwick che però ha avuto delle prove piuttosto tormentate. Venerdì era il cambio a fare le bizze sulla sua Lotus. Sabato, nonostante la vettura fosse più efficace non riusci-

va a concretizzare in un buon tempo la sua prestazione. Herbert rispetto al primo giorno invece guadagnava 4 posizioni e 1 secondo e mezzo.

LIGIER. Alla Ligier stanno facendo il count-down del tempo che manca alla fine della stagione per stilare un bilancio finale dei danni procurati da Alliot. Il francese ha sbattuto 2 volte venerdì: una la mattina ed una il pomeriggio, rischiando di innescare un incidente di dimensioni notevoli perché la sua Js33 rimaneva in mezzo alla pista mentre arrivavano Berger e Mansell. Cosa più buffa al momento del botto, Alliot guidava la vettura di Larini che si qualificava con il muletto. Negativo l'esperimento del nuovo differenziale provato la scorsa settimana a Magny Cours.

ARROWS. Alboreto e Caffi ormai attendono con ansia la fine della stagione per voltare pagina e dimenticare la A11 sempre più lenta in versione da qualifica rispetto all'assetto da gara. Caffi venerdì è stato particolarmente sfortunato inciampando in problemi con la 2. marcia prima, e poi con traffico in pista. Sabato ancora una marcia saltata e poi Pirro lento davanti. Alboreto addirittura non poteva usare il 2. set sabato dopo aver avuto problemi al cambio nelle prove del mattino.

MINARDI. Anche se si è reso protagonista di due uscite di strada e non è stato esente da qualche errore di guida, Martini è riuscito a guadagnare una buona posizione sullo schieramento. Da dire che sabato dopo aver insabbiato, nelle libere, la sua vettura per dei problemi al pedale del freno, ed

aver quindi lavorato in previsione della gara, con il muletto; durante le qualifiche è stato molto disturbato dal traffico che gli ha rovinato tre giri sui quattro possibili. Morbidelli si è comportato bene. Ha solo sofferto il molto traffico trovato in pista durante la ricerca del giro veloce.

SCUDERIA ITALIA. Pirro venerdì è andato troppo largo su una curva durante le qualifiche e, dopo aver spanciato sul cordolo, si è girato finendo contro il guard rail. Oltre a danneggiare la vettura si è infortunato. Risentendo dei postumi dell'incidente anche sabato e quindi in difficoltà nel manovrare la leva del cambio è riuscito a qualificarsi in maniera più che accettabile. De Cesaris, sabato, dopo essere uscito di strada nelle libere, in qualifica ha accusato dei problemi di motore sulla sua vettura da gara. È stato così costretto a cercare il tempo con il muletto e non è riuscito a migliorare la sua prestazione del venerdì.

BRABHAM. Ai piloti Brabham ne sono successe di tutti i colori, in crisi, soprattutto, è apparso il cambio. A Modena sabato è addirittura rimasta in mano la leva. In precedenza al suo compagno di squadra si era rotto un attacco della sospensione posteriore e poi sul muletto si era spento il motore in qualifica.

OSELLA. Grouillard ha mancato la qualificazione di un soffio complice probabilmente un calo del motore, generato da un precedente fuori giri. La sua Osella è comunque apparsa veramente poco performante priva di carico aerodinamico e difficile da bilanciare.

AGS. Niente da fare per Dalmas e Tarquini. In crisi con la trasmissione entrambi i piloti hanno avuto ben poche possibilità di ben figurare, anche se va detto che Tarquini sabato non è stato messo in condizione di girare. La sua vettura da gara parzialmente smontata per riparare la vettura di Dalmas danneggiatasi in una collisione, durante le libere, con Gugelmin, non è stato rimessa a posto tra le 11,30 e l'inizio delle prove valide per lo schieramento, cosicché il pilota abruzzese è stato costretto ad uscire con il muletto.

COLONI. Gachot venerdì è uscito di strada durante le qualifiche, danneggiando l'unica vettura portata dal team per la doppia trasferta Giappone Australia. Sabato, con la vettura riparata Gachot ha potuto girare, ha comunque ottenuto tempi modesti.

MA LA VERSIONE DEFINITIVA DEL MOTORE SARÀ PIÙ PICCOLA FINALMENTE SVELATI I SEGRETI DEL PORSCHÉ

SUZUKA — Wataru Ohashi, grande capo della Footwork, sperava di mostrare sulla pista di casa l'intera vettura e magari aveva anche fatto un pensierino che potesse disputare il Gp del Giappone. Invece si è dovuto accontentare di presentare il solo, sia pur prestigioso, motore Porsche. Comunque, mentre il 12 cilindri veniva mostrato senza più veli alla stampa in quel di Suzuka, a Weissach sulla pista della Porsche, una Arrows A 11C, ovvero la vettura intermedia messa a punto per ospitare in tutta la prima fase di sviluppo del 12 cilindri di Stoccarda, ha provveduto a effettuare i primi giri di collaudo con alla guida il pilota di riserva della scuderia, Schneider. L'unità presenta angolo di 80° fra le bancate, cilindrata di 3499 cc, 4 valvole per cilindro, basamento in magnesio e teste in alluminio. I giapponesi della Footwork, dopo aver speso qualcosa come 50 milioni di dollari per il motore Porsche, in esclusiva per il 1991 e almeno per altri due anni a disposizione, come comunicato durante una conferenza stampa, hanno del resto tutti i diritti per aspettarsi dei risultati positivi a breve termine. Jackie Oliver, responsabile della squadra, da questo momento in poi sarà in ogni caso sotto esame, e quello che è stato il suo team per dodici anni dovrà ottenere risultati positivi. I nuovi padroni, ovvero i giapponesi, hanno investito molti miliardi per rilevare la squadra e per dotarla di tutto quello che è necessario per disputare un campionato di vertice ed è normale che si aspettino dei risultati più che positivi. In ogni caso, per sottolineare che ora sono loro i padroni, hanno già cambiato il nome della squadra. La sigla Arrows è stata abolita, il nuovo nome del team è Footwork-Porsche. Risulta quasi sicuro, invece, che proseguirà anche per la prossima stagione il rapporto con la Usf&G, da anni sponsor del team e ancora proprietaria degli immobili della squadra, a Milton Keynes. Oltre alla presentazione del motore c'è stata la conferma dei due piloti. Caffi e Alboreto saranno



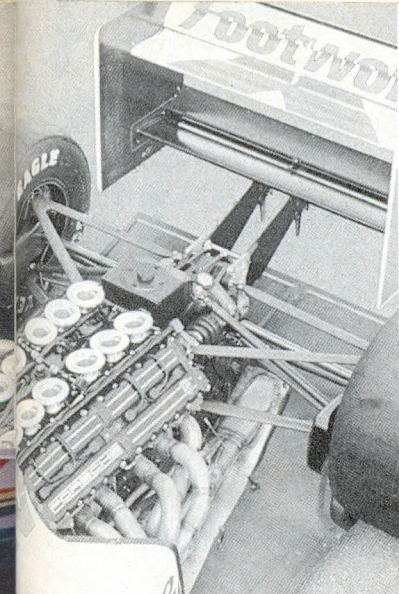
anche nel 1991 alla guida della Footwork-Porsche, con la possibilità di rinnovare i loro accordi con il team nelle stagioni successive. Quindi anche con Alboreto è stato trovato un accordo e

di certo l'esperienza del pilota milanese sarà molto utile per la messa a punto del motore Porsche, poi per lo sviluppo della nuova vettura specificatamente costruita per ospitarlo. La mo-

noposto per la prossima stagione che, come si sa, è stata progettata da Alan Jenkins, sarà siglata Fa12 ed è previsto che faccia il suo debutto nelle prime settimane del '91. Per quello che riguarda l'organigramma Oliver ha spiegato che oltre a lui nel ruolo di responsabile del team, sovrintenderanno alle operazioni Alan Jenkins, quale progettista capo, James Robinson quale ingegnere responsabile in pista. Hans Metzger, per la Porsche, si affiancherà a loro. C'è da dire che, dopo un iniziale lavoro di sgrassamento e verifica sulla pista di Weissach, la vettura intermedia con il 12 cilindri Porsche svolgerà una prima serie di test a Jerez per poi essere provata anche a Imola, dove la pista è stata prenotata per i giorni 7, 8 e 9 novembre. Le intenzioni sono come ha spiegato Paul Bowen, capo degli ingegneri della scuderia: «Accumulare molti chilometri onde acquisire dati e informazioni sul motore utili per una perfetta realizzazione dell'unità che verrà montata sulla versione definitiva della monoposto per il 1991». Si prevede che, rispetto al motore mostrato in Giappone, la versione definitiva del Porsche 12 V riceverà una sensibile «miniaturizzazione».

ALESI VA A SBATTERE E DEVE RINUNCIARE AL GP

SUZUKA — Qualifiche decisamente sfortunate quelle del venerdì. Ben quattro piloti, Gachot, Pirro, Alliot e Alesi, sono stati infatti protagonisti di incidenti notevoli e per tutti ci sono state delle conseguenze. Gachot ha messo in crisi la sua squadra, danneggiando l'unica Coloni portata in questa doppia trasferta dal team. Pirro «volato» contro un guardrail dopo aver perso aderenza su un cordolo, ha riportato una contusione al ginocchio destro e si è infortunato al dito medio della mano destra. Un inconveniente che lo ha infastidito per tutto il week end. Alliot è uscito senza alcun problema dalla carambola della quale è stato protagonista ma è riuscito a collezionare il 13. botto personale della stagione, bissando tra l'altro un'uscita di strada leggermente meno grave, nella quale era incappato in mattinata. Quello che ha avuto i maggiori problemi è stato Alesi. Per il cedimento di una sospensione anteriore (danneggiata in mattina dai commissari di percorso, che avevano rimosso in maniera non molto ortodossa la 019 di Jean, rimasta a bordo pista nel corso delle prove libere) il francese è finito contro il guardrail senza aver alcuna possibilità di controllare la vettura. Ha così ricevuto un colpo di frusta di notevole entità che gli ha poi impedito non solo di effettuare le prove del sabato, ma anche di disputare il Gp. Ad Alesi è stato diagnosticato uno stiramento dei muscoli del collo tale da impedirgli di sostenere il capo nelle curve a destra. Il problema dovrebbe risolversi in una settimana di terapia e massaggi, per cui è prevedibile che Jean ad Adelaide, per l'ultimo Gp della stagione, possa presentarsi nuovamente in buona forma. □



È stato mostrato ufficialmente il Porsche V12 che vediamo, sopra, montato su un telaio Arrows modificato. A lato, simbolica stretta di mano «multipla». Si riconoscono, da sinistra, Wataru Ohashi, della Footwork, Alboreto, Caffi e Oliver. Futuro incerto per l'AgS, sotto Dalmás (Orsi), che potrebbe unirsi alla Larrousse

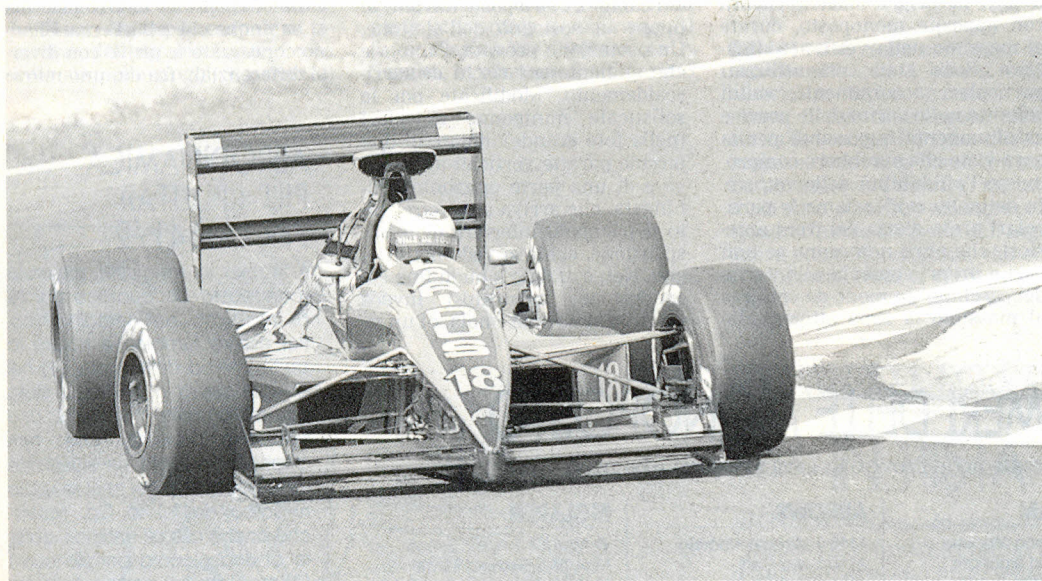
CRISI DI SPONSOR PER UNA, DI UOMINI PER L'ALTRA

LARROUSSE E AGS TRATTANO LA FUSIONE

SUZUKA — Onyx fuori da tempo, il futuro di Eurobrun e Life non meglio identificato, Lotus sull'orlo del collasso e Brabham salvata per i capelli dall'intervento della Yamaha danno una precisa idea del momento di travaglio che sta vivendo la F.1. Ma oltre a queste situazioni difficili sta dipanandosi un'altrettanto complessa vicenda che vede coinvolte Ags e Larrousse. Quest'ultima, pur in presenza di risultati positivi, ha perso i motori Lamborghini (che saranno sostituiti con i meno competitivi Ford V8 preparati da Brian Hart), poiché non era in grado di assicurare il budget necessario per il loro utilizzo. Il tut-

to a causa dei tracolli finanziari, principalmente alla borsa affari, accusati dal partner giapponese Espo. Inoltre, al momento attuale non sembra disporre della liquidità necessaria per varare un programma di buon livello per la prossima stagione. La Larrousse però ha un discreto bottino di punti e, soprattutto, dispone di uno staff tecnico di tutto rispetto, con Ducarouge e Tetù in prima fila. Ora mentre il team manager Gerard Larrousse sta facendo di tutto per reperire i fondi necessari a varare la stagione '91 in serenità (non più tardi del luglio scorso è anche stata presentata la nuova e bellissima factory della

scuderia, posta in prossimità del circuito del Paul Ricard) c'è chi sta insidiando i due ingegneri di punta del team. La Ligier, sempre alla ricerca di un progettista di fama, ha letteralmente asse-diato il «Duca» mentre Tetù è appetito da diverse altre squadre, tra le quali la Lambo. Per ora entrambi hanno preso tempo, con le speranze che la Larrousse trovi una soluzione ai suoi guai economici. E una soluzione in verità ci sarebbe: una joint venture con la Ags, se non addirittura una fusione. Alla Ags, infatti, quello che manca non sono i soldi bensì un organico tecnico più ampio e consolidato di quello attuale. Il boss della squadra di Gonfaron, ovvero Cyril de Rouvre, si è detto anche disponibile all'operazione, tanto che ha preso contatto con il responsabile finanziario della Larrousse. Un lungo incontro c'è stato anche a Suzuka, tuttavia il miliardario francese ha fatto chiaramente capire di volere il 51% della eventuale società: pretende insomma il controllo della situazione. La cosa non sta ovviamente bene a Gerard Larrousse e con ogni probabilità ai suoi soci giapponesi, che sperano di potersi aiutare... da soli. Se si dovesse arrivare ad una fusione ci sarebbe in molti casi una sovrapposizione di ruoli che imporrebbe una ristrutturazione degli organici. Bisognerebbe poi vedere la disponibilità dei vari Ducarouge e Tetù, piuttosto che Costa, dell'AgS, a far parte di una nuova struttura unificata. Insomma, di carne al fuoco ce n'è molta, ma di idee veramente chiare poche. Anche per quello che riguarda i piloti. La Larrousse ha già confermato i suoi due mentre quelli dell'AgS sostengono di voler a tutti i costi tenere sia Tarquini che Dalmás. La cosa autorizza a supporre che una fusione sia lontana nel tempo e che si debba rivedere tutto in chiave '92. Tuttavia i tempi stringono anche perché Dalmás è tentato dal Gruppo C e Tarquini, non molto soddisfatto della squadra, potrebbe accordarsi con la Lambo. Larrousse, a sua volta, corre il rischio di non trovare i soldi necessari per il '91. Ergo altre due squadre in crisi prima ancora di cominciare la prossima stagione. □



EUROBRUN LASCIA, LIFE... CONTINUA

Due squadre delle pre-qualifiche hanno già chiuso la stagione '90 non presentandosi a Suzuka: EuroBrun e Life sono rimaste in Italia, con motivazioni diverse. Pierluigi Corbari, ds del team di Walter Brun ammette laconico: «Abbiamo finito il budget a nostra disposizione, per cui la squadra si è fermata. Sono in corso delle trattative per cedere tutto il materiale. L'attenzione di Brun si concentrerà sul mondiale Sport Prototipi». Ernesto Vita, titolare della Life, spiega in un altro modo la rinuncia alla doppia trasferta di fine stagione: «Che senso aveva presentarsi in pista — dice Vita — per venti minuti con un motore che lamentava dei problemi elettrici, senza la

possibilità di cavare un ragno dal buco? Abbiamo preferito fermarci per fare delle prove serie, al banco, con l'8 cilindri Judd e risolvere i guai che ci stanno affliggendo. Tanto la multa che dovremmo pagare per ripresentarci nel '91 non è molto superiore a quanto ci sarebbe costata la doppia trasferta. Dico questo per assicurare che la Life non chiude: anzi abbiamo ingaggiato Stephen J. Felton quale tecnico che disegnerà la vettura nuova. È un giovane con esperienza alla March». La Life la prossima settimana dovrebbe girare con Giacomelli a Fiorano: «E così cancelleremo anche la voce che a Maranello non ci possono vedere» — ha concluso Vita. (f. n.)

LA TECNICA **DUE LE CONFIGURAZIONI**

FERRARI BIS

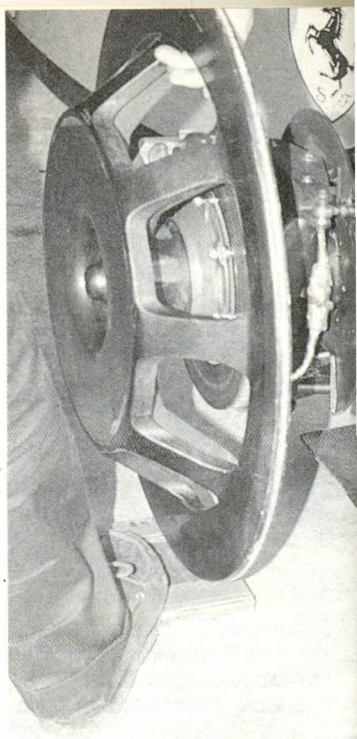
Una 641/2 solo per le qualifiche un'altra per il Gp. Così il Cavallino ha risposto allo sforzo McLaren

SUZUKA — Dai motori da qualifica si è passati in Giappone alle vetture allestite ad hoc per le prove. È stata la Ferrari a riprendere questo tema tecnico, legato in passato soprattutto a monoposto più leggere rispetto alle versioni da gara. Ora il peso limite dei 505 è raggiunto con facilità da tutti e a Maranello hanno allora pensato di equipaggiare le loro 641/2 non soltanto con motori «tirati» da qualifica (dotati di nuovo delle farfalle per il sistema di alimentazione) ma anche da tutta una serie di accorgimenti mirati ad ottimizzare le prestazioni a scapito dell'affidabilità alla distanza. Sono comparse quindi delle vere raffinatezze aerodinamiche aventi il preciso intento di consentire il massimo sfruttamento della penetrazione sulle 641/2. La McLaren, dal canto suo, ha schierato 4 vetture e la versione numero 6 del motore Honda. Per il resto delle monoposto poche novità, con la Williams molto impegnata, protesa a studiare soluzioni da trasferire sulla vettura del

prossimo anno. E al 1991 ormai pensano già tutte le squadre. Una serie di test pieni di novità si annuncia senza interruzione già al rientro in Europa ma di questo parliamo a parte.

FERRARI. Grosso sforzo tecnico in casa Ferrari per dare a Prost e Mansell le massime chance di piazzare le loro monoposto in prima fila. Lavoro, dunque, non soltanto sui motori; con versioni da qualifica dotate delle farfalle per l'alimentazione (come era già stato fatto in Spagna) ma addirittura con apposite monoposto, curate al massimo nella veste aerodinamica. Sono stati così utilizzati particolari accorgimenti, validi soltanto nello sprint delle prove e assolutamente impossibili per la gara visto che avrebbero compromesso l'affidabilità delle vetture. In dettaglio evidenziamo le particolari prese d'aria dei freni anteriori, che altro non erano se non veri e propri coperchi all'interno dei cerchi in modo da «pulire» al massimo la zona attorno alle

ruote e migliorare la penetrazione delle 641/2. Una soluzione simile a quella introdotta da Barnard, al retrotreno, lo scorso anno in Messico e ovviamente conservata sinora. In aggiunta vi era una piccola estensione della carenatura posteriore, ai lati del cambio, sempre con l'obiettivo di migliorare l'efficienza aerodinamica. Entrambe queste soluzioni peggioravano lo smaltimento termico, dei freni la prima, del motore la seconda. Sabato, addirittura, è stato tolto anche il radiatore del cambio, che è posto davanti al pilone di sostegno dell'alettone. Una soluzione provata a Imola e che aumentava i rischi di surriscaldamento. Modificate poi le sofisticate minigonne anteriori (nella foto grande); dotate di due piccole paratie verticali aggiuntive e di una parte orizzontale allungata, che arriva a passare sotto il triangolo inferiore della sospensione, come si vede nel disegno. Non è andato a buon fine l'esperimento, mostratosi invece positivo nei test di Imola, di un si-



stema per diminuire il pattinamento delle ruote posteriori in partenza e in uscita delle curve lente. Per quanto si sa dovrebbe essere qualcosa legato a una speciale mappatura elettronica ma si sa anche che alla Ferrari hanno continuato le prove con diversi differenziali, fra cui uno nuovo

AERODINAMICA PIU' «PULITA» PER LA 641/2

A Suzuka la Ferrari ha schierato monoposto da qualifica curate al massimo nell'aerodinamica. Per evitare turbolenze nocive la parte interna delle ruote, (1) nei disegni sopra a destra, è stata completamente carenata. Una soluzione, questa, che non avrebbe garantito un sufficiente raffreddamento dei freni se usata nell'arco dell'intero Gp. Modifiche anche alle ali anteriori, dotate di una piccola paratia curva (2) montata nel pattino delle minigonne e avente il fine di mascherare meglio la zona dalle turbolenze dell'aria. La parte orizzontale del pattino, inoltre, è stata allungata, sino a passare sopra a quasi tutto il triangolo inferiore della sospensione anteriore (3). Nei disegni sotto vediamo le modifiche al posteriore. È stata allungata la carenatura nella zona del cambio (1) e sono state montate le carenature all'interno dei cerchi anche per le ruote dietro (2) con piccole prese di raffreddamento. Nelle prove del sabato, come si vede dal particolare evidenziato all'estrema destra, il radiatore dell'olio del cambio è stato addirittura rimosso.

TUTTI I NUMERI DELLE MONOPOSTO

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara al Gp del Giappone.

FERRARI

641/2-121 Alain Prost
641/2-120 Nigel Mansell
641/2-119 muletto
641/2-116 bis scocca di scorta

TYRRELL

019-6 Jean Alesi
019-7 Satoru Nakajima
019-2 muletto

OSELLA

Fa1Me-9 Olivier Grouillard
Fa1Me-8 muletto

SCUDERIA ITALIA

Bms190-16 Andrea De Cesaris
Bms190-15 Emanuele Pirro
Bms190-14 muletto

BRABHAM

Bt59-3 Stefano Modena
Bt59-5 David Brabham
Bt59-1 muletto

LEYTON HOUSE

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

WILLIAMS

Fw13B-7 Riccardo Patrese
Fw13B-8 Thierry Boutsen
Fw13B-9 muletto
Fw13B-5 scocca di scorta

LARROUSSE

Lola 90-4 Eric Bernard
Lola 90-5 Aguri Suzuki
Lola 90-1 muletto

ARROWS

A11B-3 Michele Alboreto
A11B-5 Alex Caffi
A11B-1 muletto

LIGIER

Js33C-7 Philippe Alliot
Js33C-10 Nicola Larini
Js33C-7 muletto
Js33C-5 scocca di scorta

BENETTON

B190-7 Roberto Moreno
B190-8 Nelson Piquet
B190-6 muletto

A G S

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

MCLAREN

● Mp4/5B-7 Ayrton Senna
Mp4/5B-5 Gerhard Berger
Mp4/5B-4 Berger muletto
Mp4/5B-6 Senna muletto

LOTUS

102-4 Derek Warwick
102-2 Johnny Herbert
102-1 muletto

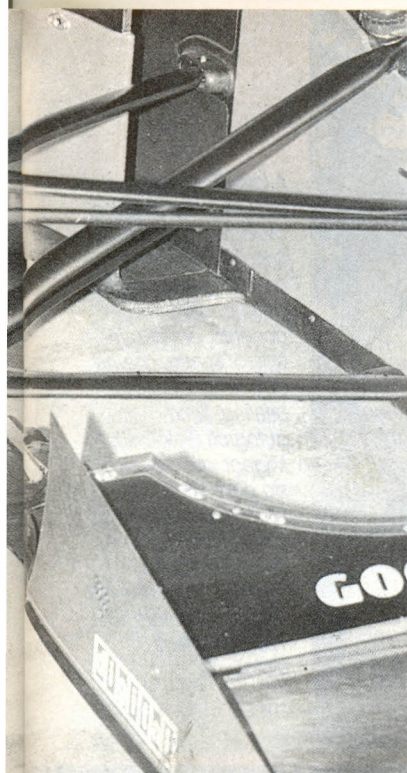
MINARDI

M190-5 Pierluigi Martini
M190-2 Gianni Morbidelli
M190-3 muletto

COLONI

C 36-5 Bertrand Gachot

● = Telaio nuovo



prova sia in corsa, sulle piste dove vi siano delle zone ben separate fra curve lente e veloci. Da segnalare infine il debutto in gara degli 037 dotati di farfalle per l'alimentazione comandate dall'acceleratore, viste per la prima volta in qualifica a Jerez.

McLAREN. Quattro vetture ai box McLaren, con un telaio nuovo per Senna. Nessuna novità invece sulle vetture, ritornate alle geometrie delle sospensioni anteriori utilizzate prima di Monza. Anche la flange di fissaggio dei freni, sulle due monoposto da gara, erano quelle viste in occasione del Gp d'Italia. I 10 cilindri Honda erano quelli ultima versione, la numero 6, basata sulla 4 ma alleggerita di 2 kg nelle masse in movimento, caratterizzata da un diverso regime di rotazione e da differenti camere di scoppio.

WILLIAMS. Ancora novità in casa Williams, con nuovi alettoni anteriori evidentemente disegnati da Adrian Newey visto che sono esattamente uguali a quelli delle Leyton... Hanno le paratie laterali (curvilinee) dalla forma molto complicata, con una estesa parte orizzontale a schermare il flusso d'aria attorno alle ruote. A Suzuka, ovviamente, si è parlato

studiato dal francese Leguelec, mentre è in fase avanzata lo studio su quello a controllo elettronico. Un sistema più sofisticato di quello sperimentato dalla Williams lo scorso inverno e che permetterebbe di variare la percentuale di taratura dell'autobloccante, cosa utile sia nelle singole sessioni di

anche degli esperimenti condotti dalla Williams all'Estoril e a Le Castellet a riguardo del differenziale e del cambio semiautomatico. Il primo è stato realizzato in collaborazione con la Renault e deriva da un progetto per vetture di serie studiato dall'ingegnere Mercier. Sono state già provate diverse versioni e si tratta di un differenziale a slittamento controllato, in grado di correggere la ripartizione della coppia a seconda delle condizioni del fondo. Un sistema completamente diverso da quello provato invece: questo inverno, sempre all'Estoril. Circa il cambio si è saputo che i primi test sono stati molto incoraggianti e che verrà nuovamente provato subito dopo il Gp di Australia. In Giappone non è venuto Patrick Head, che preferisce appunto concentrarsi su questi nuovi progetti. Assente anche l'ingegnere Dudot, il cui ruolo era ricoperto da Jean Francois Robin. Quanto al nuovo motore Renault si sa che era una versione intermedia fra l'attuale e quella per il '91. Siglato Rs 43 ha un diverso sistema di circolazione dell'acqua che permette un più elevato regime di rotazione.

BENETTON. Sono continuati gli esperimenti con i dischi della americana Hitco, montati con nuove flange di accoppiamento, sia sulla vettura di Piquet che sul muletto. Nuova la barra antirollio posteriore. A Witney, frattanto, ci sono state due ulteriori partenze: si tratta di quelle dell'ingegnere John McLaughlin, che era il tecnico di pista di Herbert e di Pirro, e del capomeccanico John Mardle.

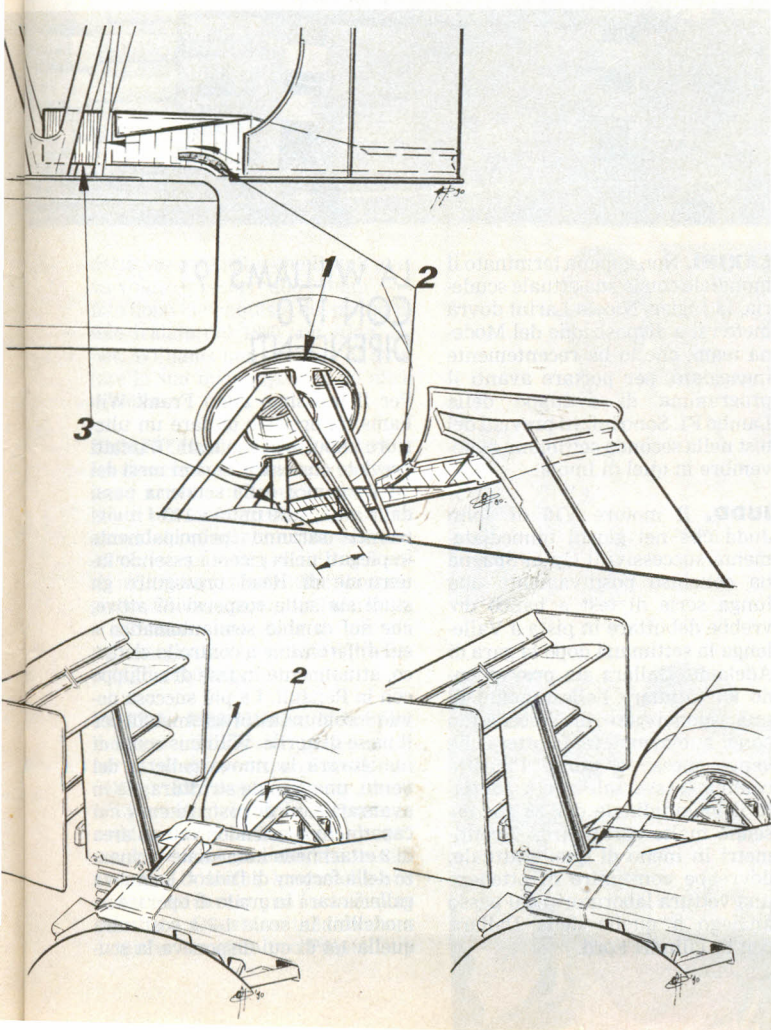
LOTUS. Poche le novità sulle 102, sulle quali i tecnici hanno continuato l'ispezione generale per capire le cause del cedimento che ha originato il terribile incidente di Donnelly in Spagna. È stata ulteriormente rinforzata tutta la sospensione anteriore, così come la flangia di accoppiamento fra motore e cambio.

BRABHAM. Tante piccole modifiche sulle tre Bt59 presenti a Suzuka, in versione notevolmente alleggerita. La prima variante prevede un nuovo fondo piatto, con la parte terminale quasi sdoppiata nella zona centrale mediante un'area incavata e dotata di un secondo profilo all'interno, come è stato fatto da tempo dalla Ferrari. Diversa anche la zona di entrata delle fiancate.

LIGIER. Esperimenti di differenziali sulle Ligier, con esito però negativo per quanto riguarda la nuova, collaudata nelle prove del venerdì mattina. Per il resto le vetture erano le stesse di Jerez. Quasi immutate, infine, le altre monoposto, a parte piccole modifiche di dettaglio. Come le nuove prese per i freni posteriori sull'Osella, la scomparsa del nuovo portamozzo provato in Spagna alle Bms Dallara della Scuderia Italia e, i nuovi flap per gli alettoni anteriori sulla Leyton House.

L'unica Coloni disponibile era quella a passo lungo ottenuto con una diversa inclinazione dei bracci della sospensione anteriore. Le Ags erano sempre dotate dei nuovi musi e avevano un alettone posteriore composto da due piani di profili sdoppiati.

Giorgio Piola



IL NUOVO YAMAHA V12

IN PISTA A NOVEMBRE

SUZUKA — Dopo la presentazione del nuovo Porsche anche l'inedito 12 cilindri Yamaha si è lasciato ammirare da vicino a Suzuka. A prima vista sembra più piccolo dell'altro neo presentato 12 cilindri, il Porsche. La sua installazione sul telaio della attuale Brabham Bt59 con il cambio trasversale è in fase di utilizzo. Per questo il progettista Brabham Sergio Rinland deserterà il Gp d'Australia per seguire il programma ad esso relativo. Dopo un breve collaudo in Inghilterra vi saranno delle prove all'Estoril, il 16 novembre, con la vettura dotata già degli alettoni edizione '91. Inizierà quindi un periodo di collaudi volti a ottimizzare le esigenze di smaltimento termico di questo 12 cilindri, esigenze che dovrebbero discostarsi parecchio da quelle dell'8 cilindri Judd usato in precedenza. Un'altra seduta di test è prevista per la terza settimana di dicembre, in funzione però di come procederanno i lavori dopo il primo debutto. La futura Bt60, invece, è prevista soltanto per il mese di febbraio. Rinland deve infatti prima ultimare il lavoro di definizione in galleria del vento. In quella occasione dovrebbe esserci anche un'elettronica più evoluta, sempre studiata dalla Bosch.

(g.p.)

LE CIFRE

NESSUN EUROPEO SUL PODIO

A SUZUKA fra i primi 3 non c'erano piloti europei: era dal Gp Usa Ovest del 1981 che non succedeva a Long Beach era stato il turno dell'australiano Jones, dell'argentino Reutemann e di Piquet nell'ordine.

■ **COME LO SCORSO** anno anche questa volta a decidere le sorti del campionato è stata una collisione a Suzuka tra Alain Prost e Ayrton Senna. Il brasiliano, che ha debuttato nel 1984, ha così vinto il suo 2. titolo dopo quello ottenuto nel 1988.

■ **LA McLAREN**, esordiente nel 1966, ha conseguito l'alloro costruttori per la 6. volta e per l'8. un suo pilota è arrivato alla corona mondiale. La casa britannica ha ora vinto il titolo costruttori per 3 anni di seguito, eguagliando il primato stabilito dalla Ferrari dal 1975 al 1977.

■ **PER LA 4. ANNATA** consecutiva è campione un pilota la cui monoposto è azionata da motori Honda e in questo campo il primato è della Ford che ha contribuito al titolo conduttori per 7 anni di seguito, dal 1968 al 1974. Come era avvenuto nel triennio '84-'84 anche dal 1988 al 1990 il campione del mondo è uscito dalle fila della McLaren, unica casa riuscita a realizzare questo prestigioso tris.

■ **IL CONTEMPORANEO RITIRO** delle Ferrari e delle McLaren, che non si verificava dal Gp d'Australia dello scorso anno, ha dato spazio a Nelson Piquet, tornato con merito alla vittoria dopo un intervallo di più di 3 anni. Il brasiliano, alla 187. presenza, è così al 21. successo iridato.

■ **LA BENETTON**, che ha disputato 136 corse, è alla 3. vittoria e alla prima doppietta: alle spalle di Piquet alla 3. vittoria e alla 1. doppietta: alle spalle di Piquet si è infatti piazzato il brasiliano Roberto Moreno proveniente dall'Eurobrun, che sostituisce lo sfortunato Alessandro Nannini vincitore a Suzuka nel 1989.

■ **IL MOTORE FORD** è al 157. successo iridato, il 4. in Giappone. Per la 1. volta è salito sul podio un pilota giapponese: Aguri Suzuki, alla 16. presenza e con lui è salito idealmente sul podio, pure per la 1. volta, il motore Lamborghini al suo 29. Gp.

■ **OLTRE AL CASO DI MORENO**, in Giappone sono da registrare altre 2 novità tra i piloti: esordio stagionale sulla Lotus di Johnny Erberth, mentre ha trovato posto alla Minardi Morbidelli, che in marzo ha debuttato in Brasile con la Bms Dallara.

Mauro Mori

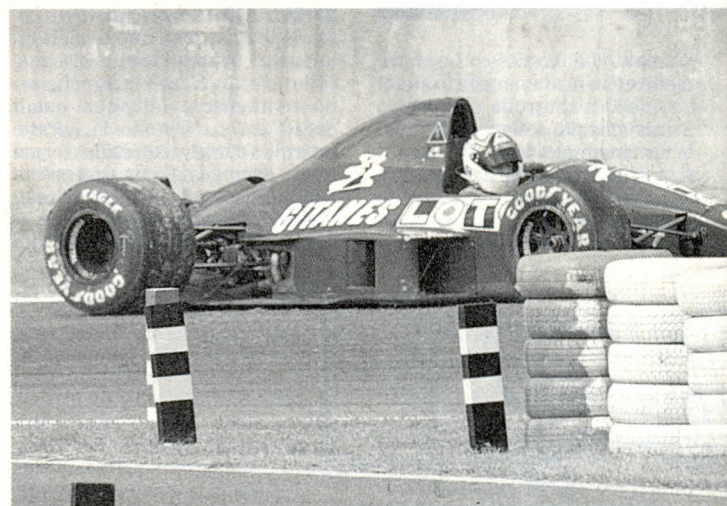


A lato, Fiorio arriva al circuito in Rolls Royce, ovviamente rossa. Sotto, Alliot mentre esce di pista in prova. Nella pagina accanto, dall'alto in basso: Senna, che ha abbandonato il briefing, firma autografi (FotoOrsi); Migeot, qui con Alesi, sta per tornare alla Ferrari (FotoColombo); Mansell con i meccanici della Williams, team che nel '91 potrà contare su 170 dipendenti (FotoOrsi)

AL TEAM ESPO PROTESTA ANTI BENZINA

MENTRE la guerra delle benzine infuria, il 13 novembre saranno convocati a Parigi tutti i fornitori di carburanti presenti in formula 1 per una specifica riunione, alla Larrousse-Espo i meccanici hanno sollevato una formale protesta contro il combustibile attualmente usato dalla squadra. Oltre che decisamente puzzolente, la benzina in questione (fornita dalla Bp) volatilizzandosi nell'aria sembra produca anche un effetto urticante alle vie respiratorie e agli occhi. A Parigi le Case petrolifere sono state convocate per studiare quali provvedimenti possono essere presi per modificare eventualmente il tipo di benzina da utilizzare in F.1. Sia nel tentativo di ridurre la potenza dei motori ormai strettamente connessa alla qualità del carburante utilizzato, sia per eliminare eventuali additivi nocivi alla salute. In linea di massima, è prevedibile che venga presa in considerazione la possibilità di ridurre il numero di ottano e di introdurre una valutazione oltre che in Ron anche una in Mon. Si valuterà anche la convenienza di fissare la densità massima della benzina utilizzata e gli additivi consentiti. Quanto emergerà dalla riunione tra i responsabili della Fisa e i rappresentanti delle varie industrie petrolifere, sarà poi oggetto di discussione in sede di commissione federale.

GOTO. L'ingegnere Osamu Goto ha una dedizione quasi totale per i motori salvo alla sera quando ama frequentare dolci compagnie e bere a volontà. Giovedì dopo aver passato una piacevole serata al ristorante del Suzuka Hotel è finito contro un albero facendo una retromarcia un po' troppo spavalda.



LARINI. Non appena terminato il mondiale con la sua attuale scuderia, la Ligier, Nicola Larini dovrà mettersi a disposizione del Modena team, che lo ha recentemente ingaggiato, per portare avanti il programma di sviluppo della Lambo F1. Sono infatti previsti dei test nella seconda settimana di novembre in quel di Imola.

JUDD. Il motore V10 di John Judd che nei giorni immediatamente successivi il Gp di Spagna ha concluso positivamente una lunga serie di test a banco dovrebbe debuttare in pista a Vallelunga la settimana dopo la gara di Adelaide. Dallara sta provvedendo ad ultimare l'allestimento di una monoposto di quest'anno con il nuovo motore. In attesa che venga messo a punto l'inedito cambio trasversale verrà adottato il longitudinale dell'89 che essendo molto corto, circa 7 centimetri in meno di quello attuale, dovrebbe consentire di ottenere una vettura laboratorio dal passo analogo a quello della Dallara con l'8 cilindri Ford.

LA WILLIAMS '91 CON 170 DIPENDENTI

Per il prossimo anno Frank Williams ha previsto di dare un ulteriore impulso al suo team. E infatti previsto che entro i primi mesi del '91 l'organico della scuderia passi dalle attuali 159 unità a 170. I nuovi tecnici saranno principalmente impiegati nella ricerca essendo intenzione di Head proseguire gli studi sia sulle sospensioni attive, che sul cambio semiautomatico e sul differenziale a controllo elettrico, attualmente in fase di sviluppo con la Renault. La più succosa novità è comunque programmata per il mese di aprile: Williams conta di inaugurare la nuova galleria del vento, una grande struttura già in avanzata fase di costruzione i cui capannoni si estendono su un'area di 3 ettari nelle immediate vicinanze della factory di Didcot. La nuova galleria sarà in grado di operare su modellini in scala 1/2 e sostituirà quella 1/4 di cui disponeva la scu-

IN DISACCORDO PER LA DECISIONE DELLA PROCEDURA ALLA CHICANE SENNÀ IRRITATO ABBANDONA IL BRIEFING

SUZUKA — Briefing decisamente turbolento a Suzuka. Ai piloti è stato comunicato che nel caso fossero arrivati «lunghi» alla chicane, quella resa famosa dalla vicenda tra Prost e Senna nell'89, per poter riprendere la corsa avrebbero dovuto percorrere a ritroso la via di fuga. Con molta acutezza Piquet ha subito rilevato che la manovra sarebbe stata estremamente pericolosa. Infatti, se un pilota dovesse trovarsi a uscire dalla via di fuga, mentre un altro per sua sventura sopraggiunge un frontale sarebbe quasi garantito. Grande imbarazzo dei commissari e immediata proposta di seguire una procedura analoga a quella di Hockenheim, dove i piloti possono attraversare la chicane sotto il controllo dei commissari. Tutti i piloti si dichiaravano immediatamente favorevoli a questa soluzione. Sen-

na si ribellava e lasciava il briefing, innervosito e amareggiato che quello per cui era stato squalificato lo scorso anno, venisse considerato dodici mesi dopo la cosa più logica. Il direttore di corsa e i commissari prendevano tuttavia tempo e si riservavano di precisare se la chicane poteva o meno essere tagliata. Successivamente il regolamento speciale della corsa veniva confermato nonostante la sua indiscutibile pericolosità. Ma le contestazioni non si fermavano qui: Ron Dennis non perdeva l'occasione per lamentarsi del fatto che a Senna non era stato consentito di scegliere la postazione da cui partire. Dulcis in fundo ai piloti veniva comunicato che chiunque fosse stato trovato a superare la linea gialla tratteggiata che corre di fianco ai box sarebbe stato escluso.

RITORNO IN FERRARI PER MIGEOT

JEAN-CLAUDE Migeot alla fine della stagione passerà alla Ferrari. Anche se l'impegno del tecnico francese non è stato ancora ufficializzato dalla scuderia italiana, alla Tyrrell danno per scontato questo trasferimento da tempo anticipato da Autosprint. Per lo specialista in aerodinamica si tratta di un ritorno a Maranello, al quale non sembra essere estranea la moglie che in Italia si trova benissimo.

DATI. In Giappone tutti i team hanno dovuto installare sulle loro vetture un doppio sistema di rilevamento dei tempi su richiesta della Longines. È infatti in fase di approntamento un più evoluto sistema di trasmissione dati, soprattutto in considerazione dei problemi generati dalle fibre di carbonio, che ostacolano in maniera notevole le onde radio. Poiché l'affidabilità del nuovo sistema ancora non è stata accertata in maniera definitiva, si è scelto di utilizzarlo in parallelo con quello attuale.

CURIOSI. Indovinate chi c'era attorno al nuovo motore 12 cilindri della Yamaha quando è stato presentato? Due curiosi visitatori che altri non erano se non Brian Hart e John Judd, i due costruttori inglesi di motori ovviamente molto interessati e dotati di molto spirito di iniziativa. I giapponesi della Yamaha erano molto imbarazzati ed hanno esitato parecchio prima di invitare due inaspettati ospiti ad uscire dal tendone dove si è svolto la «prima» della Yamaha.

HERBERT. A sostituire alla Lotus il miracolato Donnelly, le cui condizioni sono in lento miglioramento, è arrivato un altro ex miracolato, Johnny Herbert (sopravvissuto allo spaventoso incidente nell'88 a Brands Hatch) che è apparso in perfetta forma «Mi sono fatto persino, una gran corsa a piedi venerdì mattina — ha dichiarato il biondino inglese — e non è successo nulla. Lo scorso anno per me era quasi più difficile camminare che guidare una macchina, ora tutto è a posto. Mi manca soltanto il test della distanza su una F.1 ma non ho alcun timore andrà tutto bene».

FESTA. Al box McLaren si è cercato di ridurre al minimo i gesti di euforia per evitare inutili polemiche, ma una volta arrivati nel box rialzato alle spalle della pista, Ron Dennis e compagni hanno lasciato esplodere la loro soddisfazione. Lo stesso Dennis ha fatto poi un colossale gavettone a Jo Ramirez d.s. della squadra ed amico di Prost ai tempi in cui il francese correva per la McLaren.



deria sin dal 1981 e che Frank aveva voluto, precorrendo i tempi, subito dopo la conquista del primo titolo iridato del 1980 con Alan Jones. Williams non prevede di affittare la sua nuova galleria ad altre squadre.

BIGLIETTI. Il successo della F.1 sta crescendo a dismisura in Giappone tanto che a richiedere biglietti per assistere alla penultima gara del mondiale erano stati in 350 mila, ma la disponibilità di posti a Suzuka è di soli 120 mila spettatori. Gli organizzatori hanno così effettuato una sorte di lotteria per assegnare i 120 mila dei preziosi biglietti d'ingresso.

PORTA FORTUNA. Numerosi meccanici Ferrari hanno tenuto la barba incolta per tutto il week end del Gp. La cosa aveva un fondo scaramantico. Infatti in occasione della vittoria di Berger nel 1987 con la Ferrari gli stessi meccanici avevano la barba lunga, che era stata considerata una sorta di portafortuna. Questa volta la «trasandatezza» era stata pro Prost.



ALESSANDRO CHE... RIPRESA!

Il senese lascia l'ospedale e inizia a sperare in un recupero che adesso sembra meno miracoloso del previsto

Adesso per lui è cominciata la fase più importante. Alessandro Nannini, mentre questo numero di Autosprint va nelle edicole, è già a casa dei genitori, a Belriguardo, nella campagna senese. Lì in un mondo che lui conosce bene, in una terra che ha i ritmi della vita contadina, le sue ferite potranno rimarginarsi meglio e lui potrà continuare a sperare, a fare miracoli. Molti li ha già fatti, insieme con il professor Bufalini, l'uomo che con l'equipe medica del Centro Traumatologico Ortopedico di Careggi a Firenze gli ha reimpiantato il braccio destro e ricostruito la mano sinistra dopo il terribile incidente elicotteristico di venerdì 12 ottobre. Quello che ha stupito tutti, il professor Bufalini per primo, è che Alessandro abbia fatto tanto in fretta a rimettersi in piedi. Giovedì 18, sette giorni dopo l'incidente, Alessandro lasciava il reparto di rianimazione, una dozzina di giorni dopo, come detto, il senese era pronto per essere dimesso. Dopo aver visto in diretta il Gp del Giappone dove il suo amico e compagno di squadra Nelson Piquet ha vinto e dove il pilota chiamato a sostituirlo, Roberto Moreno, si è classificato secondo. Ma non sono stati giorni facili per Alessandro, anche quando tutto il mondo tirava un sospiro di sollievo nel saperlo di nuovo pimpante. Alessandro si è infatti trovato alle prese con una certa difficoltà a dormire,

alle prese con una reazione nervosa che l'ha reso più irritabile. Non ha dormito in pratica per due giorni durante lo scorso fine settimana e gli è anche aumentato il dolore all'arto reimpiantato. Ma questo non ha impedito ad Alessandro di assistere in diretta al Gp del Giappone. «Io lo osservavo di sottocchi — ci ha detto il padre Danilo — mentre guardava la gara. Non mi sembrava emozionato. Lo spiavo ma non trovavo sul suo volto tracce di quanto stava o non stava provando. Era contento, alla fine, per la doppietta della Benetton: contento per il suo amico Nelson Piquet e per Moreno. Lui ha sempre considerato Roberto un pilota veloce ma sottovalutato. Molto attento a tutto si è immediatamente reso conto che con questo risultato la Benetton, quella che lui continuava a considerare la sua squadra, ha superato la Williams nella classifica costruttori. Dell'incidente fra Prost e Senna non ha voluto dire nulla. Ha solo mormorato che quelle sono cose che danneggiano la F. 1 ma non ha voluto esprimere giudizi». Adesso, come abbiamo detto, Alessandro è a casa dei genitori ma già questa settimana dovrà tornare al Careggi, per un nuovo innesto di pelle nel braccio reimpiantato. Più avanti dovrà subire nuovi interventi, anche a livello osseo, ma rientra tutto nella normale fase di recupero. «La situazione — continua papà Danilo — è davvero buona. Alessan-

dro ha una fiducia incredibile nel professor Bufalini. Si getterebbe dalla finestra se glielo ordinasse lui. Il mio ragazzo pensa pure a tornare a correre, anche se adesso non ne parla. Il suo recupero ha avuto dell'incredibile ma, del resto è incredibile quello che si può fare





con la microchirurgia. Siamo noi profani a stupirci ma da anni Bufalini e i suoi uomini fanno cose di questo genere». Che cosa succederà adesso? «Adesso — dice papà Nannini — Alessandro sta a casa da noi

e se ne sta tranquillo, senza vedere troppa gente, senza avere ressa attorno. Ne ha bisogno. Sinora tra amici, amiconi, amicissimi ha avuto troppa gente vicina. Per carità non fraintendetemi: è stato commovente ma

lui deve guarire. E per farlo deve riposare, riprendere le forze. Solo così può migliorare davvero. Vi devo dire che lui, a dispetto del suo carattere gioviale ed estroverso, non è uno che ama stare in mezzo alla gente. Gli

piace anzi appartarsi. È quello che farà adesso. Bisogna, insomma, che un po' tutti si dimentichino di lui, lo lascino guarire». Insomma se tanto dà tanto Alessandro e la moglie Paola si godranno la quiete della dolce campagna toscana, rasserenati dai progressi fisici e anche dal fatto che l'inchiesta sull'incidente ha definitivamente spazzato via le ombre sollevate in un primo momento, quando si era ventilato che potesse esserci lo stesso Nannini ai comandi del velivolo. Il sostituto procuratore della Repubblica di Siena, Dario Perucci, ha accertato che il comandante Francesco De Li- guoro era ai comandi dell'elicottero e in questi giorni sentirà l'antiquario fiorentino Luigi Bellini, che ha avanzato dubbi sul funzionamento dell'aeromobile. Ma tutto questo, per fortuna, non tocca ormai che in maniera molto marginale il presente e il futuro di Nannini. Lui è proiettato oltre e, c'è da scommetterlo, si sarà commosso quando Piquet e Moreno hanno dichiarato che le coppe vinte a Suzuka sono per lui. Ecco per Alex, adesso, occorrono momenti come questo. Nel frattempo arrivano numerose lettere che gli faremo pervenire al più presto. C'è tutto un mondo che lo vuole ancora «in sella».

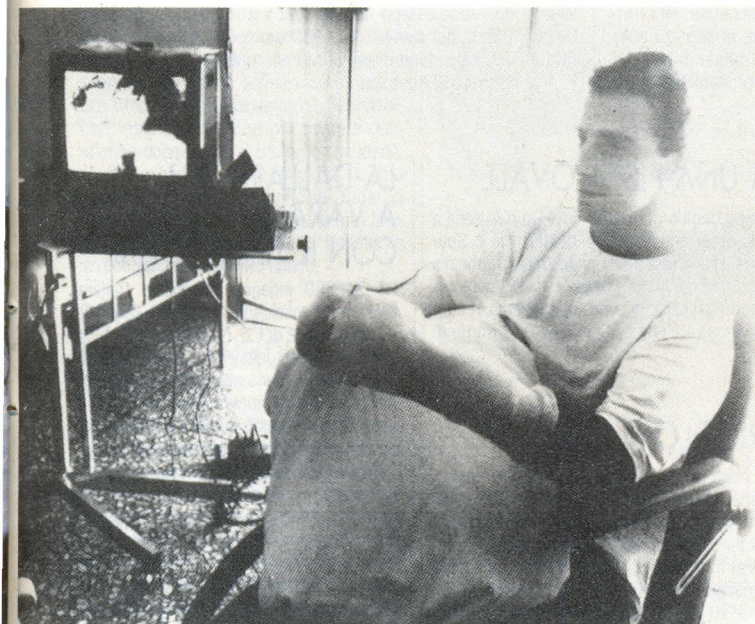
Sergio Remondino

RECUPERO DIFFICILE

PREOCCUPA DONNELLY

LONDRA — L'odissea di Martin Donnelly dopo il terribile incidente di cui è stato protagonista durante la prima giornata di prove del Gp di Spagna non è certo finita. Il pilota irlandese è ricoverato al Royal London Hospital e mentre questo numero di As va nelle edicole non è ancora stata sciolta la prognosi. I medici dell'ospedale londinese sono particolarmente vaghi nel descrivere le sue reali condizioni di salute. Si è comunque saputo che solo da pochi giorni Donnelly ha ripreso a respirare normalmente grazie al fatto che l'infezione polmonare dopo l'incidente è finalmente in via di guarigione. Per precauzione Martin, durante le ore notturne, viene comunque fatto respirare tramite l'apposito ventilatore. È tuttora collegato con una macchina per la dialisi a causa dei problemi renali sopravvenuti dopo l'incidente. Donnelly non ha ancora ripreso del tutto conoscenza e al proposito il padre, che si chiama anche lui Martin, ha dichiarato: «Lo stiamo portando il più dolcemente possibile verso il momento in cui riprenderà conoscenza ma la strada da fare è tanta». Preoccupa molto infine il fatto che la pelle del pilota sia diventata di uno strano colore bruno, non si sa se a causa delle cure oppure a causa di lesioni interne che non erano state subito rilevate in Spagna.

Norman Howell



Nannini, a fianco, sorride. Il pilota, in alto con la moglie Paola e con il professor Bufalini (foto Sestini) ha stupito per la rapidità con cui si è ripreso. Tanto da assistere, sopra, in diretta al Gp del Giappone

ANGELELLI E BUSI CON LA DAMS PROVANO A LE MANS

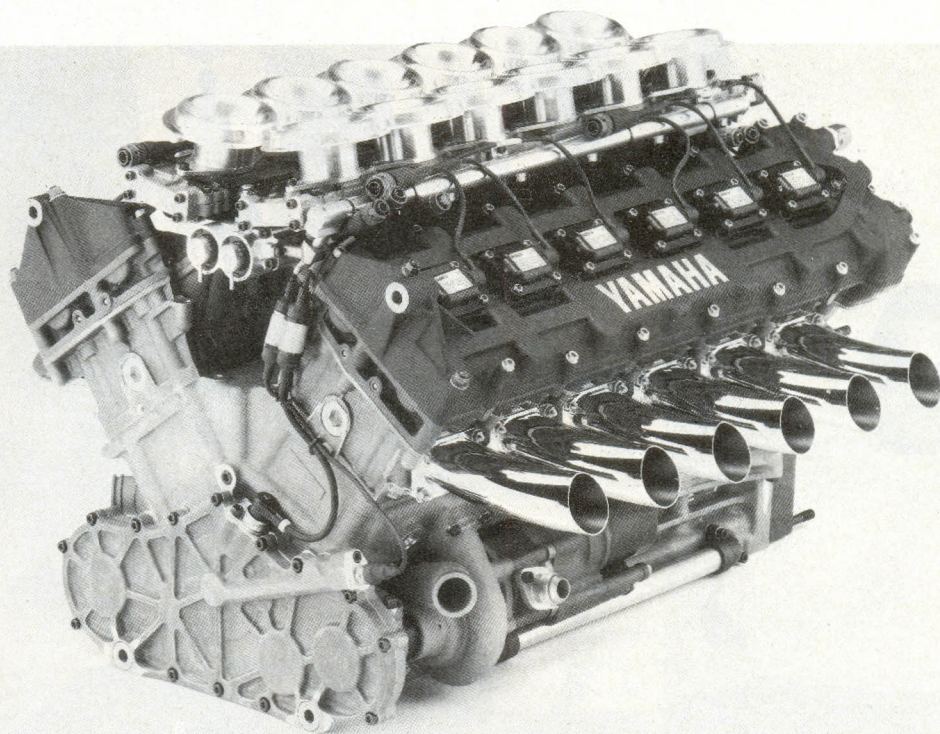
UN INTENSO programma di prove è previsto per la Dams a Le Mans alla fine di questo mese. Nelle giornate di lunedì, martedì e mercoledì della prossima settimana alcuni piloti, emersi dai vari campionati nazionali di F. 3, andranno a fare una serie di test alla guida delle Lola-Mugen della scuderia transalpina. Si tratta di una operazione di valorizzazione dei giovani talenti, promossa dallo sponsor Marlboro. A quanto è trapelato nel paddock dell'ultima gara del tricolore di F. 3, gli italiani presenti saranno Massimiliano Angelelli, e Gianbattista Busi. Non a caso durante il week end romano si è visto sulla pista di Campagnano un attento René Arnoux, il cui ruolo di osservatore non aveva bisogno di alcuna sottolineatura.

FURLAN ANCORA IN PISTA CON LA F.3000

IL PILOTA argentino Gabriel Furlan ha fatto la scorsa settimana un'altra serie di prove con una Reynard di F.3000. Si tratta di una 89 D di Roberto Farneti, azionata da un propulsore Judd, già utilizzato nelle precedenti sedute di prove di quest'anno dal sudamericano. Il tempo instabile della scorsa settimana ha fatto trovare a Furlan la pista parzialmente bagnata. Da qui è scaturita la decisione di fare solo pochi giri, nel corso dei quali l'argentino ha fermato i cronometri sul tempo di 1'05"60. Furlan si è comunque detto sicuro di disputare il campionato internazionale di F.3000 nel '91, quanto al team con cui correrà, si è limitato a dire che vi sono numerose trattative in corso.

SORTEGGIATO IL LETTORE, CHE ANDRÀ AL GP DEL MESSICO

SI CHIAMA Ermanno Barbieri il fortunato vincitore del concorso organizzato congiuntamente dalla Renault e dal nostro giornale in occasione della finale Renault di Monza. Il premio in palio era rappresentato da un viaggio in Messico, per potere assistere al Gp messicano del prossimo anno. Ermanno Barbieri, che ha trentaquattro anni e abita a Gavardo (Bs), è un assiduo lettore di Autosprint dal 1971. Il vincitore, che è sposato e padre di due bambini, era andato all'autodromo brianzolo in compagnia della moglie, anche lei appassionata di automobilismo, e lì, appena arrivato, ha subito imbucato la scheda del concorso, che tempestivamente aveva preparato.



MENTRE LA BRABHAM PROVERÀ IL NUOVO 12 CILINDRI YAMAHA LA McLAREN E' GIÀ SEMIAUTOMATICA

Ad aprire le ostilità con il debutto in pista del nuovo cambio semiautomatico è stata la Williams, quindici giorni fa. Ma proprio mentre tutti erano in Giappone, per il penultimo appuntamento del campionato mondiale, anche la McLaren ha mosso i primi passi con un'analoga soluzione. È avvenuto lo scorso mercoledì 17, in un piccolo aeroporto inglese, con Palmer alla guida di una monoposto sperimentale dotata dei 10 cilindri e del cambio con la selezione probabilmente tramite solenoidi gestiti elettronicamente, il tutto messo a punto dai Weisman. Responsabile del progetto è Tyler Alexander. Nel frattempo Schneider ha portato, venerdì scorso, al debutto sulla pista della Porsche di Weissach il nuovo 12 cilindri di Mezger. Seguiranno altri test al Castellet o a Jerez probabilmente già

in questa settimana, sempre con Schneider. Si è visto fra l'altro il nuovo retrotreno disegnato da Robinson, con il cambio trasversale alto ma molto corto. Inedite anche le sospensioni posteriori, a puntone e con gli ammortizzatori orizzontali ai lati del cambio. L'altro nuovo 12 cilindri, il Yamaha per la Brabham verrà invece collaudato sulla vecchia Bt58 a Donington il 12 novembre, per poi andare all'Estoril il 16. Rinland, il progettista del team andrà in Australia per preparare la nuova vettura, che però debutterà quasi all'ultimo momento. A Varelunga dovrebbe esserci la prima per il 10 cilindri Judd sulla Dallara, dotata del cambio del 1989 più corto dell'attuale. Un fitto e ricco calendario di prove attende quindi il mondo della F. 1 al rientro dall'Australia.

NAScerà A MARBELLA UNA PISTA OVALE

ERNIE Huppert, che negli anni passati è stato uno degli organizzatori del Gp d'Austria a Zeltweg, ha acquistato un grande appezzamento di terreno nei pressi di Marbella in Spagna. L'intenzione di Huppert sarebbe quella di realizzarvi una pista ovale, della lunghezza di un miglio, dove potrebbero correre le monoposto tipo F. Indy. Potrebbe quindi svolgersi in questa sede spagnola uno degli appuntamenti del campionato su piste ovali, recentemente annunciato dalla Fisa. Tutto ciò sta a dimostrare che qualche cosa sul fronte di quel progetto si sta muovendo.

SFIDA RUSSA AL TRICOLORE DI F3.

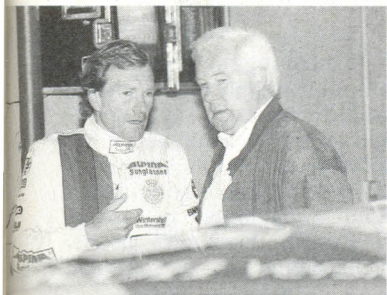
SI PROFILA sempre più massiccio l'impegno di piloti e costruttori sovietici nei campionati italiani. Infatti dopo la simpatica e positiva esperienza in alcune gare del Civt la scorsa estate con due Lada Samara, ora i russi faranno la loro apparizione anche nel prossimo campionato italiano di F.3. Infatti a Varelunga Igor Ermilin, presidente dell'Aspas (Associazione Sovietica Costruttori Macchine Sportive) ha confermato che nel 1991 un team sovietico sarà presente in tutto il campionato italiano, avendo avuto la sicurezza di poter contare su due Dallara 391 e, quasi certamente, su motori Alfa Romeo. Se le cose andranno bene come si spera, non è escluso che l'impegno verrà allargato anche con altre scuderie sovietiche. Gran parte del budget per questa operazione è stato coperto, ma Ermilin spera di trovare anche in Italia qualche supporto finanziario.

LA DALLARA 391 A VARANO CON IL TEAM FORTI

LO STESSO ingegner Gianpaolo Dallara, presente a Varelunga per la gara conclusiva del tricolore di F.3, ha confermato che la sua monoposto della serie cadetta scenderà in pista a Varano all'inizio di questa settimana. Martedì oppure mercoledì sarà il team Forti a portare in pista la monoposto parmense per questa prima presa di contatto con il circuito. Circa il conduttore che piloterà la vettura si fa il nome di Emanuele Naspetti, che con la squadra di Guido Forti vinse il titolo nel '88. Non è però escluso a priori la presenza, a questo primo test della nuova Dallara di F.3, dei piloti che hanno gareggiato per la formazine alessandrina nel campionato di quest'anno. Della monoposto emiliana per il '91 si sa che avrà gli ammortizzatori anteriori posti sopra alle gambe del pilota e la parte posteriore avrà una forma più rastremata.

GLI AMERICANI ATTACCANO LA F.3 INGLESE

LA GRAN Bretagna sta diventando una terra di conquista, almeno per quanto riguarda il campionato nazionale di F.3. Nella stagione appena conclusa la serie cadetta ha visto, fino all'ultima gara, una notevole supremazia dei finlandesi, culminata con il netto successo di Hakkinen. In passato era stata la volta dei piloti sudamericani. Il prossimo anno arriveranno anche gli americani. Verrà perfino costituito un nuovo team, il cui nome sarà Mullins Motorsport, per fare correre nella serie britannica di F.3 i due piloti statunitensi Steve Mullins e Zak Brown. Con ogni probabilità la nuova squadra utilizzerà telai Reynard, mentre per i motori si sono già rivolti a Scott Russell.

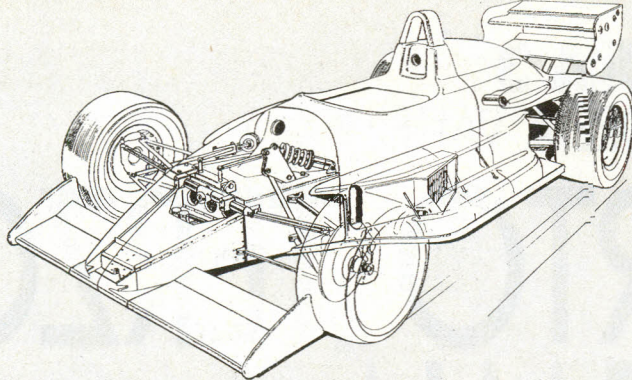


NEL GR. A TEDESCO LA MERCEDES SCEGLIE ZAKSPEED

IL CAMPIONATO di Turismo tedesco si è appena concluso e già sono iniziate le manovre per la formazione delle squadre per il prossimo anno. Dopo il colpo a sorpresa della conquista del titolo da parte dell'Audi, che ha colto due triplette in entrambe le gare di Hockenheim, la Bmw, grande sconfitta, ha invece definito le sue squadre ufficiali. Alla riconfermata Schnitzer, che, malgrado tutto ha pur sempre quest'anno conquistato il titolo per scuderie, si affiancherà il team Bigazzi. L'altra squadra che era stata ufficiale Bmw in questo 1990, la Zakspeed, nella foto (Action) Erik Zakowski con Dieter Quester, è invece passata alla Mercedes.

BRUN TRATTA CON SCHNEIDER PER IL GR.C

IL PROGRAMMA di Walter Brun per il prossimo mondiale Sport Prototipi sta progredendo. A quanto si sa sono in corso numerose trattative per la definizione dei piloti che guideranno per il team manager e pilota svizzero. Come si ricorderà la Brun scenderà in pista nel prossimo anno con una vettura di Gruppo C di sua costruzione. Quanto ai piloti sono ricorrenti i nomi di Bernd Schneider e di Fermin Velez. Attualmente chi sembra veramente prossimo a una definizione del contratto per il prossimo anno è Oscar Larrauri, che ha appunto già corso con Brun.

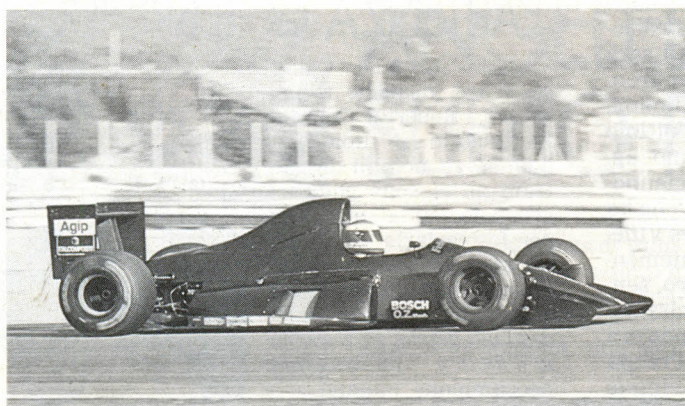


ECCO I PRIMI DISEGNI DELLA NUOVA RALT RT35

PER certi versi potrebbe essere definita la monoposto di cui si è maggiormente parlato nel mini-circus della F.3 tricolore. Stiamo parlando della Ralt, in questi giorni è stato possibile vedere i primi disegni della nuova Rt35, nell'illustrazione sopra. A prima vista non saltano all'occhio stravolgimenti particolari rispetto alla progenitrice vista sulle piste quest'anno. La stessa Casa di Colnbrook, se da un lato spiega che si tratta di un progetto nuovo, dall'altro aggiunge che è stata conservata la pratica ed economica tecnica costruttiva in alluminio e materiali compositi che ha caratterizzato la Rt34 vista in questa stagione. Le principali migliorie apportate su questa nuova monoposto sono le seguenti: la monoscocca è stata dotata di un nuovo profilo con rialzo del fondo sotto i piedi del pilota, il roll-bar è più stretto, il cofano motore ha un profilo più aerodinamico, la sospensione posteriore è in grado di assicurare valori di rigidità più elevati e l'impianto di raffreddamento è stato maggiorato. Il prezzo di vendita indicato dalla fabbrica britannica è di 35.750 sterline (circa 75 milioni di lire), franco lo stabilimento di Colnbrook. Infine estremamente contenuto risulta il prezzo della monoscocca nuda: 12 milioni di lire.

LA LOLA PREPARA UNA F.3 PER IL '92

DOPO un periodo nel corso del quale erano assai pochi i costruttori impegnati nella realizzazione di vetture di F.3, si sta ora assistendo a un'inversione di tendenza. Recentemente sono arrivate le notizie relative al ritorno di Tico Martini e all'innovativa proposta lanciata dalla Tom's: una monoposto già completa di motore: il Toyota. Questa volta è invece la Lola ad affacciarsi su questo interessante e sempre più vivace mercato. La Casa di Huntingdon sta pianificando un progetto per costruire una monoposto per il 1992. Allo stato attuale Mark Williams si sta occupando di analizzare i costi di produzione correlati al numero di esemplari da costruire. Inoltre a Huntingdon stanno valutando gli spazi di mercato in relazione, anche con gli altri settori in cui è già presente la Lola (F.1, F. Indy, F. 3000 e Gruppo C).



LAMBO F.1 IN PISTA A MAGNY-COURS

DA qui alla fine dell'anno il Modena Team farà ancora cinque sedute di prove con le due monoposto Lambo F.1 già approntate, che per la prima volta hanno girato assieme due settimane fa a Le Castellet, nella foto (Alezra). Il programma della squadra modenese avrà il seguente sviluppo: 23 e 24 ottobre a Magny-Cours, 7, 8 e 9 a Imola, 22 e 23 novembre Magny-Cours, cui seguirà una seduta a Misano a metà dicembre, infine la partecipazione ai test Goodyear, previsti all'Estoril dal 2 al 6 dicembre, è subordinata alla conferma delle prove da parte della Casa di Akron. Con queste cinque sedute il numero delle prove sinora svolte dalla squadra modenese salirà a dieci. Intanto nella factory si sta ultimando la costruzione della terza vettura. Quanto alle prossime prove si sa che vi prenderanno parte agli stessi piloti presenti agli ultimi test del Ricard: Baldi, Apicella e Van de Poele. Sul piano tecnico il team lavorerà su: aerodinamica, ali, sospensioni e motore.

■ **FERRARI.** Al prossimo Vi.A., Vicenza Auto, saranno esposte alcune delle più significative vetture prodotte dalla celebre Casa di Maranello. Dal 27 ottobre al 4 novembre nel quartiere fieristico di viale degli Scaligieri si potranno ammirare le seguenti Ferrari: 166 Mille Miglia del '49, 225 MM «barchetta» del '52, 250 Tour de France '56, 275 Gtb/4, Dino 246 Gt, 512 BB, Testarossa, Gto, F40 e la F.1 641. Oltre alle preziosissime Ferrari vi saranno anche numerose auto che hanno segnato la storia automobilistica americana degli anni '50 e '60. Fedele al titolo «50 anni di auto sportive», il Vi.A. propone anche una rassegna dedicata alle grandi scuderie di ieri e di oggi.

■ **F.2000.** Recentemente Maurizio Gostantini e Giampaolo Matteucci, rispettivamente titolare e direttore sportivo della Delta Racing hanno definito l'acquisto di due Dallara 390-Alfa Romeo. La monoposto, acquistate dal team Venturini, verranno schierate dalla squadra emiliana nel prossimo campionato di F.2000. Quanto ai piloti che guideranno le due vetture nella prossima stagione, pare sicuro che una sarà affidata a Giovanni Regis, mentre l'altra sono in lizza Gasparini e Mastronardi, che hanno già gareggiato quest'anno con la Delta in F. Alfa Boxer.

■ **CHALLENGE.** La Peroni Promotion ha organizzato per il prossimo mese di dicembre il 1. Challenge d'inverno. La manifestazione si articolerà su tre gare, in programma nelle giornate del 2, 9 e 16 sulla pista di Magione. La direzione dell'impianto umbro ha inoltre predisposto un servizio di vigilanza nel paddock, per permettere ai team di lasciare sul luogo mezzi e strutture. Saranno ammesse le seguenti vetture: Gruppi N, A e B, hobby car, special car, Gruppo 6, Prototipi, F.3 club, F. Fiat Abarth e F. Panda. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta ai numeri telefonici: 06/6544234 oppure 6864707.

■ **MOSTRE.** Rimarrà aperto dal 27 ottobre al 4 novembre il 10. Moto Expò Racing. Una interessante rassegna motoristica che annualmente si svolge nel quartiere fieristico di Gorizia. Vi sarà una sezione espositiva e una dinamica, con gare di rally indoor. Gli appassionati potranno ammirare auto davvero particolari. Vi saranno un paio di Ferrari di F.1, cui faranno da contorno alcune «rosse» Gt, unitamente ad altre F.1. Vi saranno altre autentiche rarità, viste da pochissimi sinora, ovvero le auto del Maresciallo Tito: una limousine lunga oltre sei metri, blindata del peso di 6500 kg, una rara Rolls Royce, tanto per fare solo alcuni esempi.

■ **PROVE.** All'autodromo di Magione questa settimana, mentre Autosprint arriva in edicola, la Delta Racing effettuerà una serie di test in pista con alcuni kartisti per definire la squadra che parteciperà al prossimo campionato di F. Alfa Boxer. A scendere in pista con le vetture usate quest'anno da Mastronardi e Gasparini saranno: Giancarlo Fischella, Osman Trecca, Sabiano Belletti, Nico Biasuzzi, Gianluca de Lorenzi, Giovanni Montanari, Giovanni Nazzari, Iarno Trulli e Giovanni Quadrelli.

FORMULA 3

TRICOLORE A VALLELUNGA

ROBERTO TERZO RE D'ITALIA

**Colciago con la terza posizione nella gara di chiusura
vinta da Badoer ha conquistato l'alloro tricolore
Villeneuve penalizzato per partenza anticipata**

VALLELUNGA — Roberto Colciago è campione italiano di F.3. Potrebbe sembrare un inizio scontato, ma solo per coloro che non hanno assistito all'ultima gara del tricolore, una corsa elettrizzante se guardata nell'ottica della classifica di campionato, che ha fatto saltare la corona da un capo, anzi da un casco, all'altro con una sequenza da togliere il fiato: poteva bastare infatti un solo scambio di posizioni per stravolgere l'esito finale del campionato. Una serie che, tutto sommato, è andata al pilota che ha vinto di più, che avrebbe potuto tranquillamente vincere ben di più, e che ha visto premiata la sua caparbia determinazione, non venuta mai meno anche in quella lunghissima parentesi senza risultati sopraggiunta dopo le prime esaltanti vittorie. Neanche in questa occasione, dopo le travagliatissime prove di qualificazione, Colciago si è perso d'animo. Ci sarà tempo per stilare ulteriori e più approfonditi bilanci nella prossima settimana, ora è d'obbligo rendere onore all'ottimo e inaspettato vincitore dell'ultimo appuntamento della stagione, il diciannovenne pilota veneto Luca Badoer, che ha ereditato il primo posto da Jacques Villeneuve. Il canadese è stato brillantemente in testa dal primo all'ultimo giro, senza una sbavatura e sempre velocissimo anche quando il distacco del secondo era abissale, tanto che il pilota della Pre.ma faceva segnare il giro più veloce a cinque giri dal termine. Peccato per lui che il minuto di penalità rimediato in partenza lo privò di un degno risultato, a conferma di una stagione in crescendo. Per il suo Team, la Pre.ma Racing, avrebbe potuto essere addirittura storica, con tutti i suoi piloti vincitori. La gara più dura l'ha quindi fatta Badoer, l'effettivo vincitore, che ha dovuto rintuzzare per tutta la gara gli attacchi che gli portava Zanardi, leggermente penalizzato da una vettura meno veloce della vecchia Ralt R33 del

veneto, che guidava appunto la vettura usata da Zanardi nella scorsa stagione! Badoer ha comunque condotto con l'autorità del veterano, pur dovendo controllare Zanardi letteralmente attaccato alla sua monoposto per tutti i trentotto giri, con il bolognese che in alcune circostanze pareva proprio sul punto di farcela. Ma Badoer ha tenuto duro, non si è lasciato prendere dall'emozione della sua «prima volta», e solo nelle ultimissime battute ha forse respirato un poco, quando Zanardi, visto materializzarsi Colciago negli specchietti, ha capito che ormai anche se fosse passato al primo po-

sto non avrebbe comunque vinto il titolo. Meglio quindi il secondo posto, che gli avrebbe assicurato anche la piazza d'onore nella classifica finale davanti a Angelelli. Il giovane del Team Venturini, gran favorito dopo la pole conquistata nelle prove, non ha nemmeno potuto giocare le sue carte in questa gara, poiché quasi all'inizio, quando la sua lotta con Zanardi si era fatta incandescente, era da questi ben «aiutato» a mettere due ruote sull'erba e con la conseguente uscita di strada svanivano per Angelelli i sogni tricolori.

Roberto Argenti

IL CAMPIONE CHE PAURA PER IL MOTORE SPENTO AL VIA

PARTENZA COL BRIVIDO PER COLCIAGO

VALLELUNGA — Confuso, felice, neanche troppo stanco, Roberto Colciago ha creduto al titolo solo quando gli uomini del suo team gli si sono gettati a grappolo sulla macchina per festeggiarlo. Fra i primi anche Villeneuve, che già si pone come suo degno erede. «Ho sbagliato un poco al via perché mi si è spento il motore — ha esordito il neocampione italiano — e per un istante ho pensato che per le mie speranze era finita. Già partivo indietro, e questa non ci voleva — ha continuato Colciago — ma proprio in quella fase ho riacquisito tutta la calma e la concentrazione necessaria per raggiungere questo traguardo». Ventidue anni, nativo di Saronno, Roberto Colciago è alla sua quarta stagione nella terza formula, dopo aver ottenuto buoni risultati in kart, e una vittoria, subito,



nella sua prima annata di Formula 3. Un quinto, un ottavo e di nuovo un quinto posto nei tre precedenti campionati, fino alla vittoriosa cavalcata di quest'anno, con tre vittorie (più una annullata), un secondo un terzo ed un quinto posto. «Appena ho raggiunto Zanardi — conclude Colciago — non ho più forzato tanto, poiché sapevo che se anche lui avesse vinto, avrei ottenuto il titolo per i migliori piazzamenti. Ora spero di fare una buona stagione in F.3000, anche se ancora non so con quale team, ma mi sento pronto». Un poco deluso invece Alessandro Zanardi, ma conscio di aver tentato tutto il possibile; al termine è andato da Angelelli per l'episodio che li ha visti protagonisti, sostenendo la sua mancanza di colpa. Angelelli, sportivamente, ha sorvolato. □



Badoer, vincitore a sorpresa, taglia il traguardo davanti a Zanardi, sopra (Oliver). Angelelli rientra mestamente a piedi al box, a lato (Photo4), dopo l'uscita che lo ha tagliato fuori dalla lotta tricolore. Il neo campione Colciago, sotto, in azione. Nell'altra pagina, il pilota Pre. Ma esultante sul podio (Oliver)



LA CRONACA FATALE IL DUELLO CON ZANARDI ANGELELLI SUBITO FUORI

VALLELUNGA — Giudicata anticipata la partenza di Ville-neuve che assumeva subito il comando, per il giovane canadese scattava implacabile il minuto di penalità, una san-

zione decisamente pesante in gare così brevi. Badoer si poneva subito alle sue spalle giustificando appieno la sua posizione ottenuta dopo le prove ufficiali, precedendo Angelelli, Zanardi, Savoldi, Visco, Busi, Gilardi, Favero e Bugatti, in testa a un gruppetto molto ravvicinato formato da Schiattarella, Vismara e Colciago, e questo voleva dire Angelelli campione. Ma Colciago iniziava una gara di gran rimonta, passando in un sol colpo i due che gli erano davanti, e recuperando alla grande con un ritmo che appariva notevole anche senza il





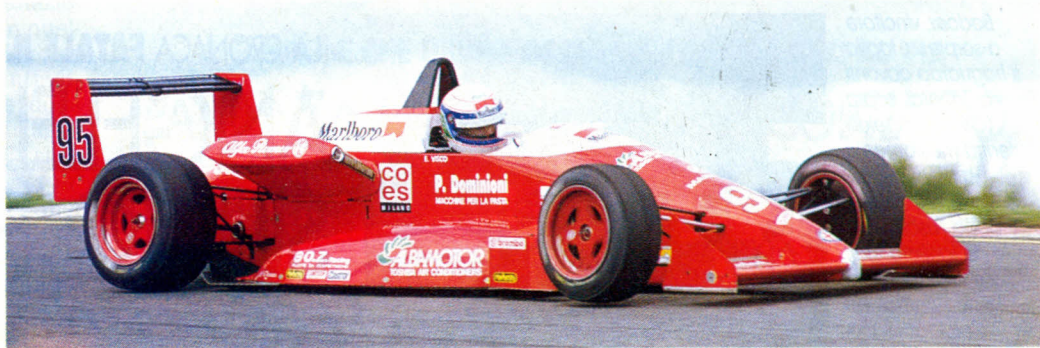
conforto dei cronometri, tanto che già il pubblico iniziava a scaldarsi. Al settimo giro il colpo di scena che avrebbe deciso probabilmente la gara ma sicuramente il campionato: dietro a Villeneuve il sempre più lontano Badoer era stato raggiunto da Zanardi, che aveva appena superato Angelelli e dal cui imperioso ritorno doveva però guardarsi.

ANGELELLI. Il bolognese affiancava all'esterno Zanardi nella salita che porta alla curva della trincea, i due percorrevano affiancati ancora alcune decine di metri, ma al momento di impostare la traiettoria successiva, Zanardi teneva duro allargandosi verso l'esterno, e costringendo sul prato Angelelli, che terminava lì il suo bel campionato 1990. I due al termine verranno anche chiamati a spiegarsi davanti ai Commissari, che poi infliggevano a Zanardi un'ammonenda con diffida. A questo punto la lotta per il titolo si era ridotta a due soli pretendenti: con Villeneuve saldamente primo ma praticamente fuori gara, Badoer al comando effettivo aveva il suo bel da fare contro la sua ombra chiamata Zanardi, virtualmente campione italiano in quel momento per una sola lunghezza su Colciago, ancora lontano dalla zona punti. Dietro a Zanardi al decimo giro seguivano molto staccati Visco, Savoldi, Gilardi, Favero e poi Colciago, che si avvicinava a grandi passi fra l'entusiasmo del pubblico. Il predestinato campione precedeva Minutolo, autore di un ottimo rientro, Busi, Schiattarella, Babini, Bugatti, Furlan, Vandone, Voulaz, Cipriani, Capello e De Luca, all'esordio in questa categoria. Si era fermato Bettini nella salita dopo le curve dei Cimini, mentre Prioglio procedeva con un baffo piegato in un testacoda al tornante. Colciago era in scia di Favero e Gilardi che lo rallentavano un poco, mentre Badoer, a ruote bloccate più di una volta, faticava a contenere Zanardi. La gara perdeva anche Savoldi che usciva al curvone tranciando i cavi delle telecamere che stavano riprendendo in diretta la ga-

ra. Ma questo episodio aveva valore soprattutto per Colciago, che da questo esatto momento entrava in zona punti, con il sesto posto effettivo. Una mano al pilota della Pre.ma, la dava anche Gilardi, autolimitatosi dalla gara nella dura lotta con Favero, il quale al 19. giro non poteva resistere alla marcia di Colciago, che lo superava portandosi al quarto posto.

COLCIAGO CAMPIONE.

Questo significava che Zanardi ora doveva passare assolutamente Badoer, per conservare ancora qualche speranza. Ma a nove giri dal termine Colciago aveva ragione anche di Visco, quindi ogni ulteriore sforzo di Zanardi diventava inutile. Bisogna poi aggiungere che Colciago, guadagnando mezzo secondo a giro al trenino Badoer-Zanardi, si portava presto negli specchietti del bolognese premendolo quindi soprattutto psicologicamente. Le posizioni non cambiavano più. Sul traguardo si potevano festeggiare; Badoer, al suo primo successo la Ralt tornata a vincere; e Colciago, la Pre.ma, la Reynard e l'Alfa Romeo per il titolo. □



LE PROVE

BADOER EMERGE GIÀ IN QUALIFICA

VALLELUNGA — Occhi di tutti puntati praticamente solo sui turni di prova riservati ai conduttori con numero di gara dispari, dal momento che gli unici tre candidati al titolo si trovavano lì. La gran giornata di Massimiliano Angelelli iniziava sin dal primo turno, nel quale il bolognese, assistito da una vettura perfettamente a punto, riusciva a segnare il miglior tempo. Molto il lavoro sulle vetture di Angelelli e Colciago, mentre dalla partita usciva subito Alessandro Zanardi, insabbiato dopo pochissimi giri alle curve dei Cimini e la cui vettura non veniva recuperata nonostante si trovasse in posizione pericolosa.

Chi stupiva tutti era Luca Badoer, secondo tempo con la sua Ralt Rt33 amorevolmente assistita da Mc Carthy in persona. Nel turno pomeridiano il colpo di scena: dopo un'interruzione dovuta al recupero della vettura di Riccitelli, proprio mentre Colciago tentava di abbassare il suo tempo, cosa che riusciva invece a Angelelli (unico a scendere sotto l'1'12"), sulla vettura del leader del campionato si verificava la rottura di un semiassie e per Colciago era lo stop. Risultato, poiché tutti gli altri miglioravano, Colciago si doveva accontentare dell'undicesima posizione sulla griglia di partenza.



Villeneuve anticipa la partenza a lato (Photo4). Sotto a sinistra Zampedri e Bettini fuori pista dopo un contatto al terzo giro (Oliver). Stanco, sopra, in evidente difficoltà nel repechage. Minutolo al rientro in F.3 è riuscito a cogliere un ottimo sesto posto, sotto (Photo4). Nell'altra pagina in basso, Visco quarto al traguardo (Oliver)



REPECHAGE DE CRISTOFARO PENALIZZATO ASSOLO DI ZAMPEDRI

VALLELUNGA — Papis e De Cristofaro in prima fila nella gara, ma al via il più lesto era Zampedri che sorprende il pilota dell'Euroteam e si poneva subito alle spalle di De Cristofaro. Tuttavia la partenza lievemente anticipata del romano non passava inosservata. Per De Cristofaro scattava un minuto di penalità, ma ciò non inficiava la bontà della prestazione del pilota di Crugnola, in testa per metà gara e secondo al termine. Primi giri dunque con De Cristofaro al comando davanti a Zampedri, Papis, Simoni, Cipriani, Gemmo, Prioglio, Knycz, Seyd, Saccutelli e Capello. Il gruppo si sgranava con i primi due che allungavano decisamente sugli altri, dai quali spariva Knycz al settimo giro per un testacoda e insabbiamento alla «esse». La battaglia iniziava

un giro dopo fra Zampedri e De Cristofaro, mentre nelle posizioni importanti una toccata fra Simoni e Gemmo costringeva il pilota di Astofer prima a perdere posizioni e poi ai box. Perdeva ogni possibilità anche Papis a causa di una foratura o, mentre Zampedri, superato De Cristofaro, vinceva in scioltezza, Cipriani e Prioglio concludevano ai posti d'onore. Rinaldo Capello quasi al termine riusciva a soffiare l'ultima piazza utile ad una grintosissima Stefania Seyd.

La classifica: 1. Alessandro Zampedri (Dallara 390-Alfa Romeo) 20 giri in 24'35"665 alla media di 156.132 kmh; 2. Cipriani (Dallara 390-Alfa Romeo) a 7"170; 3. Alex Prioglio (Dallara 390-Alfa Romeo) a 8"649; 4. Rinaldo Capello (Dallara 390-Alfa Romeo) a 9"882; 5. Seyd (Ralt R133-Vw Spiess) a 12"062; 6. Saccutelli (Dallara 390-Alfa Romeo) a 12"751; 7. Pagani (Dallara 390-Alfa Romeo) a 15"706; 8. Gemmo (Dallara 390-Vw Spiess) a 24"949; 9. Tibaldo (Dallara 389-Alfa Romeo) a 37"796; 10. Riccitelli (Dallara 389-Alfa Romeo) a 39"316; 11. D'Avolio (Reynard 903-Alfa Romeo) a 1'02"497.

□ **Giro più veloce:** Gemmo in 1'12"633 alla media di 158,605 kmh2

GARA A VALLELUNGA

12. prova del campionato italiano di Formula 3
Campagnano (Roma), 21 ottobre 1990

COSI' (IN 28) AL VIA E (IN 18) AL TRAGUARDO

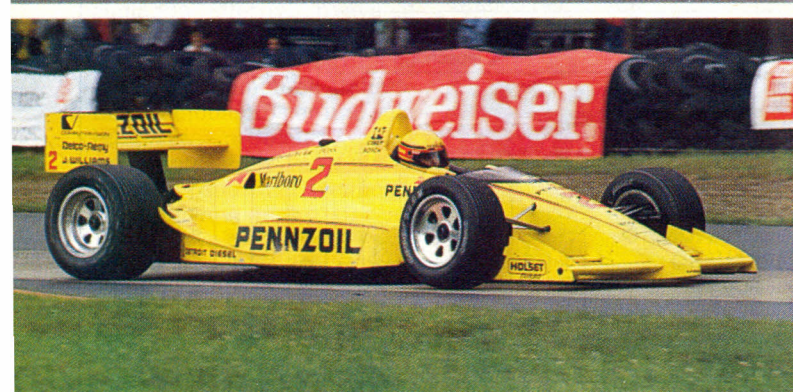
Massimiliano Angelelli (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'11"949	Luca Badoer (Ralt R133-Alfa Romeo) 1'12"126
Jacques Villeneuve (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'12"147	Eugenio Visco (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"240
Alessandro Zanardi (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"278	Andrea Gilardi (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'12"286
Mirco Savoldi (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"301	Domenico Schiattarella (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"304
Giambattista Busi (Dallara 390-Vw Spiess) 1'12"385	Giuseppe Bugatti (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'12"392
Roberto Colciago (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'12"401	Fabrizio Bettini (Reynard 903-Mugen) 1'12"442
Richard Favero (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"475	Fabiano Vandone (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"526
Mario Andrea Vismara (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'12"550	Gabriel Furlan (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"551
Michele Minutolo (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"620	Stefano Buttiero (Reynard 903-Mugen) 1'12"669
Fabio Babini (Reynard 903-Alfa Romeo) 1'12"678	Luigi De Luca (Dallara 389-Alfa Romeo) 1'12"684
«Gimax Jr.» (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"709	Nino Famà (Dallara 389-Vw Judd) 1'12"739
Valter Voulaz (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"783	Andrea Filippini (Dallara 390-Alfa Romeo) 1'12"787
Alessandro Zampedri (Dallara 390-Alfa Romeo) 1. repechage	Giuseppe Cipriani (Dallara 390-Alfa Romeo) 2. repechage
Alex Prioglio (Dallara 390-Alfa Romeo) 3. repechage	Rinaldo Capello (Dallara 390-Alfa Romeo) 4. repechage

- Luca Badoer** 38 giri in 46'29"263 alla media di 156,940 kmh (Ralt R133-Alfa Romeo)
- Alessandro Zanardi** a 0"249 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Roberto Colciago** a 0"962 (Reynard 903-Alfa Romeo)
- Eugenio Visco** a 1"481 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Richard Favero** a 3"465 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Michele Minutolo** a 3"898 (Dallara 389-Alfa Romeo)
- Domenico Schiattarella** a 5"861 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Fabio Babini** a 12"832 (Reynard 903-Alfa Romeo)
- Gabriel Furlan** a 18"959 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Fabiano Vandone** a 20"665 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Giuseppe Bugatti** a 24"166 (Reynard 903-Alfa Romeo)
- Valter Voulaz** a 34"521 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Giuseppe Cipriani** a 38"720 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Jacques Villeneuve** a 40"440 (Reynard 903-Alfa Romeo)
- Stefano Buttiero** a 42"646 (Reynard 903-Mugen)
- Alex Prioglio** a 43"985 (Dallara 390-Alfa Romeo)
- Luigi De Luca** a 49"774 (Dallara 389-Alfa Romeo)
- Rinaldo Capello** a 8 giri Dallara 390-Alfa Romeo

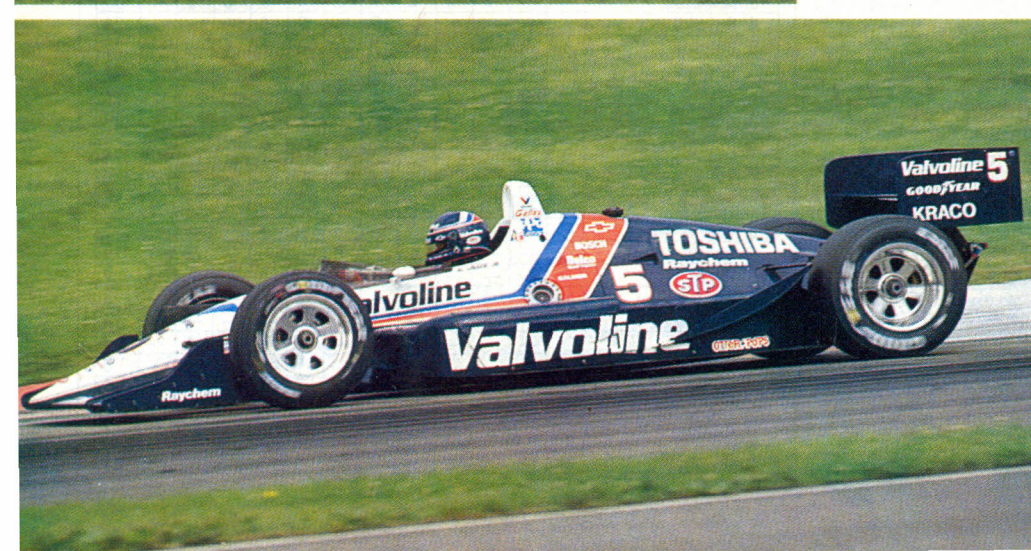
□ Giro più veloce: Jacques Villeneuve 1'13"267 alla media di 159,408 kmh

LA CLASSIFICA FINALE

CAMPIONATO ITALIANO FORMULA 3	VALLELUNGA 1/4	PERGUSA 15/4	MAGIONE 29/4	VARANO 12/5	IMOLA 17/6	MONZA 24/6	BINETTO 8/7	MISANO 29/7	MONZA 2/9	VARANO 16/9	VALLELUNGA 7/10	VALLELUNGA 21/10	TOTALE PUNTI	
1. Colciago	9	—	9	—	—	—	1	—	—	—	9	6	4	38
2. Zanardi	—	3	—	9	—	6	—	—	—	2	9	6	35	
3. Angelelli	—	—	4	4	4	—	3	—	9	3	3	—	30	
4. Savoldi	—	—	—	—	—	9	—	9	6	—	—	—	24	
5. Gilardi	4	6	—	2	—	—	—	4	—	4	—	—	20	
6. Bugatti	—	4	2	—	2	—	9	—	—	—	—	—	17	
Bettini	—	—	—	1	6	—	4	6	—	—	—	—	17	
8. Busi	6	9	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	16	
9. Schiattarella	—	—	1	—	9	—	—	—	4	—	—	—	14	
10. Vandone	—	—	6	3	—	—	2	—	2	—	—	—	13	
Badoer	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	9	13	
12. Favero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	2	12	
13. Villeneuve	—	1	—	—	3	—	6	—	—	—	—	—	10	
Furlan	2	—	—	6	—	—	—	—	—	—	2	—	10	
15. Visco	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	—	3	9	
16. «Gimax Jr.»	—	—	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	5	
17. Zampedri	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	4	
Papis	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	4	
19. Voulaz	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	
Vismara	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
21. Tedeschi	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	
Babini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
Minutolo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	



Sullivan (sopra, Photo4) è stato in testa per tutta la gara controllando i continui attacchi di Al Unser (sotto, Photo4), secondo al traguardo. Solo quarto Mears rimasto a secco sul traguardo (Photo4)



FORMULA INDY GARA A LAGUNA SECA

L'ULTIMA A DANNY

Sullivan domina la corsa conclusiva precedendo Al Unser Mears, a secco poco prima del traguardo, deve cedere il terzo posto a Andretti jr. Guerrero costretto al ritiro

LAGUNA SECA — Danny Sullivan, vincendo l'ultima prova del campionato '90 di Formula Indy con il titolo già assegnato ad Al Unser jr, ha lasciato da dominatore il team Penske che non gli ha rinnovato il contratto per la prossima stagione. Il pilota di Louisville nel Kentucky, infatti, sarà nel '91 al volante di una monoposto spinta dal motore Alfa Romeo anche se all'ufficializzazione del contratto mancano ancora pochi dettagli e tutto dovrebbe risolversi in settimana. Sullivan è rimasto in testa alla corsa dal primo all'ultimo giro infliggendo pesanti distacchi ai rivali tra cui anche il neocampione Al Unser jr che non si è mai dato per vinto; ma contro Sullivan a Laguna Seca non c'era proprio nulla da fare. È stata una gara bellissima, soprattutto nel finale quando si è accesa la lotta per la

terza posizione tra Michael Andretti e Rick Mears. Quest'ultimo ha potuto mostrare di che stoffa era fatto compiendo una manovra incredibile pur di passare Andretti: nelle ultime tornate ha repentinamente zigzagato tra due doppiati per giungere immediatamente alle spalle di Michael e trafiggerlo con un sorpasso al fulmicotone. Mears non è comunque riuscito a salire sul terzo gradino del podio tradito dal carburante a poche centinaia di metri dal traguardo lasciando così via libera a Michael Andretti. Nelle battute finali sono rimasti un po' nell'ombra Bobby Rahal ed Emerson Fittipaldi in preda a problemi di stabilità. Il nostro Teo Fabi, alla sua ultima corsa al volante della March-Porsche, è stato bravissimo ottenendo un ottimo 7. posto finale sia pur con un mezzo palesemente inferiore

alla concorrenza. Sfortunata gara di Roberto Guerrero con la Lola-Alfa Romeo, costretto al ritiro a sette giri dalla conclusione per la rottura del tubo che porta l'olio alla turbina. Ancora una volta il propulsore della Casa di Arese ha dimostrato di essere molto competitivo e pronto per lottare il prossimo anno al pari della concorrenza più agguerrita. Mike Groff, il pilota che corre con la Lola 90-Cosworth del team Euromotorsport, aveva avuto dei grossi problemi durante le prove e durante la gara non ha potuto fare meglio di un 15. posto finale proprio davanti a Guido Daccò. L'italiano, sempre molto determinato e combattivo, con il mezzo a disposizione non poteva di certo fare di più.

LA CRONACA. La prima partenza viene giudicata irregolare e per i piloti di questa 16. prova della F. Indy c'è stato bisogno di un successivo giro di lancio. Nel frattempo Dean Hall riesce a toccare un muro e Beekhuis si ferma per problemi elettrici. Al successivo passaggio sulla linea di partenza, il semaforo segna verde, dando il via alla gara. Dalla pole scatta subito in testa Sullivan. Dopo appena 300 metri Michael Andretti lo affianca e i due si toccano, ruota contro ruota. Fortunatamente non succede nulla e Sullivan in quel momento alla corda, passa in testa. Purtroppo Mario Andretti è subito fermo causa problemi elettrici. Al termine del secondo giro Sullivan è in testa, seguito da Al Unser jr, Rahal, Michael Andretti, Mears, Fittipaldi e Fabi. Si va avanti così per diversi giri. Intanto nelle retrovie Guerrero si mette in luce con una condotta di gara arrembante. Con la sua Lola 90-Alfa Romeo riesce a inserirsi all'undicesimo posto. Al ventesimo giro Al Unser jr tenta senza successo un attacco ravvicinato al battistrada Sullivan. Sei giri più tardi iniziano le fermate ai box. Rompe gli indugi Mears, poi Cheveer, Rahal, Fabi e tutti gli altri. Dopo le fermate, a circa un terzo di gara, Sullivan è ancora saldamente in testa alla gara con 1" e 89 di vantaggio su Al Unser jr. Due giri dopo gran pezzo di bravura di Mears. Staccata mozzafiato con cui il pilota sorpassa Fittipaldi. Guerrero con la sua vettura spinta dal

MICHAEL ANDRETTI RINUNCIA ALLA BENETTON PROBLEMI DI SPONSOR

LAGUNA SECA — Michael Andretti (nelle foto Sipa) ha dovuto dire di no alle offerte della Benetton per correre in F. 1 al posto dello sfortunato Alessandro Nannini. Questo perché il team italo-inglese non ha dato, ad Andretti, una risposta (positiva o negativa) entro i termini stabiliti dopo la telefonata di Flavio Briatore, team manager della Benetton, della scorsa settimana. Il giorno dopo le prove di sabato, qui a Laguna Seca, Michael Andretti ha dichiarato: «Credo che non ci siano più possibilità per me di correre con la Benetton in F. 1. Avevo detto a Briatore che mi occorreva una risposta entro

martedì della scorsa settimana, data poi spostata di due giorni. Ma alla Benetton mi hanno chiesto altro tempo per poter decidere. A quel punto ho dovuto dire di no e troncato ogni trattativa». Che cosa c'è alla base di questo rifiuto? «Due le ragioni principali. La prima è che c'erano degli accordi ben precisi con gli sponsor. Accordi che dovevo rispettare entro determinate date, anche per un eventuale rinnovo del contratto. Quindi aspettare ancora non è stato possibile. C'era poi il contratto con Carl Haas; è vero che mi avrebbe lasciato libero per andare a correre in F. 1, ma onestamente anche per lui era molto tardi per

trovare un pilota che mi potesse rimpiazzare così come chiedevano gli sponsor. Anche in questo c'era la possibile soluzione Sullivan, ma anche lui doveva dare una risposta all'Alfa Romeo. Così tutto è saltato. Un vero peccato perché per me era una occasione unica, e forse irripetibile, di disputare un campionato mondiale di F. 1 in un team veramente ad alto livello come poteva essere la Benetton. Come ripeto, dovevo rispettare la parola data sia ai miei sponsor, sia al mio team manager. Sfuma così quel possibile accordo che avrebbe portato un fortissimo pilota, come è Michael Andretti, in un team di F. 1. (g. c.)

Giancarlo Cevenini

CHAMPION SPARK PLUG 300

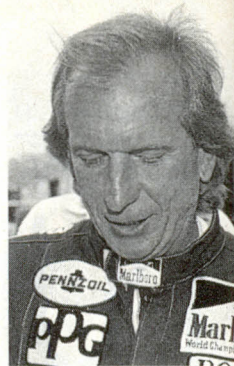
Laguna Seca (Usa), 21 ottobre 1990
16. e ultima prova del campionato di F. Indy

COSI' (IN 27) AL VIA E (IN 20) AL TRAGUARDO

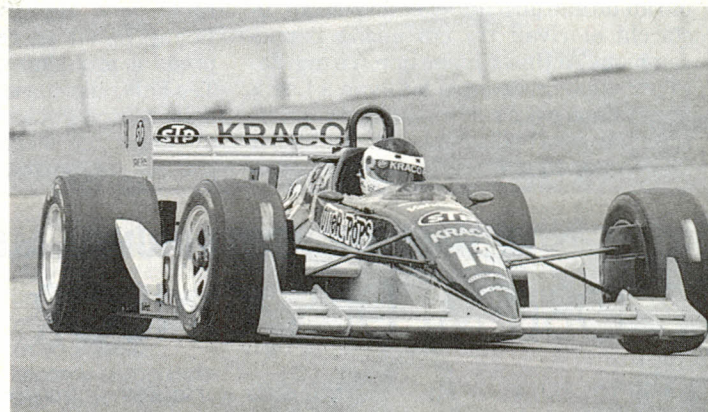
Danny Sullivan (Penske 90-Chevrolet) 1'12"384	Mario Andretti (Lola 90-Chevrolet) 1'12"758
Rick Mears (Penske 90-Chevrolet) 1'12"815	Al Unser Jr. (Lola 90-Chevrolet) 1'12"947
Michael Andretti (Lola 90-Chevrolet) 1'13"242	Bobby Rahal (Lola 90-Chevrolet) 1'13"501
Emerson Fittipaldi (Penske 90-Chevrolet) 1'13"769	Teo Fabi (March 90-Porsche) 1'13"899
John Andretti (March 90-Porsche) 1'14"356	Arie Luyendyk (Lola 90-Chevrolet) 1'14"629
Scott Goodyear (Lola 89-Judd) 1'14"921	Scott Brayton (Lola 90-Cosworth) 1'15"032
Dominic Dobson (Lola 90-Cosworth) 1'15"181	Eddie Cheever (Lola 90-Chevrolet) 1'15"191
Didier Theys (Lola 90-Chevrolet) 1'15"309	Roberto Guerrero (Lola 90-Alfa Romeo) 1'15"331
Raul Boesel (Lola 89-Judd) 1'15"362	Jon Beekhuis (Lola 89-Judd) 1'15"739
Mike Groff (Lola 90-Cosworth) 1'16"590	Dean Hall (Lola 90-Cosworth) 1'16"810
Willy T. Ribbs (Lola 89-Judd) 1'16"826	Wally Dallenbach (Lola 90-Cosworth) 1'16"978
Jeff Wood (Lola 89-Cosworth) 1'17"537	Guido Daccò (Lola 88-Cosworth) 1'17"680
Miro Matsushita (Lola 89-Cosworth) 1'17"768	Randy Lewis (Penske Pc17-Buick) 1'19"044
Joseph Sposato (Lola 89-Cosworth) 1'19"137	

- Danny Sullivan** 84 giri in 1.47'45"206 alla media di 166.531 kmh (Penske 90-Chevrolet)
- Al Unser Jr** a 29"79 (Lola 90-Chevrolet)
- Michael Andretti** a 48"86 (Lola 90-Chevrolet)
- Rick Mears** a 49"44 (Penske 90-Chevrolet)
- Bobby Rahal** a 1'06"88 (Lola 90-Chevrolet)
- Emerson Fittipaldi** a 1'07"82 (Penske 90-Chevrolet)
- Teo Fabi** a un giro (March 90-Porsche)
- John Andretti** a un giro (March 90-Porsche)
- Arie Luyendyk** a un giro (Lola 90-Chevrolet)
- Eddie Cheever** a un giro (Lola 90-Chevrolet)
- Raul Boesel** a due giri (Lola 89-Judd)
- Didier Theys** a 3 giri (Lola 90-Chevrolet)
- Willy T. Ribbs** a 4 giri (Lola 89-Judd)
- Scott Goodyear** a 4 giri (Lola 89-Judd)
- Mike Groff** a 4 giri (Lola 90-Cosworth)
- Guido Daccò** a 6 giri (Lola 88-Cosworth)
- Joseph Sposato** a 8 giri (Lola 89-Cosworth)
- Dominic Dobson** a 13 giri (Lola 90-Cosworth)
- Wally Dallenbach** a 24 giri (Lola 90-Cosworth)
- Randy Lewis** a 31 giri (Penske Pc17-Buick)

motore Alfa Romeo è tredicesimo, e Daccò diciassettesimo. Nel frattempo Emerson Fittipaldi ha un vistoso rallentamento. Dopo poco la vettura riprende ad andare regolarmente. Si arriva così a metà corsa con Sullivan ancora in testa, seguito a 8"05 da Al Unser jr, Rahal e Michael Andretti. Sessantesimo giro; Mears passa all'attacco di Rahal, mentre in testa Sullivan è tranquillo e addirittura incrementa il vantaggio sul suo più diretto rivale che è Al Unser jr. Mancano sette giri al termine quando sulla vettura di Guerrero si rompe il raccordo che porta l'olio alla turbina. Dal propulsore Alfa Romeo si sprigionano fumo e fiamme e per il bravo pilota sudamericano c'è l'inevitabile ritiro. Al giro successivo si ferma, dopo un testa-coda, Goodyear, mentre stessa sorte tocca a Jeff Wood a cui scoppia il motore. A cinque giri al termine Mears tenta uno spettacolare quanto riuscito attacco a Michael Andretti. Sorpasso che gli vale la momentanea terza posizione. Sullivan intanto va a vincere con 29"80 di vantaggio su Al Unser jr, e terzo (colpo di scena) Michael Andretti. Mears è 4., rimasto senza carburante. □



Sotto, Bobby Rahal quinto davanti a Emerson Fittipaldi, in alto, e Teo Fabi, sopra (Photo4)



LE PROVE POLE E RECORD PER SULLIVAN
PENSKE BATTE LOLA

LAGUNA SECA — Danny Sullivan è stato il più veloce nelle prove di Laguna Seca, ultimo appuntamento della stagione di F.Indy 1990. Con la sua Penske spinta dal motore Chevrolet ha stabilito il nuovo record della pista, girando in 1'12"384, alla media di 177,209 kmh. Alle sue spalle il sempre agguerritissimo Mario Andretti, che alla fine è risultato più veloce di Mears e del fresco campione Al Unser Jr. Risultato, quest'ultimo, davanti a Michael Andretti, suo diretto avversario per tutta la stagione. Teo Fabi, con la March 90-Porsche, ha staccato un buon ottavo tempo. Quindicesima posizione, invece, per Didier Theys che ha preso il posto dell'infortunato A.J. Foyt, davanti a Guerrero alla guida della Lola 90-Alfa Romeo. Il pilota colombiano comunque non ha praticamente mai brillato, riuscendo anche a rompere un motore durante queste due giornate di prova. In nona fila troviamo il pilota Mike Groff, portacolori del team italiano Euromotorsport. Positiva la qualificazione di Guido Daccò, che con una vettura stracolma di problemi è comunque riuscito a qualificarsi nei primi 24. Cosa che gli ha permesso di insaccare una notevole quantità di dollari, previsti come premio di partenza. In totale si erano qualificati 27 concorrenti. □

LA CLASSIFICA FINALE

FORMULA INDY	PHOENIX 8/4	LONG BEACH 22/4	INDIANAPOLIS 27/5	MILWAUKEE 3/6	DETROIT 17/6	PORTLAND 24/6	CLEVELAND 8/7	MEADOWLANDS 15/7	TORONTO 22/7	MICHIGAN 5/8	DENVER 26/8	VANCOUVER 2/9	MID OHIO 16/9	ELKHART LAKE 23/9	NAZARETH 7/10	LAGUNA SECA 24/10	TOTALE PUNTI
1. Al Unser Jr	14	22	12	20	—	14	1	2	21	20	21	21	14	12	—	16	210
2. Andretti MI.	—	11	—	11	22	22	—	22	16	—	10	1	22	20	10	14	181
3. Mears	22	8	10	17	12	10	6	16	1	—	6	12	6	14	16	12	168
4. Rahal	16	1	16	12	16	2	16	—	—	16	14	5	8	6	15	10	153
5. Fittipaldi	10	16	17	14	5	4	14	8	—	2	—	8	1	16	21	8	144
6. Sullivan	8	14	—	5	—	13	20	—	13	—	16	16	10	2	—	22	139
7. Andretti Ma.	12	10	—	—	—	16	12	—	8	14	12	14	16	10	12	—	136
8. Luyendyk	4	6	20	—	10	8	—	12	10	—	—	—	—	8	—	4	90
9. Cheever	6	—	5	2	15	—	—	—	14	12	—	—	12	4	8	3	80
10. Andretti Jo.	—	—	—	6	—	—	10	6	—	6	8	10	—	—	—	—	51
11. Foyt A.J.	—	—	8	4	—	3	6	10	—	8	3	—	—	—	—	—	42
Boesel	—	5	—	8	8	—	—	1	3	3	—	—	4	3	5	2	42
13. Goodyear	3	—	3	3	5	—	—	—	4	3	5	6	—	1	3	—	36
14. Fabi	—	3	—	1	—	6	—	14	—	—	1	—	—	—	2	—	33
15. Brayton	—	4	6	—	3	—	—	4	—	—	1	4	5	—	1	—	28
16. Guerrero	—	—	—	—	—	5	—	—	—	10	—	—	—	5	4	—	24
17. Groff	—	—	—	—	—	4	—	2	2	—	—	—	3	—	6	—	17
18. Theys	—	2	2	—	—	—	—	6	—	4	—	—	—	—	—	1	15

19. Wood e Beekhuis p. 7; 20. Bettenhausen p. 4; 21. Hall p. 6; 22. Lewis e Dallenbach p. 2; 23. Daccò, Matsushita, Palmroth e Greenfield p. 1.

RALLY 1. SERIE/Mantova

DE PAOLI IMPRENDIBILE

MANTOVA — Il pilota lecchese De Paoli, in coppia con Pons, ha vinto la 9. edizione del Rally Mantova Corse, valido per la Coppa Italia 3. zona. De Paoli, con la sua Lancia Delta 16V Gr.N, ha preceduto gli equipaggi bresciani Torcoli, Branghi e Villa.

Mantova, 20 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. De Paoli-Pons (Lancia Delta 16V) a 41'12"; 2. Torcoli-Cremaschini (Lancia Delta Integrale) a 26'; 3. Branchi-Malfredini (Lancia Delta Integrale) a 41'; 4. Dalla Villa-Foppiani (Lancia Delta Integrale) a 1'04"; 5. Mora-Ferandi (Renault 5 Gt turbo) a 1'08"; 6. Ieruzzi-Invernizzi (Ford Sierra Cosworth) a 2'10"; 7. Agostoni-Franchi (Ford Sierra Cosworth) a 2'10"; 8. Dall'Amato-Amato (Renault 5 Gt turbo) a 2'35"; 9. Massardi-Panni (Lancia Delta Integrale) a 2'41"; 10. Paluchetti-Bartolini (Golf GTI 16V) a 2'46".

RALLYSPRINT/Val Sangone

VUILLERMIN CON MERITO

GIAVENO — È andata agli aostani di St. Marcel Vuillermine-Armand la 3. edizione del Rally Val Sangone. I due hanno condotto una splendida gara con rimonta e alla fine superavano di 14" il compagno di squadra Rean. 3. posto per il rientrante Varale e 4. e 1. di Gr.A per D'Ambr.

Giaveno (To), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Vuillermine-Armand (Lancia Delta 16V) 13'50"; 2. Rean-Marchetto (Lancia Delta Integrale) 14'04"; 3. Varale-Varale (Lancia Delta Integrale) 14'19"; 4. D'Ambr-Scanovino (Opel Kadett 16V) 14'25"; 5. Colombo-Passone (Ford Sierra Cosworth) 14'30"; 6. Dago-Favro (Lancia Delta Integrale) 14'32"; 7. Mazzetti-Lanzolina (Opel Kadett Gsi) 14'49"; 8. Macchitelli-Gioielli (Opel Kadett Gsi 16V) 14'49"; 9. Cavallo (Lancia Delta Integrale) 14'50"; 10. Cavallero-Brazzoli (Opel Kadett Gsi) 14'54".

VELOCITÀ/Alfa Boxer

MERENDINO FIN DAL VIA

VALLELUNGA — Michele Merendino ha vinto la prova conclusiva dell'Alfa Boxer precedendo dall'inizio Mastrostardi, Macchi e Savio. Gasbarri, 5. assoluto, ha conquistato il titolo Under 21. Il titolo italiano era stato vinto in precedenza da Marco Ballabio.

Vallelunga (Roma), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Merendino 28'34"413; 2. Mastrostardi a 0'892; 3. Macchi a 1'477; 4. Savio a 2'031; 5. Gasbarri a 4'289; 6. Gasparini a 6'528; 7. Rivolta a 8'952; 8. Ballabio a 16'082; 9. Crinelli a 16'713; 10. Aries a 17'461.

VELOCITÀ/Prototipi

SANESI TRICOLORE

VALLELUNGA — Vincendo l'ultima prova, Stefano Sanesi con la Lucchini Sp 90, si è aggiudicato per il 3. anno consecutivo il titolo italiano. Il pilota toscano ha preceduto Conti e Corradi; sfortunata la prova di Mancini su Bogani, costretto al ritiro dopo un'uscita di strada.

Vallelunga (Roma), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Sanesi (Lucchini Sp 90) 28'00"764; 2. Conti (Lucchini Sp 90) a 14'331; 3. Corradi (Lucchini Sp 90) a 15'251; 4. Francisci (Iga Sp 90) a 23'634; 5. Consonni (Lucchini Sn 89) a 27'265; 6. Ragazzi (Lucchini Sn 89) a 27'476; 7. Ronca (Lucchini Sp 90) a 28'788; 8. Brigato (Lucchini Sp 90) a 29'548; 9. Mozzi (Lucchini Sn 88) a 56'106; 10. «Gianfranco» (Lucchini Sn 89) a 56'448.

SALITA/Amatrice

CURATOLO CON LA PIOGGIA

AMATRICE — Roberto Curatolo, su Osella Pa/12 Bmw, si è aggiudicato la 5. Amatrice-Cardeto, organizzata al Ac Rieti. Curatolo ha inflitto ben 30 secondi a Peroni, sull'asfalto reso viscido dalla pioggia. Al 3. posto l'ottimo Ingrassia, su R5 Gr. N, di pochi decimi su Giobbi.

Amatrice (Ri), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Curatolo (Osella Pa/12-Bmw) 5'12"79; 2. Peroni (Osella) 5'43"32; 3. Ingrassia (Renault 5 Gt Turbo) 5'44"00; 4. Giobbi (Ford Sierra Cosworth) 5'44"35; 5. «Giuseppe» (Alfa Romeo 75) 5'44"66.

SALITA/Teulada

BARIBBI SI RIPETE

TEULADA — Dopo la cinquina realizzata a Scala Picada, il bresciano Ezio Baribbi ha fatto cinque anche a Teulada vincendo magnificamente la Teulada-Domus de Maria. Sorpresa per il 2. posto del cagliaritano Satta.

Teulada (Ca), 21 Ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Baribbi 6'16"27; 2. Satta 6'35"40; 3. Maggiona 6'40"21; 4. Caci 6'48"24; 5. Tornatore 6'48"66.

SALITA/Val D'Anapo

GRIMALDI DI POCO

SORTINO — Enrico Grimaldi, dopo un avvincente duello con Cassibba, ha vinto l'ultimo appuntamento della stagione. Il distacco fra i due rivali al termine delle 2 manche era di appena 52 centesimi.

Sortino (Sr), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Grimaldi 7'38"58; 2. Cassibba a 0'52; 3. Iaria a 9'94; 4. Scuola Carlo a 25'52; 5. Scuola Domenico a 31'27.

VELOCITÀ SU TERRA/Cellole

TRIONFO DI CONSOLI

CELLOLE — È stato ancora volta Angelo Consoli a stabilire la migliore prestazione nella 2. prova del trofeo Motor Speedway International. Consoli ha vinto la finale della classe 1500, mentre per quanto riguarda le altre categorie vittorie di Mastrogiacomo (3500) e Carollo.

Cellole (Cs), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Consoli (Fiat X1/9) 7'47"60; 2. Carollo (Fiat X1/9) 7'58"68; 3. Spagnoli (Fiat X1/9) 8'06"; 4. Mangiapelo (Fiat X1/9) 8'12"23; 5. Cerroni (Fiat X1/9) 8'12"37.

SLALOM/S. Leucio

FORGIONE IN CASA

S. LEUCIO DEL SANNIO — Quarta vittoria stagione per il sannita Raffaele Forgione (Fiat X1/9 Abarth) sul percorso di S. Leucio del Sannio nella nuova gara organizzata dal Motor Park di Benevento.

S. Leucio del Sannio (Bn), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Forgione (Fiat X1/9 Abarth) 134.31; 2. Carezza (Fiat X1/9 2000) 137.20; 3. De Luca (Porsche 911) 138.02; 4. Marzo (Fiat X1/9 2000) 142.61; 5. Laudato (Fiat 6000/1000) 148.13.

SLALOM/Partanna

FINALMENTE GENOVA

PARTANNA — Si è interrotto il lungo digiuno di Andrea Genova, vincitore, per la 1. volta quest'anno, nella Coppa Città di Partanna (Lancia Beta Montecarlo).

Partanna (Tp), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Genova (Lancia Beta Montecarlo) 146.34; 2. La Mania (Fiat X1/9) 146.75; 3. Virgilio (Fiat X1/9) 147.99; 4. Mannino (Peugeot 205 Gti) 151.86; 5. Puglisi (Fiat X1/9) 152.51.

VELOCITÀ/Challenge Saico

ANCORA SACCOMANNO

MAGIONE — Ennesimo successo di Massimo Saccomanno, su Lucchini Bmw, nel Challenge Saico. Il pilota di Saronno ha dominato la corsa, staccando sul traguardo di 4"7 l'Osella di Fulvio Braconi. In 3. posizione il padre del vincitore, Ernesto Saccomanno. 4. «Gimax» su prototipo.

Magione (Pg), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Saccomanno M. (Lucchini) 12'45"927; 2. Braconi F. (Osella Pa9) a 4'724; 3. Saccomanno E. (Osella Pa) a 5'481; 4. «Gimax» (Lucchini) a 43'466; 5. Perini (F. F. Abarth) a 14'11'727; 6. Pessò (Fiat Abarth) in 14'13'714; 7. Giannotti (F. Fiat Abarth) in 14'19'981; 8. Cividini (F. Fiat Abarth) in 14'45'855; 9. O. De Giorgis (Fiat Ritmo 130) in 15'09'809; 10. Gastaldelli (Ritmo) in 15'29'581.

VELOCITÀ/F. Ford

LA SETTIMA DI SMECCA

MAGIONE — Giacomo Smecca si è aggiudicato la 7. vittoria stagionale in formula Ford, precedendo questa volta De Benedetti e Gioli. Solo 5. Gulinelli, giratosi all'ultimo giro dopo aver lungamente insidiato il leader della gara. Fuori corsa Suter e Miatton, agganciatisi al 2. giro.

Magione (Pg), 20 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Smecca, 15 giri in 14'04"865 alla media di 105,460; 2. De Benedetti a 6'825; 3. Gioli a 14'792; 4. Gali a 19'363; 5. Gulinelli a 24'398; 6. Bolognesi a 30'987; 7. Vergani a 31'887; 8. Rossi a 1 giro; 9. Savignani a 6 giri.

VELOCITÀ/F.3 Club

A NEPI CORSA E TITOLO

MAGIONE — Non ce l'ha fatta Flavio Bindi ad imporsi sulla pista di casa per la 3. volta consecutiva in F.3 Club. Il successo è andato a Claudio Nepi che, bruciato il perugino al via, ha vinto la corsa e challenge 90 della specialità con una gara di anticipo. Secondo, a 3 decimi, Bindi e terzo, a 3 secondi, Costanzi.

Magione (Pg), 21 ottobre 1990

Classifica assoluta: 1. Nepi (Dallara) 17'17"374; 2. Bindi (Dallara 388) a 0'309; 3. Costanzi (Dallara 388) a 2'975; 4. Esposito (Dallara 387) a 26'177; 5. Mestre (Reynard) a 39'160; 6. Pemi (Ralt Rt 30) a 1 giro; 7. Tagliati (Dallara 389) a 1 giro; 8. Vincenzo (Super Ford) a 2 giri; 9. Bregoli (Dallara 387) a 10 giri.



DALL'ARTE DELLA CORSA
AL PIACERE DELLA GUIDA

PIRELLI

■ **CLIO.** Dopo aver ottenuto buoni risultati con la Renault 21 affidata a Bolognesi gli uomini della Papini e Cambi stanno già pensando alla Clio, per prepararne sia una versione Gruppo N che una Gruppo A del modello a 16 valvole.

■ **FOLLONICA.** Sono 10 le prove speciali previste per il 14. trofeo Maremma, penultima prova della Coppa Italia 5. zona, in programma domenica 28 ottobre. La gara prenderà il via da Follonica alle ore 7.01 per concludersi alle 16.07 dopo 341 km, dei quali 105 di prove speciali. Per informazioni si può telefonare agli organizzatori allo 0566/ 43339.

■ **PORTOGRUARO.** Si sono aperte venerdì 19 ottobre le iscrizioni al 4. rallysprint di Portogruaro in programma il 18 novembre con un percorso che prevede tre prove speciali, tutte con fondo asfaltato, da ripetere. La gara è organizzata dalla scuderia Leader Team di Treviso.

■ **RALLYSPRINT.** È stato definito il percorso della 3. edizione del rallysprint di Sadurano, in programma domenica 11 novembre, organizzato dalla Sadurano Motorsport. La lunghezza complessiva è di 144 chilometri, con tre prove speciali (Predappio, Castrocaro e Dovadola) da ripetere.

■ **SICILIA.** Si sono aperte le iscrizioni alla 21. edizione del Giro di Sicilia in programma dal 22 al 24 novembre prossimi. La gara è riservata alle vetture dei gruppi A, N e B, a quelle di scaduta omologazione, alle Imsa, a tutte le classi del Civt e alle storiche. Ogni equipaggio potrà essere costituito da due piloti e un navigatore. Tre le tappe in programma: 22 novembre Taormina-Palermo; 23 Palermo-Agrigento; 24 Agrigento-Taormina. Il percorso, 1353 km complessivi, dei quali 161 per le 14 prove speciali, prevede fra l'altro passaggi in cronoscalate famose e sull'autostrada di Pergusa. Le iscrizioni verranno chiuse il 5 novembre.

■ **TURCHIA.** Con il successo nell'Ali Sipahi rally Emre Yerlici e Can Okan si sono aggiudicati il campionato turco. Per Yerlici questo è il terzo titolo consecutivo ed è stato ottenuto con una Lancia Delta Integrale Gruppo A della Speed Cars.

■ **MOLINARI.** Grossa soddisfazione per il preparatore albeso, che ha visto il suo pilota, Vallino, vincere il Trofeo Peugeot di Gruppo A per la seconda zona di Coppa Italia. Questo anche grazie allo splendido 2. assoluto ottenuto al Viali Genovesi dello scorso 9 ottobre.

■ **SUPERPROVA.** È in programma domenica 28 ottobre, presso località Pianotavola-Belpasso a Catania, una manifestazione con formula di regolarità alla quale prenderanno parte alcuni piloti siciliani alla guida di Renault 5 Gt Turbo e Clio. La prova è organizzata da «i piloti della strada» in collaborazione con Renault Puglisi. Per informazioni si può telefonare allo 090-718945.

■ **CREMONA.** La scuderia Tecnosport, in collaborazione con la Autoconsult, organizza domenica 28 ottobre una gara di formula rally. Il percorso misura 900 metri ed è ricavato all'interno dello spazio fieristico di Cà Dè Somenzi, a Cremona. Ci si può iscrivere sino a giovedì 25, rivolgendosi allo 0376/604770.



CON LE GALANT GRUPPO A E GRUPPO N PER «APY» E BENTIVOGLI LA MITSUBISHI ITALIA NEL CIR DEL '91

DOPO un primo approccio in questa stagione con la Galant V4 Gruppo N condotta da «Apy» (nell'immagine, Photo 4) la Mitsubishi Ralliart Italia, che fa capo all'importatore Koelliker, è intenzionata a presentarsi al via della stagione '91 sia con la versione Gr. N che con quella Gruppo A, con un sostanziale rinforzo dell'impegno tecnico. Considerata superata la fase sperimentale, il Gr. N dovrebbe essere affidato ad un pilota di spic-

co, con provata esperienza, in grado di ultimare lo sviluppo e di puntare ai primi successi italiani. Una autorevole candidatura potrebbe essere quella di Bruno Bentivogli, intenzionato a proseguire con il Gr. N. Per quanto concerne il Gr. A l'intenzione è di ripetere la procedura seguita per il Gr. N, per cui il 1991 sarebbe un anno del tutto sperimentale con una vettura allestita in Italia con materiale britannico, affidato a «Apy».



CHE STAGNO A PROSERPINA!

Ecco il risultato dello spoglio delle schedine del concorso «Gioca Totip e vota il tuo pilota preferito» relativo al rally di Proserpina disputatosi il 6 e 7 ottobre scorsi: 1. Stagno con 1.461 preferenze; 2. Maioli 1023; 3. Rossi 996; 4. Battaglia 881; 5. Gatti 770; 6. Bosurgi 750; 7. Caranna 597; 8. Bensi 591; 9. Merighi 525; 10. Maggio 472. La classifica provvisoria del concorso (dopo Targa Florio, Veneto, Isola d'Elba, Salento, Pescara, Sassari, Limone Piemonte, Appennino Reggiano, Lana, Piancavallo, Liburna, Messina, Bassano e Proserpina) è la seguente: 1. Cerrato 33.895 preferenze; 2. Cerato 10.131; 3. Liatti 6.616; 4. Fassina 6.260; 5. Stagno 5.968; 6. «Lucky» 5.393; 7. Rossi 5.330; 8. Grossi 5.019; 9. Bentivogli 4.959; 10. Maioli 4.801; 11. Aghini 4.266; 12. Fabbri 4.181; 13. Grassini 4.176; 14. Bertone 4.152; 15. Dalla Pozza 3.254; 16. P. G. Deila 3.061; 17. Zenere 2.802; 18. Rosselli 2.434; 19. Calderoli 2.312; 20. Miele 2.282; 21. Caranna 2.242; 22. Biasion 2.019; 23. Peduzzi 2.010; 24. Manfrinato 1.982; 25. Bossini 1.926; 26. Bosurgi 1.785; 27. Bensi 1.587; 28. Ogliari 1.445; 29. Tramontana 1.414; 30. Panebianco 1.407; 31. Del Zoppo 1.392; 32. Gatti 1.349; 33. Vudafieri 1.257; 34. «Grizzly» 1.041; 35. Panontin 894; 36. Battaglia 882; 37. Zordan 847; 38. «Apy» 831; 39. Andreucci 776; 40. Moosleitner 731; 41. Gecchele 665; 42. Maneo 556; 43. Merighi 525; 44. Griotti 474; 45. Maggio 473; 46. Dionisio 459; 47. Frezzato 428; 48. Beltrandi 371; 49. Cusi 364; 50. Stagni 359; 51. Rostagno 352; 52. Galli 326; 53. Gregis 304; 54. Tabaton 253; 55. Fiorio 248; 56. R. Deila 229; 57. Fiora 149; 58. Doni 105; 59. Sainz 77; 60. Kankkunen 63; 61. Vallisnieri 21; 62. Zanussi 16; 63. Munari, Aurilol 13; 64. Orioli 9; 65. Raffanelli 8; 66. Cardelli 7; 67. De Martini, Conti, Lupidi, Pianezzola 6; 71. Travaglia 5; 72. Bertone, Bergamini, Cerutti 4; 75. Bertolini, Caselli, Cesari, Fioretti, Furia, Plaia, Manco, Noberasco, Vita 3; 84. Baldo, Cambiaghi, Cancellieri, Ceccato, Corradin, Dal Ben, Dionisio, Fassitelli, Nardari, Pepe, Polato 2; 95. Albiero, Arbetti, Balesi, Benedetti, Bolognesi, Camerotto, Chiaroni, Chimentin, Ceru, Colombo, Corio, Di Lella, Eugeni, Fois, Gasparotto, Gogo, Grobberio, La Vecchia, Longhi, Monti, Perazzetta, Pianezzola, Pozzi, Rosi, Sbalchiero, Tedeschi, Ulivi, Umarilli, Vannucci, Villani 1.



CITTA' DI TORINO: DEILA E BOSSINI SONO I FAVORITI

SI ANNUNCIA particolarmente ricco e interessante il carnet di iscritti al 5. rally Città di Torino, ultima prova del Trofeo Italia Nord (con coefficiente 2), in programma il 27 e 28 ottobre prossimi. Favoriti d'obbligo Bossini e Zanella (sopra, Photo 4, con la Delta 16V della Mirabella-1000 Miglia) e Romeo Deila, anche lui su Delta 16 V, della Meteco Corse. Tra gli altri sicuri protagonisti Maurizio Rossi (ancora con una Delta della scuderia Grifone, contrariamente a quanto pareva in un primo momento) e poi Rosselli, Ogliari, Serena, Griotti, tutti con le Delta. A questi occorre aggiungere le Bmw M3 di Zenere e Miele. La gara prenderà il via sabato 27 alle ore 14,30 da Torino, dove si concluderà domenica 28 alle ore 7.00 dopo 14 prove speciali.



 **MONDIALE
SANREMO**

CONTEN

Sainz si laurea campione con due gare d'anticipo, la Lancia conquista il quarto titolo marche consecutivo, Auriol mette fine alla «serie nera» con un'affermazione, Cerrato vince il tricolore mentre la Aitken Walker diventa First Lady

Con la vittoria al Sanremo, la terza personale della stagionale, Auriol e Occelli (a sinistra) hanno dato alla Lancia la certezza matematica del campionato marche. Più felici della coppia francese sono Sainz e Moya (all'estrema destra) che avvolti nella bandiera spagnola festeggiano la conquista del titolo conduttori: in Italia il neoridato è arrivato terzo con la Toyota Celica (Photo4). A destra, in alto, la Opel Kadett della 30enne britannica Louise Aitken Walker, vincitrice della Coppa Fia Dame; a destra, Cerrato, tricolore per la quarta volta (FotoCockpit)



RALLY

RI TUTTI

SANREMO — È il primo gennaio '90 e alle 3.30 del mattino, nella discoteca più «in» di Madrid, il Pacha, Carlos Sainz confida i suoi propositi per l'anno che è appena iniziato; si augura di poter finalmente vincere il suo primo rally di campionato del mondo, magari due. È il 18 ottobre '90 e alle 3.30 del mattino, al riordino di Colle San Bartolomeo che spezza in due la lunga notte finale del Sanremo, Carlos Sainz siede a un tavolo del vecchio, affollato bar del piccolo borgo ligure. Il suo volto reca i segni della stanchezza, che non è solamente quella per una gara che si sta trascinando da quattro giorni, gli occhi sono gonfi e arrossati. E sottovoce chiede «*Quanto manca alla fine?*». Ha deciso che per lui il Sanremo è già compiuto, concluso, che Auriol e Kankkunen resteranno da soli a giocare il successo, che quelli della Toyota da lui

Maurizio Ravaglia



possono pretendere di più. Il titolo di campione del mondo piloti è dietro l'angolo ed è suo; per il marche i suoi datori di lavoro possono aspettare un altro anno. Com'è diverso il Sainz di Sanremo dal Sainz di Madrid, è logorato da dieci mesi in cui si è spremuto come un limone, in cui ha acceso entusiasmi e alimentato passioni, in cui i suoi 28 anni sembrano essere diventati 35; anche questa è la tassa da versare per entrare nella storia. Dietro gli occhiali scuri che al traguardo del rally d'Italia gli nascondono le lacrime, Sainz ha smesso di pensare e di recriminare sull'uscita di strada che, diciotto ore prima, lo aveva allontanato dalla vittoria e che aveva virtualmente consegnato alla Lancia il più incerto, sofferto, combattuto dei suoi quattro primati nel mondiale Costruttori conquistati consecutivamente. Ed è giusto che il campionato '90 sia finito così, equamente spartito tra il pilota, Sainz, che più di ogni altro in questi dieci mesi ha cercato la consacrazione, che ha corso da autentico fuoriclasse sotto ogni latitudine, che è arrivato davanti a tutti in un 1000 Laghi da incorniciare e che anche al Sanremo è stato grande protagonista, e la Casa, la Lancia, che ha schierato una squadra di prime guide, Biasion, Auriol e Kankkunen, per imporsi nel marche. Perché in questo 1990 la Toyota è stata unicamente Sainz e non un team di uomini capaci di contenere in ogni luogo la task force della Lancia; una politica, questa di non aver affiancato allo spagnolo un altro top driver (Ericsson va a corrente alterna e Schwarz è agli inizi), che non poteva essere premiante, anche se poi l'incredibile andare del giovanotto di Madrid aveva mantenuto duplici ambizioni iridate. Lancia e Toyota, adesso potranno sfruttare il successo; la Casa giapponese può fregiarsi di essere il primo Costruttore del Sol Levante ad aver ottenuto un primato internazionale, seppur indirettamente. Nella gioia contenuta e discreta del pilota spagnolo che si è liberato da un incubo — la certezza matematica del campionato che tardava ad arrivare — nell'euforia degli uomini della Lancia per un titolo che sembrava sfuggire di mano, a Sanremo si è riflessa la «vendetta» di Didier Auriol con se stesso e tutta l'amarezza di Miki Biasion per una stagione che in gran parte gli è stata avversa. Nella stessa curva dove era uscito Sainz, graziato dalla fortuna come lo è stato altre volte quest'anno (ma la fortuna spesso aiuta gli audaci) l'asso della Lancia ha capitolato. A lui, dominatore delle ultime due annate non è stata così concessa la soddisfazione di essere il pilota che poteva portare alla sua Casa i punti della sicurezza del titolo. Ironia del destino, il privilegio è toccato proprio a Didier Auriol, il lancista che all'indomani del Tour de Corse, aveva in mano il campionato e che poi ha sprecato tutto con le

sue divagazioni fuori campo. Ironia della sorte, il francese sembra aver trovato la giusta concentrazione, che lo ha portato all'affermazione, proprio adesso che è in partenza per il Jolly Club. Archiviato per quanto riguarda l'assegnazione delle fette di gloria, il mondiale non lo è ancora del tutto per il prestigio di qualcuno; Juha Kankkunen ha demandato al Rac il difficile compito di essergli alleato nel pareggiare il conto di vittorie in Lancia con Biasion, per non sentirsi dire che dei tre lancisti quest'anno è quello che ha ottenuto meno quanto a successi parziali, anche se il suo bottino di punti-marche è ancora superiore a quello dei compagni di squadra. Sulle speciali del Sanremo il finlandese dallo sguardo impenetrabile non è apparso convinto nel rendere più concrete le pur pallide speranze di contrastare Sainz nella corsa al titolo. Forse perché sapeva che da qualche parte era scritto che il mondiale '90 doveva andare a uno spagnolo dai modi garbati. □



Pur mantenendosi sempre nelle zone nobili della classifica, a Sanremo Kankkunen, in alto, non ha fatto molto per tentare il colpaccio: si è accontentato del secondo posto. Al centro, da sinistra, Liatti, ottimo quinto con la Delta-Grifone equipaggiata con la elettrofornizione della Valeo; «Pigi» Deila, settimo con una gara entusiasmante (FotoCockpit); la Celica di Sainz dopo l'incidente in prova. A lato, la Lancia di Biasion dopo l'uscita di strada che ha messo kappà l'italiano (Photo4)



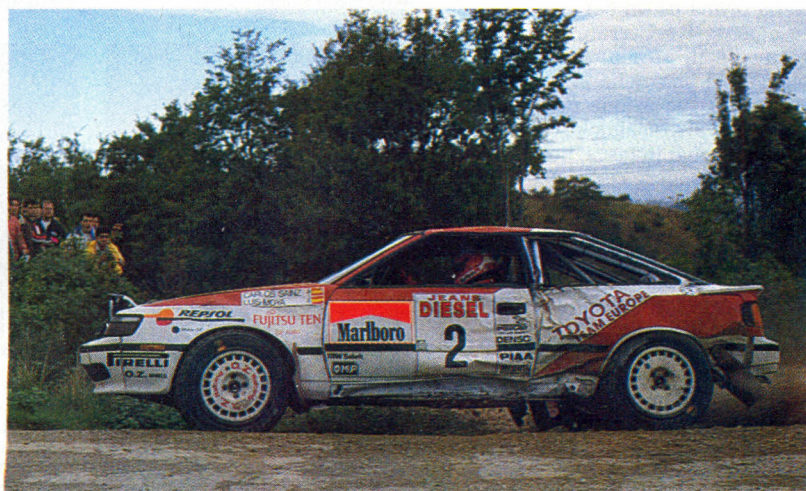
LA CRONACA SOLO NELL'ULTIMA TAPPA È CALATA LA TENSIONE

CINQUE GIORNI A RITMO INDIAVOLATO

SANREMO — Markku Alen e il rally di Sanremo; quanta nostalgia per il finlandese nel percorrere le strade dal traffico caotico della cittadina ligure, le stesse che per anni e anni lo hanno visto al volante di Fiat e Lancia. Nel recarsi alla prima speciale, la corta prova spettacolo di Ospedaletti, Alen passa dinnanzi alla concessionaria Fiat. Non può fare a meno di gettare un'occhiata verso il luogo dove da tempo la Lancia ha la

sua base per la prova italiana del mondiale. Il tempo dei ricordi finisce presto e Alen nella super speciale ottiene il miglior tempo con la Subaru in condominio con altri 5 piloti: Sainz, Kankkunen, Wilson, Schwarz e Cunico; nel cronometraggio al decimo di secondo Alen e Schwarz sono i più veloci (1'09"20), seguiti da Kankkunen e Cunico (1'09"50), da Sainz e Wilson (1'09"90). Archiviata la super-speciale a uso e consumo delle

televisioni, il Sanremo della sfida Lancia-Toyota scatta poco prima dell'una di lunedì mattina; il cielo è stellato, la temperatura è alta, la tensione è a mille. E Biasion è in stato di grazia: vince le speciali del Passo Ghimbegna e del Langan. Le Delta sono velocissime, le ali ai piedi delle berlinette torinesi si chiamano Michelin tipo «V», le nuove slick sviluppate per le prove tutto asfalto dell'entroterra ligure. È ancora notte fonda quando la carovana del Sanremo punta i fari in direzione Toscana, per la seconda parte, quella delle frazioni su terra: Biasion si presenta con 9" di vantaggio su Auriol, 20" su Cerrato (che proprio sullo sterrato stupirà tutti), 21" su Sainz, 31" su Schwarz e 43" su Fiorio. Sulle strade bianche della Toscana inizia lo show di Schwarz: il tedesco trova un alleato nel numero di gara (il 19) che gli permette di passare sulla prova quando già sono transitate 14 vetture, il che significa correre su un fondo più veloce. Le Toyota, inoltre, possono sfruttare l'ottimo comportamento che i pneumatici Pirelli evidenziavano sullo sterrato, specie quello dei tratti più lunghi. Ad Arezzo, nel pomeriggio di lunedì, Biasion chiude la seconda tappa con 7" di vantaggio su Schwarz, 11" su Sainz, 22" su Auriol, 1'05" su Kankkunen il quale precede Cerrato di 5". Fiorio è solamente decimo: ha perso quasi un minuto in un capotamento, banale perché avvenuto a bassa velocità. La Ford arriva in Arezzo menomata: Cunico si è fermato nella seconda speciale, Airikkala, dopo un principio d'incendio al motore, naviga in 29. posizione; il solo «fordista» del team ufficiale ancora in gara per le posizioni che contano è Wilson, settimo e autore di ottimi responsi cronometrici: anche l'inglese ha potuto sfruttare l'occasione di partire indietro. Ed è proprio il britannico della Ford il più veloce nella speciale dell'Alpe di Poti, prima della terza tappa. Sainz recupera 10" su Biasion e si porta a un solo secondo dall'italiano; lo stesso distacco sepa-



IL RITIRO DI BIASION

QUELLA CURVA ALLE PORTE DI GUBBIO

SANREMO — Miki Biasion è un uomo concreto, alle parole preferisce i fatti; alla delusione per un risultato che non c'è stato e per una stagione resa «zoppa» da una schiena che ha preteso di essere lasciata in pace per qualche tempo, antepone uno sguardo sul futuro, sul campionato che andrà a incominciare fra tre mesi, a Montecarlo. Su un titolo che ha tutta l'intenzione di rifare suo. Il Sanremo doveva essere la sua gara, come lo era stata negli ultimi tre anni, il primato in classifica alla fine delle prime undici prove speciali diceva che era l'uomo da battere: l'asfalto era stato suo e anche la parte in terra. Ma che questo '90 dovesse essere per lui ancora una volta più di amarezze che di gioie, Miki l'aveva già compreso dalle parti di Gubbio, quando una pizzicata di un pneumatico contro un tombino, e conseguente maledetta foratura, lo aveva distanziato da Sainz: i 13" di ritardo dallo spagnolo si erano trasformati in un minuto e quattordici, tanti, troppi

da recuperare sullo sterrato. Ma c'era ancora tutto l'asfalto dell'ultima tappa e con esso la non celata speranza di ripetere l'impresa dell'89: una forsenata rimonta sulle strette e nervose strade sulle quali la Delta è «nata»; il vantaggio della berlinetta italiana nei confronti della Celica era stato calcolato in poco meno di quattro decimi a chilometro, in condizioni di asfalto secco: i decimi moltiplicati per la lunghezza della frazione finale davano ancora chance a Biasion. Invece, tutto aveva fine ancora alle porte di Gubbio: per un attimo Miki perde concentrazione e, in una curva resa viscida da un leggero strato di fango, la stessa dove Sainz aveva compromesso la sua gara, la Delta urta contro un albero rimettendoci una ruota. A Sanremo Miki arriverà con una vettura di servizio della Lancia. È la seconda volta in 47 gare del mondiale che Biasion si ritira per uscita di strada: la prima era avvenuta in trasferimento al Montecarlo '86. □

←
ra i due dopo la seconda prova. Il sorpasso dello spagnolo ai danni di Biasion avviene nel terzo tratto cronometrato della giornata: Sainz è leader con 8" di vantaggio su Miki, che diventano 12" dopo la ps 16. Alex Fiorio, intanto, a suon di tempi primato recupera le posizioni perdute il giorno prima, in seguito al capotamento. E arriva la ps 19, quart'ultima di tappa, che vede allungarsi il distacco di Biasion dal capoclassifica Sainz: l'italiano della Lancia fora un pneumatico. Stessa sorte tocca a Cerrato una ps più avanti. Schwarz, intanto è scomparso dalle zone nobili: ha capotato rovinosamente nella ps 18, in più si vede infliggere 3' di penalità per ritardo al c.o., dovuto alla lunga assistenza alla quale il tedesco è stato costretto per rimediare ai danni. A Perugia, dove si conclude la terza tappa, Sainz si presenta primo in classifica: a 1'15" segue Kankkunen, a 1'18" Biasion, a 1'37" Auriol, poi con distacchi superiori ai 3' Cerrato e Fiorio. Quando sembra che la classifica provvisoria lasci l'Umbria senza scossoni, nella quarta giornata di gara, ecco che arrivano, proprio nell'ultima speciale, le uscite di Sainz e Biasion. La Celica dello spagnolo (che ha affrontato la prova un po' rilassato), dopo aver colpito violentemente un albero, è rimessa in strada dagli spettatori che, per poter ripor-

tare la coupé sulle quattro ruote, sono costretti a rovesciarla (la vettura si era «appoggiata» a un robusto castagno). Per Biasion, invece è l'amaro ritiro. Con la Celica tutta sbilenca, Sainz esce comunque dalla speciale: è terzo a 40" da «Kkk» e a 56" da Auriol che intravede così la possibilità di un clamoroso successo. Nel lungo trasferimento dalla Toscana a Sanremo, le assistenze Toyota intervengono sulla Celica semidistrutta di Sainz. L'attesa per la notte finale scorre con gli sguardi puntati verso il cielo: continuerà a piovere tra le montagne che circondano la cittadina ligure? Si dice che la Pirelli abbia pronti super pneumatici «rain» per fondi allagati: è la grande paura della Lancia. La tappa finale scatta con le speciali d'apertura bagnate: inizia la lotteria delle gomme, chi sbaglia scelta è tagliato fuori. Nella prima ps (in cui Fiorio fora e perde 4' e Cerrato esce leggermente di strada) Sainz è il più veloce, ma nelle prove successive la sua azione non si fa più incisiva: lo spagnolo, col titolo piloti ormai in tasca, non se la sente di prendere rischi per tentare una vittoria che riaprirebbe il marche. E Auriol, attento a non sprecare la grande occasione, può correre sicuro verso il successo per nulla contrastato da Kankkunen che sull'asfalto secco delle ultime prove sa che in ogni modo non può contrastare il francese. □

LIATTI E «PIGI» DEILA TRA I TOP TEN VERDETTO DI PARITÀ

SANREMO — Una prova del mondiale non è la stessa cosa di una gara del casalingo Cir; qui la tensione raggiunge livelli altissimi, gli occhi di molti possono essere puntati contro te, soprattutto se sei uno dei giovani osservati speciali, la tensione di far parlare di sé è troppo forte perché i nervi non finiscano per giocarti un brutto scherzo. Poteva essere così per Piero Liatti (28 anni) e «Pigi» Deila (24enne piemontese), i due più interessanti del non abbondante vivaio rallistico italiano, che dal Sanremo escono a testa alta, hanno convinto e in certo senso anche «vinto». L'essere riusciti a concludere tra i «top ten», marcando così i loro primi punticini iridati e ottenendo prestazioni di valore assoluto (entrambi hanno vinto prove speciali), è di per sé già un successo. Una gara nella gara, così è stata per cinque giorni la sfida tra Liatti e Deila: si sono superati cinque volte, spesso hanno fermato i cronometri su tempi assai vicini, hanno conosciuto pressoché gli stessi inconvenienti meccanici, specie all'idroguida, a tratti si sono trovati separati da una manciata di secondi (9" il vantaggio di Liatti su Deila dopo 8 speciali, solamente 2 quelli a metà gara). Alla fine ha prevalso Liatti, che così si è in parte rifatto dell'amarezza per un titolo italiano che è andato al «solito» Cerrato, ma il «Pigi» dell'Astra aveva affrontato le ultime speciali con l'intenzione di non rischiare. Per quello che i due hanno fatto, il verdetto è comunque di parità. Dietro le quinte, Liatti contro Deila è stato anche la lunga sofferenza dei rispettivi team manager, Fabrizio Tabaton della Grifone e Mauro Pregliasco dell'Astra; sembrava che in corsa al Sanremo ci fossero loro! □

PROTAGONISTI



11 AURIOL
Lancia Delta 16V

Di vincere al Sanremo, favoriti com'erano Biasion e Sainz, proprio non ci pensava. Ed è stata la sua grande fortuna perché, per finire dignitosamente un rally dopo le recenti rovinose uscite, Auriol ha dovuto esercitare, un severo controllo dei propri centri nevosi. E così, una volta attardato Sainz e con Biasion kappào, il francese ha preso in mano la corsa.



6 KANKKUNEN
Lancia Delta 16V

Nella speciale in cui Sainz si è permesso una divagazione fuori programma, «Kkk» avrebbe potuto uscire da leader ma è stato proprio lo spagnolo che, involontariamente, lo ha leggermente rallentato una volta ripresa la strada. Ed era l'ultima prova su terra. Ha affrontato la tappa conclusiva, tutta su asfalto, a cuor leggero. Alla fine è apparso visibilmente deluso.



7 ERICSSON
Toyota Celica 4Wd

Lo svedese non è mai stato in gara. Ma l'anonimato nel quale ha concluso il Sanremo è stato unicamente colpa sua? No, perché con una decisione sconcertante i tecnici della Toyota avevano affidato a Mikael una Celica completamente differente nelle specifiche da quella che egli aveva deliberato nelle prove tecniche. E lo si è visto chiaramente sullo sterrato.



8 FIORIO
Lancia Delta 16V

Un capotamento, stupido perché avvenuto a bassissima velocità, lo aveva fatto precipitare indietro; si era poi in parte rifatto con una bella sequenza di tempi in speciale; infine ha perso il manico e anche il cesto per una foratura, nell'ultima tappa, che gli è costata 4 minuti. Si è un po' consolato con le interessanti prestazioni della Ford Sierra 4 x 4, la sua vettura nel '91.



19 SCHWARZ
Toyota Celica 4Wd

L'ex meccanico al quale un giorno il suo datore di lavoro, imprestò una vettura da gara per disputare un rally in Germania (e Armin vinse la classe) è oggi uno dei giovanotti più interessanti. Sulla terra, lui asfaltista, è andato come il vento. Il capotamento che lo ha spiazzato è in parte da imputare a problemi di assetto mentre nell'uscita che lo ha messo kappào ha fatto tutto da solo.



10 WILSON
Ford Sierra Cosworth 4 x 4

Al Sanremo era arrivato a occupare una dignitosa settima posizione; il ritiro è avvenuto quando era già attardato. La sua Ford ha lamentato ogni sorta di inconveniente: foratura, rottura di un semiasse, problemi alle sospensioni. In più il britannico ha leggermente «sbattuto». In alcune speciali ha ottenuto l'assoluto, segno evidente che la Sierra 4 x 4 è una vettura dal buon potenziale.

I RAGGI X



2 SAINZ
Toyota Celica 4Wd

Lo spagnolo è anche un campione del mondo che sa ammettere i propri errori. A Sanremo, dove non gli serviva vincere per avere la certezza del titolo, Sainz ha attaccato subito quasi si trattasse della prima gara della stagione; ha poi annullato lo svantaggio da Biasion e si è messo davanti a tutti. Si dice che «sappia» uscire di strada... al momento giusto.



4 CERRATO
Lancia Delta 16V

Una foratura e un'uscita di percorso nella tappa finale, gli hanno impedito di essere più avanti, o comunque con uno scarto inferiore dai primi. In alcune speciali su terra è stato eccellente, meravigliando anche se stesso... Ha conquistato quel quarto titolo tricolore che non gli ha portato qualcosa in più.



5 AIRIKKALA
Ford Sierra Cosworth 4x4

Unico superstite della pattuglia Ford, il finlandese aveva iniziato male il Sanremo: nella seconda speciale, in pratica la prima vera, era protagonista di una toccata in seguito alla quale nel vano motore delle vetture si è innescato un principio d'incendio, subito soffocato. Ha dimostrato che la Sierra 4x4 dai 1000 Laghi è decisamente progredita.



1 BIASION
Lancia Delta 16V

È il grande deluso del Sanremo '90, una gara che aveva preparato con la abituale cura certosina. Biasion aveva imposta la sua corsa in maniera perfetta: velocissimo ma mai al limite sull'asfalto della prima tappa, protagonista sullo sterrato, puntava a lasciare Toscana e Umbria con un margine sufficiente così da affrontare l'ultima notte nei panni della lepre.



3 ALEN
Subaru Legacy Rs

«Markku siamo sempre con te» stava scritto su alcuni striscioni lungo le speciali della Toscana; ma il finlandese non ha potuto vederli. Alen si è fermato all'inizio della ps di Santa Luce, la prima in Toscana. Aveva pagato 30" all'uscita del parco chiuso di partenza e un minuto e mezzo per il ritardo al primo controllo orario: colpa dell'impianto elettrico.



9 CHATRIOT
Subaru Legacy Rs

La Subaru del dottore parigino è riuscita ad arrivare ad Arezzo, sebbene fuori tempo massimo per il ritardo accumulato sulle prime speciali dovuto, a problemi alla frizione. Nell'ultima prova in terra ha ottenuto il migliore tempo, lui che è uno specialista dell'asfalto, mettendo così in chiaro che la Legacy, ancora poco potente, sta crescendo in fretta.

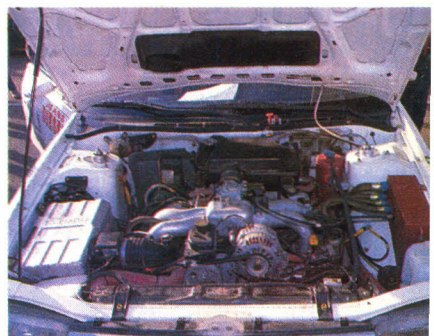


LA TECNICA PROVATA SULLA DELTA-ASTRA LA TELEMETRIA CONTROLLA LA LANCIA

SANREMO — Con tre antenne sul tetto, la Delta 16V di «Pigi» Deila sembrava uno studio radiofonico mobile. Eccentricità dell'Astra Team o qualcosa di più quelle tre antenne al vento? Il mistero è presto chiarito: i tecnici della Lancia hanno utilizzato per la prima volta in gara il sistema di telemetria (la misurazione a distanza di alcune funzioni di esercizio del motore), scegliendo come «vettura cavia» proprio la Delta del Team Astra, dotata anche della strumentazione digitale. Il sistema trasmette in tempo reale i dati di alcuni particolari del propulsore; il vantaggio è che gli ingegneri hanno sempre sotto controllo lo stato di salute dello stesso e possono così decidere alcune modifiche quando ancora la vettura è in prova speciale, intervenendo poi all'assistenza. L'apparato impiegato al Sanremo non è ancora predisposto per consentire ai tecnici di variare in tempo reale (quindi già in gara) alcune funzioni del motore, ma il problema sarà superato tra breve con l'adozione di una nuova centralina. L'altra novità messa a punto dagli ingegneri dell'Abarth riguarda l'idroventola (ventola di raffreddamento a comando idraulico, esattamente come avviene per il servosterzo) montata sperimentalmente sulla Delta-Grifone di Liatti, che già collauda l'elettrofrizione della Valeo (adesso decisamente affidabile). L'idroventola, studiata per rally dalle temperature esterne particolarmente elevate (Safari e Acropoli), permette un migliore raffreddamento del radiatore-acqua, ora più piccolo, e assicura anche una maggiore aerazione dell'intercooler. □



In alto, Alen, appena ritiratosi, osserva il collega Chatriot arrivare «lungo» in curva. Sopra, la Sierra 4x4 di Airikkala, 11. (FotoCockpit). Sotto, Sainz e Schwarz e, in basso, il motore della Subaru (Photo4)



MONDIALE RALLY SANREMO

10. gara del mondiale piloti - 9. gara del mondiale marche - Sanremo, 14-18 ottobre 1990 - Organizzazione: Sanremorally, via Matteotti 12, 18038 Sanremo (Imperia) - Direttore di gara: Lucio De Mori - Percorso: Km 2236 con 35 prove speciali effettuate pari a km 615 (59 per cento con fondo sterrato, 41 per cento su asfalto) - Condizioni meteorologiche: temperatura elevata, precipitazioni piovigginose nelle ultime due tappe - Partiti: 104 - Arrivati: 47.

COSI' AL TRAGUARDO

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Auriol-Occelli	Lancia Delta 16V	F-F	A	in 7.30'38"
2. Kankkunen-Piironen	Lancia Delta 16V	SF-SF	A	a 45"
3. Sainz-Moya	Toyota Celica 4Wd	E-E	A	a 1'45"
4. Cerrato-Cerri	Lancia Delta 16V	I-I	A	a 2'47"
5. Liatti-Tedeschini	Lancia Delta 16V	I-I	A	a 6'14"
6. Ericsson-Billstam	Toyota Celica 4Wd	S-S	A	a 6'34"
7. Deila-Scalvini	Lancia Delta 16V	I-I	A	a 7'11"
8. Fiorio-Pirollo	Lancia Delta 16V	I-I	A	a 7'45"
9. Grossi-Mari	Lancia Delta 16V	I-I	A	a 26'19"
10. Fassina-Chiapponi	Ford Sierra Cosworth 4x4	I-I	N	a 27'35"

COSI' IL MONDIALE PILOTI (DOPO 10 GARE)

PILOTO	19/26-1 MONTECARLO	ANNULLATO										TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI	
		9/12-2 SVEZIA	6/11-3 PORTOGALLO	12/16-4 SAFARI	4/10-5 TOUR DE CORSE	2/7-6 ACROPOLI	29-6/4-7 NUOVA ZELANDA	23/29-7 ARGENTINA	22/27-8 1000 LAGHI	20/24-9 AUSTRALIA	14/21-10 SANREMO			27-10/2-11 COSTA D'AVORIO
1. Sainz	15	—	10	15	20	20	15	20	15	12	—	—	142	132
2. Auriol	20	15	—	20	—	—	12	—	—	20	—	—	87	87
3. Kankkunen	—	12	15	—	15	—	—	8	20	15	—	—	85	85
4. Biasion	12	20	—	—	12	—	20	—	—	—	—	—	64	64
5. Ericsson	4	—	12	—	10	—	—	—	—	6	—	—	32	32
6. Cerrato	10	10	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	30	30
7. Fiorio	—	—	—	—	8	—	—	—	12	3	—	—	23	23
Carlsson	—	—	—	—	—	15	—	—	8	—	—	—	23	23
9. Waldegaard	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
10. Bourne	—	—	—	—	—	8	—	—	10	—	—	—	18	18
11. Saby	6	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16
12. Vatanan	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	15	15

□ Coppa Fia Dame: 1. Aitken Walker punti 36; 2. De Martini 18; 3. L'Huillier 6.

COSI' IL MONDIALE MARCHE (DOPO 9 GARE)

MARCHA	19/26-1 MONTECARLO	6/11-3 PORTOGALLO	12/16-4 SAFARI	4/10-5 TOUR DE CORSE	2/7-6 ACROPOLI	23/29-7 ARGENTINA	22/27-8 1000 LAGHI	20/24-9 AUSTRALIA	14/21-10 SANREMO	25/29-11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Lancia	20	20	(17)	20	17	20	(10)	20	20	—	164	137
2. Toyota	17	—	20	17	20	17	20	17	(14)	—	142	128
3. Subaru	—	—	8	—	11	—	12	12	—	—	43	43
4. Mitsubishi	—	—	10	—	—	—	17	12	—	—	39	39
5. Mazda	4	8	—	—	—	—	8	10	—	—	30	30
6. Renault	—	—	—	12	—	12	—	—	—	—	24	24
Audi	—	—	6	4	—	12	2	—	—	—	24	24
8. Bmw	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	14	14
9. Ford	—	4	—	—	—	—	—	—	9	—	13	13
10. Volkswagen	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	10	10

I RALLY LEADER

Prova speciale: 1. Sainz, Alen, Kankkunen, Wilson, Schwarz, Cunico; da ps 2 a ps 13 Biasion; da ps 14 a ps 24 Sainz; da ps 27 a ps 35 Auriol.

I VINCITORI DELLE SPECIALI

Sainz 9 (3 a pari merito); Schwarz 7 (2 a pari merito); Wilson 5 (una pari merito); Biasion 4 (una pari merito); Airikkala 4 (2 pari merito); Auriol 4 (una pari merito); Fiorio 3 (una pari merito); Cerrato 3 (2 pari merito); Liatti 2; Deila 1; Chatriot 1; Ericsson, Alen, Kankkunen, Cunico, una ciascuno (pari merito).

I PRINCIPALI RITIRI

De Martini (Audi 90 Quattro) alternatore; Cunico (Ford Sierra Cosworth 4x4) cavo acceleratore; De Mevius (Mazda 323 4Wd Gr. N) uscita di strada; Alen (Subaru Legacy Rs) frizione; Chatriot (Subaru Legacy Rs) frizione, fuori tempo massimo; Wilson (Ford Sierra Cosworth 4x4) sospensione; Biasion (Lancia Delta 16V) uscita di strada; Alessandrini (Lancia Delta 16V) foratit; Schwarz (Toyota Celica 4Wd) uscita di strada.



PS 1. - Superspeciale di Ospedaletti (km 1,26)

1. Sainz, Alen, Kankkunen, Wilson, Schwarz, Cunico in 1'60". 1. Gr. N: Makinen a 3".

PS 2. - Passo Ghimbegna (km 26,91)

1. Biasion in 18'17"; 2. Sainz a 9"; 3. Auriol a 11"; 4. Cunico a 12"; 5. Schwarz a 15"; 6. Liatti a 18". 1. Gr. N: Fassina a 1'32".

PS 3. - Colle Langan (km 19,55)

1. Biasion in 13'42"; 2. Cerrato, Auriol a 5"; 4. Sainz a 8"; 5. Schwarz a 11"; 6. Fiorio a 12". 1. Gr. N: Fassina a 1'31".

PS 4. - Colle d'Oggla (km 15,65)

1. Auriol in 10'56"; 2. Cerrato a 1"; 3. Biasion a 3"; 4. Sainz, Schwarz a 5"; 6. Fiorio a 7". 1. Gr. N: Fassina a 55".

PS 5. - Passo di Ginestro (km 12,69)

1. Auriol in 8'19"; 2. Cerrato a 1"; 3. Biasion, Wilson, Deila a 5"; 6. Liatti a 7". 1. Gr. N: Fassina a 46".

PS 6. - Santa Luce (km 11,90)

1. Biasion in 9'48"; 2. Kankkunen, Schwarz, Deila a 2"; 5. Wilson a 4"; 6. Sainz a 7". 1. Gr. N: Makinen a 34".

PS 7. - Ullignano (km 15,87)

1. Schwarz in 10'34"; 2. Sainz, Wilson a 5"; 4. Deila a 6"; 5. Kankkunen a 8"; 6. Biasion a 9". 1. Gr. N: Fassina a 39".

PS 8. - Anqua (km 9,85)

1. Sainz in 6'16"; 2. Chatriot, Deila, Schwarz a 1"; 5. Kankkunen, Auriol a 4". 1. Gr. N: Fassina a 21".

PS 9. - Chiusdino (17,18)

1. Schwarz in 11'13"; 2. Sainz a 2"; 3. Biasion a 5"; 4. Kankkunen, Chatriot a 8"; 6. Auriol a 11". 1. Gr. N: Fassina a 46".

PS 10. - San Vito (km 11,19)

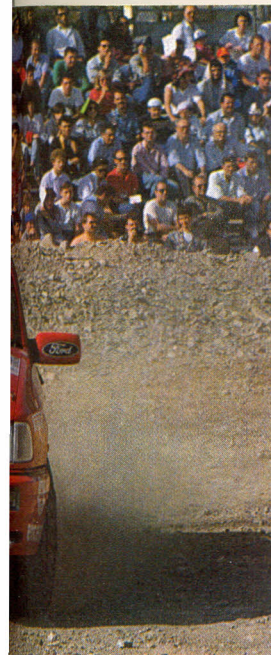
1. Deila in 7'02"; 2. Wilson, Schwarz a 1"; 4. Auriol a 2"; 5. Biasion a 3"; 6. Sainz a 5". 1. Gr. N: Makinen a 27".

PS 11. - Chivella Val di Chiana (km 12,85)

1. Chatriot in 8'12"; 2. Sainz, Wilson a 1"; 4. Schwarz a 2"; 5. Auriol a 4"; 5. Kankkunen a 6". 1. Gr. N: Makinen a 29".

PS 12. - Alpe di Pofi (km 15,11)

1. Wilson in 13'06"; 2. Sainz a 2"; 3. Fiorio a 4"; 4. Kankkunen a 9"; 5. Liatti a 11"; 6. Biasion a 12". 1. Gr. N: Evans a 32".



A lato, l'eccellente Fassina, primo del Gr.N e 10. assoluto con la Sierra Cosworth integrale. Sopra, Trelles, ancora leader della Coppa Fia (Photo4)

GRUPPO N DOPPIETTA DELLE SIERRA 4x4

FASSINA MACINA RIVALI

SANREMO — È sembrato fare corsa a sé, quasi incurante di quanto accadeva alle sue spalle e per nulla intimidito dal confronto diretto con i vari Trelles, Mäkinen, Oreille, quindi i nomi eccellenti del Gruppo N formato mondiale, e soprattutto con il pilota ufficiale della Ford, l'inglese Evans di cui oltre Manica dicono

un gran bene. Per lui, Alessandro Fassina, 24enne della Marca trivigiana, un nome importante da onorare (il padre, l'indimenticabile «Tony», vinse il rally d'Italia nell'oramai lontano '79), il Sanremo si è risolto in una solitaria galoppata durante 35 speciali, in un successo tra le vetture Produzione mai messo in forse e in un decimo posto assoluto, con la debuttante Sierra Cosworth 4x4 «made by Repetto» della Ford Italia, che la dice lunga sul talento di questo atletico giovanotto, fresco vincitore del titolo nazionale del Gruppo N.E vista la sua giovane età, sarebbe davvero interessante che Fassina incominciasse a frequentare i rally del mondiale, come sta già accadendo per l'ex autista di scuola bus Evans e come sarà nel '91 per il francese Delecour, entrambi appoggiati dalla Ford. La quale con la doppietta delle Sierra Cosworth 4x4 Gr. N al Sanremo si è rifatta in parte dell'amaro in bocca per le vicende con la versione Gr. A del team ufficiale. Alle spalle di Fassina e dell'ottimo Evas sono arrivati i tre ancora in lotta per la Coppa Fia (Recalde ha dato forfait), Mäkinen, Trelles e Oreille per i quali adesso la trasferta in Costa d'Avorio, la prossima settimana, diventa decisiva. Chi del terzetto in Italia ha raccolto di più è stato il finlandese Mäkinen mentre Trelles ha lamentato una foratura proprio nell'ultima speciale. L'uruguayano ha comunque raccolto punti preziosi anche se la minaccia Mäkinen si è fatta adesso pesante. Oreille, invece, non è mai stato in lotta: la sua Renault 5 Turbo a trazione anteriore è troppo penalizzata nella potenza rispetto a Ford e Lancia; ma tanto valeva tentare, ha raccontato il baffuto francese. □

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

PS 13. - Borgo Pace (km 31,00)

1. Biasion, Sainz, Cerrato, Florio, in 25'04"; 5. Auriol a 2"; 6. Liatti a 9". 1. Gr. N: Mäkinen, Evans a 46".

PS 14. - Parmacclano (km 20,75)

1. Florio in 16'06"; 2. Sainz, Wilson a 4"; 4. Kankkunen a 12"; 5. Biasion a 13"; 6. Ericsson a 15". 1. Gr. N: Evans a 40".

PS 15. - Ripa dell'Alto (km 18,04)

1. Florio in 14'59"; 2. Cerrato a 2"; 3. Auriol a 7"; 4. Wilson a 8"; 5. Sainz a 9"; 6. Biasion a 10". 1. Gr. N: Evans a 39".

PS 16. - Montedale (km 29,44)

1. Sainz in 23'14"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Biasion, Wilson a 3"; 5. Schwarz a 11"; 6. Auriol a 14". 1. Gr. N: Mäkinen a 1'09".

PS 17. - Montone (km 24,84)

1. Sainz in 15'46"; 2. Kankkunen a 2"; 3. Biasion a 6"; 4. Wilson a 7"; 5. Auriol a 11"; 6. Cerrato a 15". 1. Gr. N: Evans a 38".

PS 18. - Monte Civitello (km 12,67)

1. Arikkala in 8'34"; 2. Wilson a 8"; 3. Auriol a 12"; 4. Biasion a 13"; 5. Kankkunen a 14"; 6. Florio a 16". 1. Gr. N: Evans a 26".

PS 19. - Calcambucci (km 10,99)

1. Sainz, Cerrato, Arikkala in 9'08"; 4. Kankkunen, Wilson a 1"; 6. Schwarz a 4". 1. Gr. N: Evans a 20".

PS 20. - Cima Lupara (km 20,31)

1. Wilson in 15'17"; 2. Schwarz a 5"; 3. Kankkunen a 6"; 4. Auriol a 15"; 5. Biasion a 16"; 6. Sainz a 18". 1. Gr. N: Evans a 29".

PS 21. - Petazzano (km 8,78)

1. Arikkala in 5'47"; 2. Wilson a 3"; 3. Sainz, Cerrato, Kankkunen, Schwarz a 5". 1. Gr. N: Evans a 17".

PS 22. - Castiglione (km 18,31)

1. Wilson in 12'12"; 2. Sainz a 3"; 3. Biasion, Kankkunen a 5"; 5. Schwarz a 7"; 6. Cerrato, Florio, Auriol a 9". 1. Gr. N: Evans a 34".

PS 23. - Monte Civitello (km 12,67)

1. Wilson in 8'24"; 2. Arikkala a 1"; 3. Schwarz a 4"; 4. Sainz a 8"; 5. Kankkunen, Auriol a 9". 1. Gr. N: Evans a 30".

PS 24. - Calcambucci (km 10,99)

1. Sainz in 8'51"; 2. Schwarz a 1"; 3.

Wilson a 5"; 4. Ericsson a 6"; 5. Florio a 7"; 6. Arikkala, Kankkunen, Auriol a 8". 1. Gr. N: Evans a 33".

PS 25. - Cima Lupara (km 20,31)

1. Schwarz in 14'48"; 2. Biasion, Auriol a 2"; 4. Sainz, Arikkala a 7"; 6. Ericsson a 10". 1. Gr. N: Mäkinen a 46".

PS 26. - Petazzano (km 8,78)

1. Schwarz in 5'36"; 2. Arikkala a 2"; 3. Auriol a 3"; 4. Sainz a 4"; 5. Biasion a 5"; 6. Ericsson a 6". 1. Gr. N: Mäkinen a 22".

PS 27. - Castiglione (km 18,31)

1. Schwarz, Arikkala in 11'58"; 3. Auriol a 2"; 4. Ericsson a 3"; 5. Florio a 9"; 6. Cerrato a 11". 1. Gr. N: Evans a 30".

PS 28. - Passo Ghimbegna (km 26,91)

1. Sainz in 19'25"; 2. Schwarz a 2"; 3. Auriol, Liatti a 6"; 5. Kankkunen a 8"; 6. Ericsson a 23". 1. Gr. N: Fassina a 1'10".

PS 29. - Colle Langan (km 19,55)

1. Schwarz in 14'48"; 2. Liatti a 5"; 3. Cerrato a 11"; 4. Kankkunen a 15"; 5. Ericsson a 17"; 6. Deila a 19". 1. Gr. N: Evans a 1'05".

PS 30. - Colle d'Oggia (km 21,70)

1. Ericsson, Auriol in 15'47"; 3. Kankkunen a 4"; 4. Sainz a 6"; 5. Cerrato a 15"; 6. Schwarz a 19". 1. Gr. N: Fassina a 1'16".

PS 31. - Ponte dei Passi (km 25,27)

1. Auriol in 19'11"; 2. Cerrato a 6"; 3. Schwarz a 8"; 4. Kankkunen a 12"; 5. Florio a 24"; 6. Sainz, Liatti a 28". 1. Gr. N: Evans a 1'33".

PS 32. - Rezzo (km 15,23)

1. Cerrato in 11'20"; 2. Schwarz a 8"; 3. Auriol a 9"; 4. Florio a 12"; 5. Liatti a 21"; 6. Deila a 26". 1. Gr. N: Evans a 1'04".

PS 33. - Vignal (km 30,75)

1. Sainz in 21'50"; 2. Liatti a 8"; 3. Cerrato a 19"; 4. Kankkunen a 23"; 5. Ericsson a 27"; 6. Florio a 28". 1. Gr. N: Evans a 1'38".

PS 34. - Colle Langan (km 19,55)

1. Liatti in 14'04"; 2. Cerrato a 1"; 3. Kankkunen, Deila a 7"; 5. Florio a 13"; 6. Auriol a 15". 1. Gr. N: Trelles a 1'08".

PS 35. - Vignal (km 19,79)

1. Liatti in 14'13"; 2. Deila a 14"; 3. Florio a 18"; 4. Auriol a 19"; 5. Cerrato a 22"; 6. Sainz a 34". 1. Gr. N: Evans a 1'23".

CLASSIFICA GENERALE

(prova valida per il Cir)

1. Auriol-Occelli (Lancia Delta 16V) in 7.30'38"; 2. Kankkunen-Pironen (Lancia Delta 16V) a 45"; 3. Sainz-Moya (Toyota Celica 4Wd) a 1'45"; 4. Cerrato-Centi (Lancia Delta 16V) a 2'47"; 5. Liatti-Tedeschini (Lancia Delta 16V) a 6'14"; 6. Ericsson-Billstam (Toyota Celica 4Wd) a 6'34"; 7. Della-Scavini (Lancia Delta 16V) a 7'11"; 8. Florio-Pirollo (Lancia Delta 16V) a 7'45"; 9. Grossi-Mari (Lancia Delta 16V) a 26'19"; 10. Fassina-Chiapponi (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 27'35"; 11. Arikkala-McNamee (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 28'05"; 12. Evans-Howard (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 29'35"; 13. Mäkinen-Harjanne (Mitsubishi Galant V4) a 31'11"; 14. Duez-Lopes (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 34'16"; 15. Trelles-Luzio (Lancia Delta 16V) a 36'02"; 16. Pianezzo-Baggio (Toyota Celica 4Wd) a 43'33"; 17. Oreille-Roissard (Renault 5 Gi Turbo) a 49'15"; 18. Aitken-Walker-Thomer (Opel Kadett Gsi 16V) a 50'03"; 19. L'Huillier-Bianca (Lancia Delta Integrale) a 1.00'49"; 20. Mattia-Boniso (Volkswagen Golf Gti 16V) a 1.07'31"; 21. Fiora-Bolognani (Peugeot 205 Gti) a 1.07'48"; 22. Neyret-Latleule (Lancia Delta Integrale) a 1.08'17"; 23. Zanchi-Goggia (Peugeot 205 Gti) a 1.12'11'03"; 24. Guagliardo-Zemini (Peugeot 205 Gti) a 1.13'13"; 25. Krecsek-Molt (Skoda 136 Favorit) a 1.17'36"; 26. Bertolini-Tumaini (Peugeot 205 Gti) a 1.21'42"; 27. Lozza-Florenzi (Opel Kadett Gsi 16V) a 1.22'03"; 28. Ghezzi-Lucchini (Lancia Delta 16V) a 1.22'52"; 29. Brink-Jensen (Peugeot 205 Rallye) a 1.23'23"; 30. Chiassi-Chiassi (Peugeot 309 Gti) a 1.23'33"; 31. Benza-Colangeli (Peugeot 205 Gti) a 1.32'21"; 32. Panacci-Perlini (Peugeot 205 Gti); 33. Marchi-Boccardelli (Peugeot 205 Gti) 1.41'56"; 34. Maselli-Pollicchi (Lancia Delta Integrale) a 1.36'58"; 35. Mouhier-Ricci (Lancia Delta Integrale) a 1.46'58"; 36. Takahiro-Osawa (Nissan March) a 1.50'52"; 37. Artemio-Cr (Lancia Delta Integrale) a 1.54'06"; 38. Mostardini-Verrando (Opel Kadett Gsi 16V) a 1.58'26"; 39. Baracco-Gallo (Peugeot 205 Gti) a 1.58'36"; 40. Mascagnì-Pizzoloto (Renault 5 Gi Turbo) a 2.00'01"; 41. Caprè-Philaloux (Toyota Corolla) a 2.03'16"; 42. Lombardi-Ricci (Opel Kadett Gsi) a 2.04'14"; 43. Sagnard-Muller (Peugeot 205 Rallye) a 2.09'44"; 44. Garcea-Mozzali (Opel Kadett Gsi 16V) a 2.15'22"; 45. Orengo-Simone (Opel Corsa Gti) a 2'34'35"; 46. Caneschi-Sabatini (A 112) a 3.00'40"; 47. Falleri-Baldieri (Peugeot 205 Rallye) a 3.02'57".

L'ALBO D'ORO

PILOTI

1979	Waldegaard	1985	Salonen
1980	Röhr	1986	Kankkunen
1981	Vatanen	1987	Kankkunen
1982	Röhr	1988	Biasion
1983	Mikkola	1989	Biasion
1984	Blomqvist	1990	Sainz

E MARCHE

1973	A. Renault	1982	Audi
1974	Lancia	1983	Lancia
1975	Lancia	1984	Audi
1976	Lancia	1985	Peugeot
1977	Fiat	1986	Peugeot
1978	Fiat	1987	Lancia
1979	Ford	1988	Lancia
1980	Fiat	1989	Lancia
1981	Talbot	1990	Lancia

COPPA FIA GRUPPO N

Sanremo, 14-18 ottobre 1990

10. Prova

La classifica (primi 10): 1. Fassina-Chiapponi (Ford Sierra Cosworth 4x4) in 7.58'13"; 2. Evans-Howard (Ford Sierra Cosworth 4x4) 8.00'13"; 3. Mäkinen-Harjanne (Mitsubishi Galant V4) 8.01'49"; 4. Trelles-Luzio (Lancia Delta 16V) 8.06'40"; 5. Pianezzo-Baggio (Toyota Celica 4Wd) 8.14'11"; 6. Oreille-Roissard (Renault 5 Gi Turbo) in 8.19'53"; 7. Fiora-Bolognani (Peugeot 205 Gti) in 8.38'26"; 8. Zanchi-Goggia (Peugeot 205 Gti) in 8.41'41"; 9. Guagliardo-Zemini (Peugeot 205 Gti) in 8.43'51"; 10. Bettolini-Tumaini (Peugeot 205 Gti) in 8.52'20".

Così la Coppa Fia (dopo 10 gare): 1. Trelles punti 52; 2. Mäkinen 46; 3. Oreille 45; 4. Recalde 27; 5. Soto 25; 6. Pianezzo 14; 7. Balesi, Balas, Nilru, Duncan 13; 11. Evans, Kumpumäki 10.

MONDIALE RALLY SANREMO

A lato, la Delta-Jolly Club di Florio in attesa di essere rimessa sulle quattro ruote dopo il capotamento avvenuto a bassissima velocità nel corso della seconda tappa. Sotto, Longhi, già campione '90 delle Fiat Uno, ha vinto anche al Sanremo. Sotto, a destra, Ericsson che ha concluso sesto (Photo4)



I COSTRUTTORI CHIEDONO MENO GARE

DOPO la presa di posizione dei piloti, anche i Costruttori si sono pronunciati per una riduzione dei rally validi per il campionato, entrando così in sottile polemica con la Fisa che ha varato un calendario 1991 articolato su ben 14 prove, dieci delle quali riservate per il titolo marche. In un incontro avvenuto durante il Sanremo, l'ingegnere Lombardi (Lancia), Ashcroft (Ford) e Andersson (Toyota) si sono trovati d'accordo nel chiedere alla Fisa che il massimo delle prove titolate sia contenuto a 8, tutte valide per entrambi i campioni.

■ **SUBARU.** Per recuperare Markku Alen e Kikki Kivimäki dopo il ritiro, l'elicottero della Subaru-Prodrive è atterrato in prova speciale: non ai lati ma proprio sulla strada!

■ **FORD.** Il cambio a 7 rapporti che equipaggia le Sierra Cosworth 4x4 ufficiali obbliga i piloti a un più frequente spostamento della mano dal volante alla leva del cambio. Per facilitarne la manovra, i tecnici della Ford stanno pensando di montare la leva di selezione delle marce sul volante, utilizzando un sistema che riprende quello della elettrofrizione della Valeo.

■ **CASCHI.** I tentativi di riparare gli interfori dei caschi di Sainz e Moya erano falliti. Così, per non affrontare l'ultima speciale della 3. tappa senza poter comunicare, i due spagnoli si sono letteralmente impadroniti dei caschi dei compagni di team Schwarz e Wicha, sotto lo sguardo sbalordito dei due tedeschi.

FIAT UNO IL CAMPIONE '90 DOMINA ANCHE L'ULTIMA PROVA LONGHI APRE E CHIUDE

SANREMO — Il campionato Uno 1990 già vinto da Piero Longhi aveva poco da chiedere al suo ultimo atto: giusto il nome della vincitrice della classifica femminile, problema presto risolto a favore della Vallauri con il ritiro della Bordignon e la mancata partenza della Castenetto. Peccato per Danilo Ameglio (vincitore del Trofeo Peugeot Cir la scorsa stagione) che, primo come punteggio fra gli under 23, è stato superato da Marchisio nel gioco degli scarti. Il che significa trionfo della Eurosport del preparatore Sartori, a cui sono andati tutti i titoli in palio. Una gara ovvia nel suo ri-

sultato finale; con l'ennesimo successo di Piero Longhi, assoluto dominatore della stagione. Nelle prime battute Longhi si è trovato a dover rincorrere uno scatenato ma già alla quarta speciale quest'ultimo perdeva una ventina di secondi e Longhi prendeva il comando. Alle loro spalle gran lotta fra Ameglio e Pesavento; con un ottimo Corredig in rimonta mentre Stival e Salmoiraghi chiudevano la loro corsa con la vettura... sul tetto. Erano poi i problemi di Marchisio (nei guai per la rottura del differenziale e fermatosi nel corso della seconda tappa) a chiudere la partita. Purtroppo

all'epilogo mancava ancora l'abbandono di Pesavento, a quel punto saldamente secondo. Il pilota veniva raggiunto in gara dalla notizia della tragica morte del padre avvenuta in un incidente. (g. c.)

CAMPIONATO FIAT UNO

Sanremo, 16-17 ottobre 1990

Ultima gara

La classifica: 1. Longhi-Carraro in 4:28'23"; 2. Corredig-Candoni a 4'27"; 3. Ameglio-Marinotto a 6'01"; 4. Soppa-Nalli a 8'19"; 5. Zanini-Angiolini a 9'55"; 6. De Barba-Tilli a 20'11"; 7. Vallauri-Chiesa a 37'41".

Così il campionato

Assoluta: 1. Longhi 152,5 punti; 2. Ameglio 91; 3. Marchisio 83; 4. Zanini 82; 5. Battaglin 67,5; 6. Corredig 57.

Under 23: 1. Marchisio 135 punti; 2. Ameglio 132,5; 3. Salmoiraghi 73,5.

Femminile: 1. Vallauri 142,5 punti; 2. Bordignon 90; 3. Castenetto 79,5.

RUOTE IN PISTA srl

AUTOBOUTIQUE & RALLY EQUIPMENT

SPEDIZIONI IN
TUTTA ITALIA

NOVITÀ!!!
90

KIT AMMORTIZZATORI E MOLLE **Shock/Tester** soluzione idraulica oppure con inserto BILSTEIN sia per **USO CORSA** (tipo C) che per **USO SPORTIVO** (tipo S).

Modelli disponibili: Renault 5 GT turbo II serie, Opel Corsa GSi, Uno Turbo, Delta Integrale, Ritmo 130, Peugeot 1.3, 1.6, 1.9, A-112, Citroën AX, Sierra Cosworth, Opel Kadett GSi.

VIA BOLOGNA, 21 - 10152 TORINO - TEL. 011/854394-857788 - FAX 011/852843

CONCESSIONARIO
UFFICIALE PER

CARELLO
SETTORE COMPETIZIONE

FINALI RENAULT
A MONZA

QUINTA PIEN

Massimo Sigala si è confermato campione di EuropaCup collezionando una quinta storica. Ma il week-end al Parco reale ha offerto mille altre curiosità. Scopriamo quali...



A

Massimo Sigala ha messo un sigillo storico: a Monza nelle Finali Renault Internazionali ha conquistato il quinto titolo consecutivo nell'EuropaCup, il monarca riservato alle 21 Turbo. In un week-end ricco di significati per la Regie, la Casa francese ha salutato la gloriosa R5 Gt Turbo che va in pensione per cedere il passo alla nuova quanto attesa Clio 16V, il milanese ha saputo ribaltare una stagione che sembrava nata sotto la stella del belga Thibaut. Massimo, invece, ha sfoderato la grinta del ragazzino e si è preso quanto si merita: è l'indiscusso leader della categoria. Ora può cambiare con la certezza di non essere mai stato battuto! L'appuntamento monzese ha

offerto mille occasioni di interesse: non c'era solo l'EuropaCup, ma anche la gara conclusiva della Coppa Italia (che ha laureato Gagliardini), e le «esibizioni» di Sponsor, giornalisti e piloti sulle Clio 1400 Energy in corse senza esclusione di colpi. E non è tutto: c'era anche il raduno Blue International dedicato alle storiche, una prova di Formula Renault e una serie di iniziative collaterali incredibile, al punto che anche chi non era particolarmente attratto dagli avvenimenti in pista aveva di che divertirsi. Andiamo a scoprire cosa è successo!

Franco Nugnes



Marco Spinelli e Massimo Sigala non si sono risparmiati nei colpi a corpo durante l'ultima gara dell'EuropaCup dedicata alle R21 Turbo: con questa condotta di corsa il milanese si è confermato ancora una volta campione (Photo4)



EUROPACUP MENTRE GOUHIER SI IMPONE NELLA GARA

THIBAUT SI ARRENDE SIGALA RESTA SUL TRONO

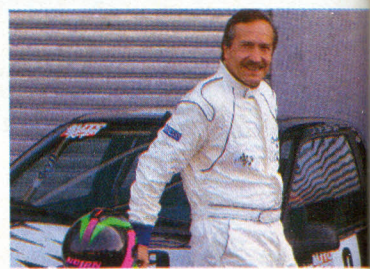
■ Si è scomodata anche la televisione di stato belga per Pierre Alain Thibaut: il pilota vallone si è presentato all'ultimo appuntamento stagionale con due punti di vantaggio sul raziatore Massimo sigala, il dominatore delle ultime quattro edizioni del monarca europeo della Regie. L'illusione del francofono è durata ben poco: l'italiano ha impostato la sua corsa come meglio sa fare, attaccando. Sigala ha acciuffato il quinto titolo consecutivo rischiando il tutto e per tutto. Terzo tempo in prova al francese Gouhier e a un Marco Spinelli particolarmente a suo agio sullo stradale monzese. Thibaut, invece, era tenuto a bada da un Santaniello ben disposto a fare il gioco di squadra. Gouhier ha preso il comando per iniziare una galoppata solitaria vincente, mentre dietro si è accesa una vera e propria guerra fra i due italiani, anche perché Thibaut, prima di sbattere, è riuscito a scavalcare Santaniello facendosi minaccioso. Sigala non poteva permettersi il lusso di fare una corsa di attesa e ha iniziato un duello a ruote fumanti con Spinelli per niente deciso a regalare una posizione. Il brianzolo

ha saputo tenere dietro Massimo qualche giro guidando al limite, poi ha subito un attacco decisissimo alla prima variante. Sigala all'interno si è infilato in un buco dove forse non c'era lo spazio per una vettura, anche perché Spinelli stava chiudendo la sua traiettoria. All'insegna del «Boia chi molla» i due

sono entrati affiancati nella tagliola e, volando sui cordoli, sono venuti a contatto. entrambi sono stati bravissimi a non girarsi: Sigala è riuscito a mentere la traiettoria, mentre Spinelli, finito sul cordolo esterno, ha ripreso la scia dell'avversario con un deciso taglio di chicane per il quale si è visto sbandierare la bandiera bianco-nera di preavviso di squalifica. A quel punto si aspettava la risposta di Spinelli ma si verificava il fatto decisivo della gara: Thibaut era vittima di un'uscita in cui rovinava l'anteriore ed era costretto a rallentare vistosamente, lasciando via libera a un Sigala che doveva semplicemente evitare guai. Spinelli nel contempo subiva un netto calo meccanico e doveva difendere con grande ardore il terzo posto dalle insidie di un Wagner intenzionato ad acciuffare a Thibaut anche il secondo posto finale. Ottima la prova di Santaniello dedicato al ruolo di contenimento di Thibaut e quella di Giovanardi e Salvatore Pirro, il giovane al volante della R21 Turbo Muoversi Oggi della Renault Italia. A Gouhier il successo della gara e al solito Sigala il titolo... □

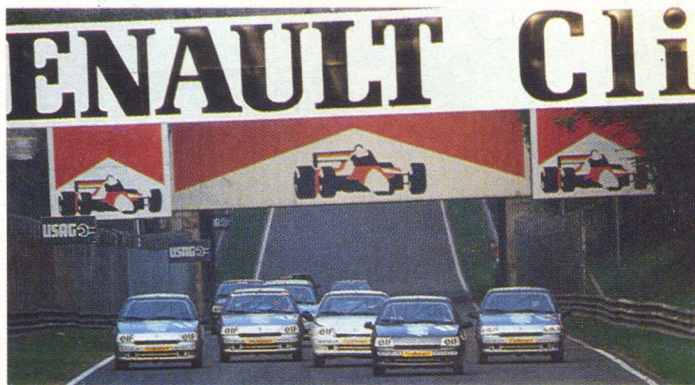
RENAULT 21 EUROPA CUP

1. Gouhier (F)	13 giri in 26'22"04
	alla media di 171,576 kmh
2. Sigala (I)	a 10"75
3. Spinelli (I)	a 12"33
4. Wagner (D)	a 12"70
5. Santaniello (I)	a 17"50
6. Bleekemolen (NL)	a 23"38
7. Becker (D)	a 24"22
8. Giovanardi (I)	a 31"29
9. Saldana (E)	a 32"20
10. Pirro (I)	a 40"14
11. Heigert (D)	a 47"83
12. Fuchs (D)	a 48"48
13. Castagne (F)	a 56"30
14. Kuhlmann (D)	a 57"89
15. Riehl (F)	a 1'27"18
16. Maillet (F)	a 1'47"92
17. Jaeger (D)	a 2'27"26
18. Thibaut (B)	a 1 giro
19. Salvadori (I)	a 3 giri



GARE CLIO IN PISTA PILOTI, SPONSOR E GIORNALISTI

MAGRI E FRUZZETTI SVENTOLANO IL TRICOLORE



Nell'altra pagina, Thibaut, con il muso rotto dopo una toccata, ha perso il titolo all'ultima prova (Giovanelli). Sopra, Ragnotti nel test con la Clio 16V che sostituirà le R5 Gt Turbo (Attualfoto). A lato, Dombrevat, l'esponente Renault che ha corso con la Clio-Autosprint. A fianco, Ghini, ottimo terzo fra gli sponsor, con Patrese (Giovanelli). Sopra a destra, un esempio di bagarre nelle «esibizioni» (Attualfoto). A destra, una fase della rimonta del nostro inviato giunto quinto (Giovanelli). Sotto, Magri il vincitore fra i gironalisti (Photo4). In basso, la sfilata delle Renault che hanno partecipato al raduno Blue International (Giovanelli)



■ L'idea è stata sicuramente azzeccata e farà proseliti: alla Renault Italia, infatti, per vivacizzare il week-end Clio si sono inventati delle «esibizioni» in pista con piloti, sponsor e giornalisti. Per la bisogna erano state approntate ventiquattro Clio 1400 Energy adattate con l'indispensabile per l'uso agonistico: rollbar, estintore e cinture di sicurezza a quattro punti. Tutto il resto era strettamente di serie. Unica concessione lo scarico libero per dare sfogo ai decibel dei pochi cavalli disponibili... A onore di sponsor e giornalisti va detto che le prestazioni degli avventizi sono state pari a quelle dei piloti (c'erano i primi tre classificati degli otto campionati nazionali di Coppa R5). Alla vigilia ci sono stati gli abbinamenti, anche se poi non esisteva una classifica combinata. Con chi scrive, chiamato a rappresentare Autosprint, hanno diviso la Clio numero 9 niente meno che Thierry Dombrevat, presidente della Renault Italia e numero due della Regie, e Mauro Gagliardini, neo campione di Coppa Italia. meglio di così...

SPONSOR. In pole due tedeschi che avevano fatto il tempo in scia: dietro di loro Antonio Ghini, responsabile di Comunicazione e Immagine di Renault Italia. Dombrevat era in quarta fila seguito da Jambu, direttore commerciale di Renault Italia. Al via i due germanici fanno subito il treno e Ghini sale sul terzo gradino del podio. Dombrevat lotta nel gruppo e conquista un settimo posto, mentre Jambu, coinvolto in una mischia in variante ha fatto una rimonta.

GIORNALISTI. In pole c'è il tedesco Von Saurma, al suo fianco Magri. Il rappresentante di Autosprint è solo quinto: si è visto soffiare la terza posizione da due tedeschi all'ultimo minuto. Al via Von Saurma e Shon precedono Magri, mentre chi scrive, dopo un buon avvio, viene «gentilmente» spinto sull'erba quindi un'uscita in variante senza freni. Dall'undicesima piazza inizia una bella rimonta che ci riporta al quinto. Ogni sorpasso è una battaglia e la Clio mostra i segni dei frequenti contatti. Il terzo

IL RADUNO

TACCHINARDI È BLUE

Undicimila paganti, circa ventimila presenze: è questo il dato più sintomatico del successo riscosso dal Clio Week-end a Monza. È stato perfettamente centrato l'obiettivo di portare in autodromo non solo gli appassionati abituali, ma anche le famiglie intere. Nel programma delle Finali Internazionali non c'è mai stato un attimo di tregua: non solo corse in pista, ma anche un raduno di storiche della Regie denominato Blue International. Alla conclusione della prova di regolarità si è imposto Tacchinardi con la Renault 5 Turbo seguito da Milani con l'Alpine V6 Turbo e da Caviglia con l'Alpine 1600. Anche fuori dal paddock le iniziative si sono susseguite senza soste: i clienti (tutti i concessionari della Lombardia hanno portato all'autodromo duecento invitati per uno...) hanno avuto l'opportunità di provare lungo le strade del Parco Reale le Clio. Eppoi c'erano i padiglioni dove si poteva assistere a esibizioni di skate-board e di mountain bike. Sono stati premiati i creativi chiamati a studiare lo slogan della Clio e i bambini che hanno partecipato al concorso lanciato da Topolino. Faceva bella mostra di sé anche la Williams Fw 13B-Renault accanto alla quale un disponibilissimo Riccardo Patrese ha firmato autografi a tutti gli appassionati. □

FINALI RENAULT A MONZA

tempo in gara testimonia che si poteva ambire al podio. Vince Magri di esperienza. Più staccato nel gruppo Budel di Grand Prix. **PILOTI.** Gli olandesi Hendrik e De Groot in prima fila. Dietro gli italiani: Marcocci, Fruzzetti e Gagliardini nell'ordine. In gara un capotamento mette fuori uso Gagliardini. I due olandesi, che concludono in testa la corsa, vengono squalificati e così è Fruzzetti a raccogliere il successo. □



Sopra, una veduta del paddock stracolmo: oltre alle 21 Turbo dell'EuropaCup e alle R5 Gt Turbo e alle Clio si sono viste le vetture del raduno Blue International (Giovanelli). A lato, Gagliardini vittorioso nell'ultima corsa di Coppa Italia con le R5 Turbo (Giovanelli)



COPPA ITALIA IL CAMPIONE DAVANTI A FRUZZETTI E GIACOMELLO

GAGLIARDINI FIRMA L'ADDIO DELLA R5 TURBO

■ A Monza c'è stato il passaggio di consegne: Jean Ragnotti ha portato al debutto ufficiale la Clio 16V che l'anno prossimo sarà chiamata a sostituire la mitica R5 Gt Turbo. Pochi giri dello stradale nelle mani del collaudatore della Regie sono bastati per convincere anche gli scettici che l'eredità della 5 Turbo sarà sopportata dalla Clio senza

battere ciglio. In attesa che inizi una nuova era dopo sedici anni caratterizzati dalla R5 Turbo all'autodromo monzese si è consumato l'ultimo appuntamento della Coppa Italia. Un po' di tristezza nelle facce di tutti, cancellata non appena si sono accesi i motori. La gara, che non aveva più niente da dire per il titolo con Gagliardini già campione, è

stata palpitante dall'inizio alla fine con un bel confronto a tre fra Gagliardini, che poi ha vinto sfruttando la sua grande pulizia di guida, Fruzzetti e Giacomello. I tre si sono alternati al comando sfruttando il gioco delle scie: lo spettacolo è stato entusiasmante con attacchi continui a ogni variante, finché Gagliardini non è riuscito a prendere quei pochi metri che gli hanno permesso di scrollarsi di torno i due inseguitori che hanno continuato la bagarre fra di loro. Nell'appuntamento monzese la gara di Coppa Michelin è stata conglobata in quella di Coppa Italia: il successo finale in questo caso non è sfuggito allo spilugone Prezenzini che ha preceduto Rosi e Caruso. Fra gli Junior affermazione di Gagliardini davanti a Marcocci e Dalla Porta, mentre la graduatoria dei preparatori ha visto prevalere l'Authoracing e fra le squadre la Auto Mc di Firenze. □

COPPA ITALIA R5 GT TURBO

1. Gagliardini 10 giri in 23'01"91 alla media di 151,095 kmh	13. Scießlini a 51"03
2. Fruzzetti a 0"90	14. Rossi a 54"65
3. Giacomello a 4"79	15. Pellegrino a 56"80
4. Marcocci a 05"05	16. Imperiali a 56"80
5. Rosi a 15"92	17. Rivera a 1'03"74
6. Prezenzini a 16"18	18. Scardamaglia a 1'16"97
7. Tarasconi a 22"31	19. Zerbini a 1'17"83
8. Panceri a 22"75	20. Bietesato a 1'47"93
9. Dini a 30"77	21. Mercadante a 1'48"38
10. Cesarini a 31"18	22. Giorgi a 1'52"49
11. Gherardi a 35"55	23. Leonori a 1 giro
12. Luciano a 36"47	24. Giacomini a 2 giri

Ecco le classifiche delle tre gare con la Clio 1400 Energy riservate agli sponsor, ai giornalisti e ai piloti. Agli italiani sono andati due successi su tre

GARA SPONSOR

1. Urs (D) 6 giri in 16'22"66 alla media di 127,491 kmh
2. Lauer (D) a 0"03
3. Ghini (I) a 9"54
4. Celerio (P) a 18"39
5. Stucky (CH) a 22"61
6. Daamen (NL) a 23"51
7. Dombrevall (I) a 26"67
8. Werner (D) a 31"92
9. Martins (P) a 32"13
10. Quesada (E) a 32"66
11. Jambu (I) a 33"91
12. Schouten (NL) a 34"76
13. Hofer (CH) a 35"56
14. Mas (E) a 47"59
15. De Carbon (F) a 49"14
16. Flory (CH) a 57"26
17. Gultart (E) a 1'10"51
18. De Loureiro (P) a 1'13"81
19. Vervack (B) a 1'14"27
20. Trema (F) a 1 giro
21. Buenens (B) a 1 giro

GARA GIORNALISTI

1. Magri (I) 6 giri in 16'24"86 alla media di 127,206 kmh
2. Von Saurma (D) a 0"31
3. Shon (D) a 4"81
4. Martinez (E) a 13"88
5. Nugnes (I) a 14"26
6. Olav Mol (NL) a 14"41
7. Moller Sonntag (D) a 20"03
8. Luescher (CH) a 20"17
9. Caju Ter (NL) a 23"12
10. Barbaza (F) a 25"28
11. Mansanet (E) a 29"33
12. Robert (CH) a 29"66
13. Cattarino (P) a 30"14
14. Pego (P) a 36"44
15. Budel (I) a 1'00"30
16. Caramello (P) a 1'04"57
17. Depoorter (B) a 1'32"70
18. Baertschi (CH) a 2 giri
19. Fraikin (B) a 2 giri
20. Alguersauri (E) a 2 giri

GARA PILOTI

1. Fruzzetti (I) 8 giri in 21'53"22 alla media di 127,199 kmh
2. Lebeau (F) a 16"03
3. Macedo (P) a 16"72
4. Arkenau (D) a 20"44
5. Degrot (B) a 20"64
6. Silva (P) a 26"95
7. Ruiz (E) a 26"98
8. Sobral (P) a 27"37
9. Jimenez Reyes (E) a 28"74
10. Ruethi (CH) a 2 giri
11. Sesterheim (D) a 3 giri
12. Aseguinolaza (E) a 4 giri

FORMULA FORD FINALE A BRANDS HATCH

FESTIVAL MONDIALE

**I tre migliori piloti italiani
della serie saranno in pista
Ecco con quali speranze**

Ogni promessa è debito, in Irlanda come in Italia. Così Henry Morrogh ha designato i suoi tre migliori piloti dello Challenge di F. Ford 1990, che riceveranno l'ambito premio di partecipare il 27 e 28 ottobre in Inghilterra al Formula Ford Festival. Un'opportunità unica, che consentirà a dei nostri giovani di esordire in ambiente internazionale: su un circuito mitico dell'automobilismo, quale quello di Brands Hatch. I fortunati (e meritevoli) vincitori del premio sono Giacomo Smecca, Antonio Gioli e Giovanni Gulinelli, protagonisti delle otto gare dello Challenge sinora disputatesi ed in testa nell'ordine nella relativa classifica. Smecca, che con 118 punti è il leader del campionato di F. Ford organizzato da Morrogh, ha la maggior esperienza nel mondo delle competizioni, 31 anni, romano, medico dentista, Giacomo si è accostato alle auto da corsa nel 1981 frequentando la scuola piloti dell'irlandese. Per quattro anni ha gareggiato in F. Italia, ottenendo nell'85 il Trofeo Autosprint quale miglior giovane pilota. Dopo qualche esperienza in F. Abarth e F. 2000, Smecca ha sospeso l'attività agonistica per completare gli studi universitari. A farlo ritornare in pista, a quattro anni di distanza, è stata la F. Ford al cui volante si è trovato subito a suo agio. In otto gare il romano se n'è sinora aggiudicato sei, ottenendo anche sette pole position ed un giro più veloce. Con la sua esperienza, Giacomo sarà la punta di diamante della pattuglia italiana al Festival Ford. A comporre il trio ci sarà anche Antonio Gioli, 23 anni, di Livorno, studente alla facoltà di Architettura del Politecnico. Quest'anno il toscano, che in classifica conta 103 punti, si è rivelato particolarmente veloce in gara con la monoposto addestrativa britannica: sei giri più veloci, quattro secondi posti e tre terzi posti



costituiscono il bottino 1990 di Gioli, che non è però riuscito ancora a salire sul gradino più alto del podio. Giovanni Gulinelli, classe 1969, costituirà la mascotte della spedizione tricolore in Inghilterra. Il padovano, studente di Economia e Commercio all'Università di Bologna, ha cominciato a correre ad 11 anni nel kart. Dopo quattro anni ha dovuto sospendere l'attività in pista per motivi di studio. Nell'88 il veneto è tornato alle corse grazie a Morrogh: qualche esperienza in F. Italia e poi la stagione in F. Ford, che lo vede oggi terzo in classifica generale con 70 punti. Gulinelli, che vanta all'attivo tre secondi posti ed una pole position, è in costante crescita e rappresenta uno dei giovani più promettenti dello Challenge. Per i nostri rappresentanti in terra britannica non saranno certo tutte rose e fiori. Dovranno infatti vedersela con i 200 piloti più forti del mondo al volante di una F. Ford, su una pista difficile che non conoscono, alla guida di una Van Diemen modello '90, che non hanno mai provato. Henry Morrogh ha certato di ridurre in qualche modo l'handicap dei suoi ragazzi. Innanzitutto Smecca, Gioli e Gulinelli avranno tre macchine ufficiali Van Diemen Rf 90 assistite dal team Lewis Motorsport. Una di esse è già presso il preparatore, mentre altre due nuove arriveranno direttamente dalla fabbrica. La versione più diffusa della F. Ford presenta delle novità rispetto al modello '89 usato in Italia dai nostri piloti: le sospensioni posteriori sono infatti ora push-road, con ammortizzatori longitudinali sopra il cambio. Da martedì i piloti di Morrogh saranno di scena per quattro giorni consecutivi a Brands Hatch, dove sabato 27 ottobre inizierà con le batterie il più grande show del mondo della F. Ford.

Enrico Rosi Cappellani



*Ecco i magnifici tre
che andranno a
Brands Hatch per
disputare
il Festival Ford;
Smecca, sopra,
Gulinelli, a fianco
(Action), e Gioli,
sotto (Attualfoto).
Henry Morrogh, a
destra (Action), ha
riportato dopo 11
anni la F. Ford
in Italia*



SARANNO DUE GIORNI INTENSISSIMI

LA CARICA DEI DUECENTO

■ È di Henry Morrogh il merito di aver riportato in Italia dopo 11 anni la F. Ford, la monoposto più diffusa nel mondo, anche se dalle nostre parti non si disputava un campionato della specialità dal 1979. Le fila della F. Ford hanno sfornato schiere di campioni: da Hunt a Warwick, da Mansell a Senna, solo per fare qualche nome illustre. Dal 1972 l'universo che

ruota intorno alla vettura che si è rivelata trampolino di lancio per tante generazioni di piloti, si dà appuntamento alla fine di ottobre in Inghilterra per il Formula Ford Festival, un vero e proprio campionato mondiale della specialità in prova unica. Da 18 anni il Festival Ford si disputa sul circuito di Brands Hatch, una pista che fa parte della storia dell'automobilismo; dura e selettiva, soprattutto per chi non la conosce. Il Festival Ford si svolge in due giorni, sabato e domenica. Nella prima giornata si disputano le batterie, normalmente otto, ognuna di 10 giri, a cui sono ammessi circa 200 piloti provenienti da tutto il mondo. L'eliminazione è diretta e l'agonismo, di conseguenza, esasperato sin dalle fasi iniziali. La domenica mattina è la volta dei quarti di finale, sulla distanza di 12 giri. La finale, cui accedono 28 concorrenti, si corre su 20 giri del circuito di Brands Hatch, pari a 38,7 km. L'albo d'oro del Formula Ford Festival è ricco di nomi che hanno fatto strada nel mondo delle quattro ruote. Il primo a vincerlo fu Ian Taylor (Dulon) nel '72, mentre tre anni dopo si impose Geoff Lees (Royale). Il 1977 laureò campione assoluto della specialità Derek Daly (Hawke), mentre nell'80 il migliore risultò Roberto Moreno (Van Diemen), Julian Bailey (Lola) vinse l'edizione 1982 del Festival ed un altro inglese, Johnny Herberth (Quest), si aggiudicò la finale dell'85. Re della F. Ford del 1987 risultò Eddie Irvine (Van Diemen) casa che l'anno dopo bissò il successo con la clamorosa vittoria del nostro Vincenzo Sospiri, 22enne di Forlì, emigrato in Inghilterra ad inizio stagione in cerca di fortuna. L'anno scorso fu un brasiliano a vincere a Brands Hatch, Niko Palhares, il sudamericano, da tempo in Inghilterra, regalò così il terzo successo consecutivo alla Van Diemen, che il team Duckhams gli aveva fornito nella versione Rf 89 con motore preparato da Scholar. □

L'ESEMPIO PER TUTTI E' VINCENZO SOSPIRI

«Ritengo che sia bellissimo poter partecipare al festiva Ford — commenta Giacomo Smecca —. Andare in Inghilterra a misurarsi sul circuito di Brands Hatch, con i piloti più forti del mondo di questa categoria, costituisce per me un grande onore, è come essere la Nazionale». Certo i tre piloti italiani non avranno vita facile. Il fatto di dover correre con vetture diverse da quelle usate normalmente in gara in Italia; trovarsi di fronte ad un circuito sconosciuto non renderà la loro corsa molto semplice. «Non conosco gli avversari — afferma ancora Smecca — ma vi assicuro che mi impegnerò per andare il più forte possibile. Ripetere l'exploit di Sospiri, che nell'88 vinse la corsa, sarà estremamente difficile, ma ci proverò». Se le dichiarazioni di Smecca sono improntate all'ottimismo, un po' meno quelle di Gioli: «Sospiri era in una situazione diversa dalla nostra — dichiara il giovane livornese — Vincenzo, prima di prendere parte al Festival del 1988, aveva disputato 30 gare di F. Ford in Inghilterra. Conosce molto bene, quindi, pista e avversari. Per noi tutto sarà nuovo e non sarà certo facile andare avanti». Ecco, comunque, quello che Antonio Gioli pensa del circuito inglese: «Ho visto la pista lo scorso agosto, girandoci a piedi. Si tratta di un circuito piuttosto difficile dal punto di vista tecnico. Ci sono curvoni veloci da terza e quarta piena oltre a parecchi sali e scendi. Per questo sarà grande la differenza con i tracciati lenti su cui sino a ora abbiamo corso in Italia. Certo sento moltissimo il fascino di questo tracciato. Vado a Brands Hatch comunque con la massima tranquillità, cercando solo di guidare bene. Tutto quello che verrà in più sarà di guadagnato». Cosa prova Giovanni Gulinelli, terzo membro della spedizione italiana in Inghilterra, a rappresentare l'Italia al Formula Ford Festival, un vero e proprio campionato del mondo della specialità in prova unica? «Sinceramente sono molto curioso di vedere come reagirà a questo severo impegno. Per il momento non sento il peso di dover rappresentare l'Italia in campo internazionale». E il suo giudizio sul circuito invece? «La pista club di Brands Hatch è corta per gli inglesi, ma non per noi. Con i nostri parametri la giudichiamo lunga e veloce». E per quel che riguarda il risultato finale, c'è qualche speranza di ben figurare? «Attualmente non me la sento di giudicare se uno di noi è in grado di poter ben figurare. Potenzialmente le possibilità ci sono, anche se durante il campionato in Italia abbiamo pilotato vetture diverse». □



LA NOVITA'
ROVER 100

PICCOLA DI LUSO

**Rispetto alle rivali di segmento
è la più curata nei particolari
C'è anche una versione sportiva**

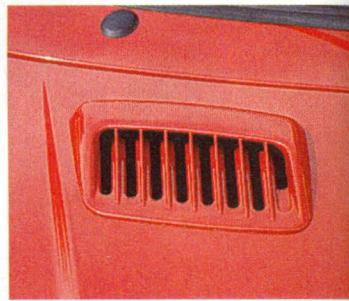
Paul McAngus, direttore marketing e comunicazione della Rover Italia, in pochissime parole ha dato l'esatta definizione della nuova Rover 100: «L'Austin Metro andava a fare la spesa, la Rover 100 va in discoteca». La Rover 100 non è infatti un restyling della Austin Metro anche se l'involucro è simile e uguali sono il tetto, le fiancate, le portiere. Tutto il resto è diverso: la 100 è più lunga, più larga. Ha un Cx di 0,36 contro il precedente 0,39 e dispone di meccanica nuova. Nuovi sono i motori, ora disponibili in due differenti cilindrate rispettivamente di 1100 e 1400 cc con potenze che oscillano dai 60 ai 95 cavalli della Gti, così come il cambio e le sospensioni. All'esterno, basta guardarla. L'investimento per la progettazione è stato di circa 400 miliardi. Non può passare inosservato un concetto innovativo della Rover applicato a una piccola vettura: se un cliente non può raggiungere o non vuole una vettura grande, può però avvicinarsi a una piccola e desiderarla con finiture attribuiti della «grande», e così è con la Rover 100. Addirittura il modello Gs, 1400 di cilindrata, dispone di serie degli interni (selleria completa intendiamo) in pelle e di inserti sulle portiere e sul cruscotto, in radica di noce. Effettivamente la personalità fra Metro e 100 è diversa ed è giusto che abbia un nome nuovo. Ciò vale per i vari mercati perché quello di Casa, quello inglese cioè con una tradizione che in alcuni casi è solamente ostinazione di chiara impronta anglosassone, continuerà a chiamarla Metro, Rover Metro, giustificando ciò per la popolarità che il nome Metro gode in Gran Bretagna. Questa vettura da città o da week end — perché bisogna considerarla tale — unisce la tradizionale qualità ed eleganza Rover, al fatto che sia vettura compatta, però di linea gradevole e nel contempo sia confortevole e consenta prestazioni moderne pur rimanendo economica nell'acquisto e nella gestione. Le somiglianze con la serie superiore ri-

guardano, dall'alto di gamma verso il basso ad esempio, il motore, i sedili, il cambio. La sua produzione sarà di circa 150.000 vetture all'anno. La commercializzazione in Italia che conta oggi una rete di 143 concessionari esclusivi e 350 officine, avverrà in questi giorni con una previsione di vendita di 15.000 pezzi nel 1991.

Carlo Massagrande



Per lo sviluppo della 100, la Rover ha investito ben 400 miliardi di lire. La nuova vettura ha poco in comune con la vecchia Metro; carrozzeria e interni sono stati rivisti e migliorati per offrire un valido prodotto sul mercato. Neppure la versione Gti è stata eccessivamente appesantita nel suo look, per non rovinare la sua impostazione sportiva





LA PROVA DEL ...NOVE



ESTETICA

Linea anteriore come tutte le vetture moderne con il cofano che spiove fra i fari anteriori, bassi e larghi. Le prese d'aria sul cofano, di serie su tutti i modelli, le conferiscono un segno di distinzione. La Gti è a tre porte solamente. La vettura piacerà sicuramente a un pubblico sia maschile che femminile.

MOTORE

Per la Gti il motore è quello della Rover 214 bialbero da 95 cv, caratterizzata dall'originale sistema a viti lunghe che attraversano e collegano testata, monoblocco e carter. Per potenza e coppia si sposa bene al tipo di vettura rendendola non eccessivamente sportiva ma equilibrata nelle sue prestazioni brillanti.

ABITABILITA'

Nonostante le sue contenute dimensioni esterne, (3,50 metri di lunghezza, 1,77 di larghezza, 1,33 di altezza) dispone di una buona abitabilità davanti. I passeggeri posteriori si devono adattare, se di taglie forti. Lo schienale posteriore abbattibile e la capacità di carico passa così da 230 a 954 litri.

CONFORT

È più confortevole di quanto si possa supporre guardandola, anche in termini di accessori. I sedili sportivi si fanno apprezzare per la loro efficacia, essendo sulla Gti anche a regolazione lombare. Non confortevole invece il volante di grosse dimensioni, poco idoneo comunque alle mani di una gentile signora.

CAMBIO

È quello manuale della 214, di facile innesto e con rapporti adatti alle prestazioni. Ecco le velocità in kmh nelle singole marce, a 4000 e 6350 giri, cioè al regime di coppia e potenza massima: 1. 30,440/48,323; 2. 53,520/84,963; 3. 78,120/124,125; 4. 98,920/157,035; 5. 122,240/i 185 si toccano a 6053 giri.

INTERNI

Il tessuto dei rivestimenti della Gti è di tipo particolare, molto inglese. Il volante è di tipo sportivo. È più sobria rispetto alle altre versioni, non presenta inserti in radica e non può avere come optional la selleria in pelle. È insomma di impronta più sportiva. Rosse sono le cinture di sicurezza.

ACCELERAZIONE

Con 870 kg di peso a vuoto e 95 cv a disposizione, il rapporto peso/potenza è di 9,15 kg/cv. I cronometri si fermano da 0 a 100 kmh dopo 9"8. Diamo i valori della concorrenza (rilevati dalla rivista Auto): 12" per la Y10 Gti i.e. 12"0, 9"3 per la Citroën Ax Gti, 12" per la Opel Corsa 1,4 Joy e 9"6 per la Peugeot 205 Rally.

MANOVRABILITA'

Si guida bene. Le sospensioni sono quelle Hydragas con doppia barra sulla Gti. La guida veloce è nettamente differente e le versioni non Gti sono da guidare con uno spirito più cittadino. La manovrabilità è buona ma per una vettura del genere il servosterzo sarebbe indicato, almeno come optional.

ACCESSORI

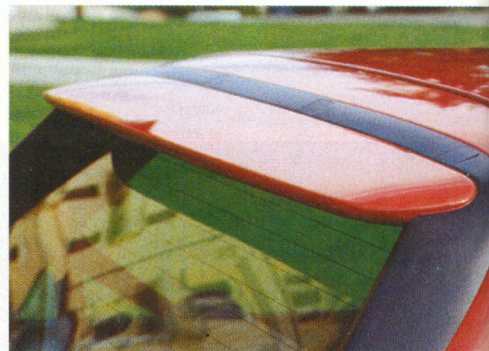
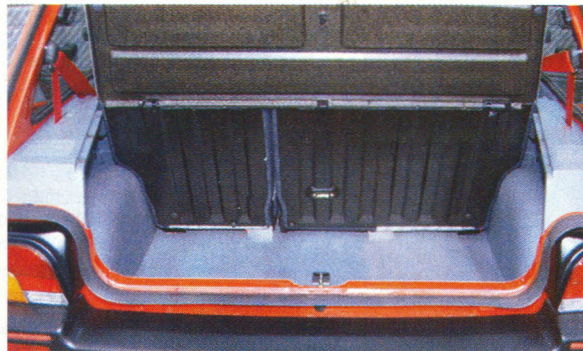
Abbiamo riportato in altra parte il lungo elenco di accessori che equipaggia tutta la gamma «100». La Gti in più ha i cerchi in lega, i sedili sportivi, gli spoiler anteriore e posteriore e altri elementi che la caratterizzano. I paraurti integrali neri sono con inserto rosso (sugli altri l'inserto è cromato).

QUANTI ACCESSORI SULLA 114 GS

PELLE E RADICA PER GLI INTERNI

■ Per il mercato italiano sono previste tre versioni con quattro modelli. Quelli di entrata sono il Rover 111 Si 3 e 5 porte con il nuovo monoalbero di 1100 cc da 60 cv capace di una velocità massima di 155 kmh. Il suo prezzo è di L. 12.200.000 franco concessionario iva inclusa per la 3 porte. Poi vi è la Rover 114 Gs 5 porte, la versione più elegante e più completa di accessori che, come abbiamo detto, ha inoltre interni in pelle, inserti in radica, e regolazione lombare del sedile. Il motore è 1400 cc da 76 cv, capace di portare la vettura alla velocità di 165 kmh; il prezzo è di lire 15.100.000. Noi abbiamo provato invece la versione sportiva della piccola Rover, la 114 Gti che monta il bialbero 4 cilindri a 16 valvole a iniezione elettronica da 95 cv che sviluppa 185 kmh di velocità massima. Per conservare un suo stile sportivo, è a tre porte e non si può richiedere quali optional l'interno in pelle né gli inserti in radica. Il prezzo è di lire

14.700.000. Tutti i modelli adottano, di serie, gli alzacristalli elettrici, i fari alogeni, le doppie luci retronebbia, i due retrovisori regolabili, il segnale acustico luci accese, la chiusura centralizzata, gli appoggiatesta anteriori regolabili, il sedile posteriore sdoppiato asimmetricamente, le cinture di sicurezza su tutti i sedili e regolabili su quelli anteriori, 4 altoparlanti e antenna sul tetto. Insomma, non potendo definirla una utilitaria, la si può chiamare la mini di lusso per la città. □



IL PARERE COLTO PER STRADA

AGILE E SPORTIVA

ELENA BRUNO

26enne, romana, laureata in legge, assistant general manager d'azienda.

Trovo la nuova Rover 100 simpatica e divertente. Poiché amo le auto sportive prediligo la 114 Gti ma mi ha affascinato anche la 1400 oltre alla 1100 disponibile con gli interni in pelle e radica. Spazio dietro ai sedili anteriori? Mi sembra che ce ne sia abbastanza nel caso in cui chi è seduto davanti non è alto due metri! È alta, invece, la soglia di entrata e per uscire è necessario alzare notevolmente le ginocchia. La giudico dinamica per una persona sempre in movimento e che non ha tempo da perdere nei parcheggi. Gli accessori disponibili e che ho trovato sulla 114 Gti non li riscontro sulla mia, tra l'altro in diretta concorrenza. Meglio non fare nomi...



Sopra a sinistra, il vano portabagagli, la capienza può essere aumentata ribaltando gli schienali posteriori. Sopra, lo spoiler posteriore della 114 Gti e, a lato, il cerchio. In basso, la 114 Gs disponibile nella versione a cinque porte



LE CONCORRENTI

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



AUTOBIANCHI Y10 GT I.E.
cilindrata: 1301 cc
velocità max: 175 kmh
prezzo: 15.329.580



CITROËN AX GT
cilindrata: 1360 cc
velocità max: 180 kmh
prezzo: 14.889.230



OPEL CORSA 1.4 JOY
cilindrata: 1389 cc
velocità max: 168 kmh
prezzo: 14.724.000



PEUGEOT 205 RALLYE
cilindrata: 1294 cc
velocità max: 190 kmh
prezzo: 15.941.000

1989 (gennaio-settembre)	1990 (gennaio-settembre)	Trend
95.881	94.722	↓
42.709	35.075	↓
16.446	21.741	↑
55.678	64.241	↑

LA SCHEDA TECNICA

I dati si riferiscono alla Rover 114 Gti, oggetto della nostra prova.

Motore:

quattro cilindri in linea, due assi a camme in testa, punterie idrauliche, 4 valvole per cilindro posizionato anteriormente trasversale, realizzato completamente in alluminio; cilindrata 1396 cc; alesaggio x corsa 75,0x79,0 mm; rapporto di compressione 9,75:1; potenza massima cv/giri 95/6350; coppia massima kgm/giri 12,6/4000; alimentazione ad iniezione elettronica «single point».

Autotelaio:

sospensioni anteriori indipendenti a bracci di diversa lunghezza, con elementi Hydragas, barra antirollio e ammortizzatori; sospensioni posteriori indipendenti con elementi Hydragas, interconnessi con quelli anteriori, barra antirollio; sterzo a pignone e cremagliera, non servoadassistito, con diametro di sterzata di 10,7 metri (9,8 sugli altri modelli); frizione monodisco a secco.

Impianto frenante:

freni anteriori a disco e posteriori a tamburo, con servofreno.

Trasmissione: trazione anteriore; cambio meccanico a cinque rapporti; cerchi 5,5 J x 13 in lega leggera; pneumatici radiali 185/55 HR 13.

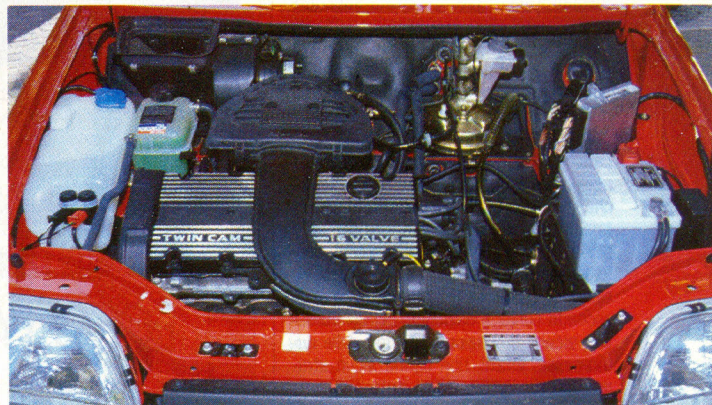
Dimensioni e pesi:

lunghezza 1775 mm; altezza

1377 mm; passo 2270 mm; carreggiate ant./post. 1348/1297 mm; peso a vuoto 870 kg; capacità serbatoio carburante 35 lt; capacità bagagliaio 230lt.

Prestazioni e consumi:

velocità max 185 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 9"8; chilometro da fermo in 31"5; consumo km/litro a 120 kmh 15,6 km.



PUO' ESSERE L'EREDE DELLA METRO MG

Una versione sportiva della nuova Rover non poteva di certo mancare e il nostro Marco Maestrini l'ha immaginata già «pronta corse» nel disegno sotto. Come possono non tornare alla mente le Mg metro, vetturette «piccole e cattive» che diedero vita a un combattutissimo trofeo monomarca qualche anno fa? Si corse in Italia

dall'83 all'85 e le tre edizioni disputate furono tutte molto interessanti. Capaci di calamitare l'attenzione di piloti e preparatori che avevano dei trascorsi nel turismo in pista, che in quegli anni languiva in Italia, le Mg Metro diedero vita a uno challenge sempre molto seguito. Nell'83 Duilio Rubini sconfisse Gianfranco Ricci proprio all'ulti-

ma prova, mentre nell'84 fu la volta di Gianpaolo Pace. L'85 vide Ricci prendersi l'agognato successo. Poi le vetture continuarono a gareggiare nell'ambito delle corse club. Come dimenticare, inoltre, la Mg Metro 6R4 da Rally, autentica «mini bomba» che arrivò tardi sulla scena iridata e si vide tarpate le ali dal cambio dei regolamenti e dalla conseguente limitazione alle Gruppo A. Una vettura, quella, che prometteva molto e che nelle mani dei vari Wilson, McRae, Pond, Eklund, fece solo in tempo a far intravedere il suo potenziale nell'86. Adesso, con la Rover 114 Gti

16 valvole, potrebbe essere nata l'erede della Mg Metro. Magari per correre nel Civt di casa nostra. □



SI PARCHEGGIA NEI SOTTERRANEI CON IL METANO

NEI parcheggi sotterranei pubblici e nelle autorimesse private stanno sorgendo seri problemi per tutte le auto alimentate a Gpl. A segnalarglielo è stata l'Unione Nazionale Consumatori che ha ripescato un decreto ministeriale di quattro anni fa secondo cui il parcheggio di autoveicoli alimentati a gas «avente densità superiore a quella dell'aria» è consentito soltanto nei piani esterni non comunicanti con quelli interrati. Il parcheggio sotterraneo, quindi, è vietato alle vetture che adottano l'impianto a Gpl (gas di petrolio liquefatto) che è poco denso e tende a stratificarsi sul terreno creando situazioni di pericolo; non avranno alcun divieto di parcheggio nei sotterranei le vetture alimentate a metano, un gas molto volatile e percettibile all'olfatto. Questa interessante disposizione adottata con il preciso scopo di prevenire le fughe di gas rivela, secondo l'unione nazionale dei consumatori, alcune limitazioni: i gestori delle autorimesse, infatti, non hanno alcun strumento per distinguere le auto a Gpl da quelle alimentate a metano. A questo proposito è stato suggerito l'impiego di un bollo auto di diverso colore per le due categorie.



TOYOTA PREVIA: DEBUTTO ITALIANO RINVIATO

NON È ancora stata prevista in Italia la commercializzazione della Toyota Previa (nella foto), il pratico e moderno monovolume della Casa giapponese presentato in anteprima allo scorso salone dell'automobile di Ginevra. Su questo veicolo i tecnici della Toyota hanno cercato in tutti i modi di conciliare prestazioni e abitabilità offrendo una linea esterna e interna tipicamente futuristica capace di staccare la Previa dagli altri veicoli della stessa classe. Il principale apporto all'eccezionale maneggevolezza della Toyota Previa viene dalla sistemazione centrale del motore inclinato di 75 gradi. Nei van tradizionali a motore centrale i maggiori problemi riguardavano gli interventi di normale manutenzione; sulla Previa i tecnici Toyota hanno collocato in punti facilmente accessibili tutti gli organi che necessitano di una periodica manutenzione. Il motore è un 4 cilindri di 2400 cc a 16 valvole capace di erogare circa 138 cv con una coppia di 21,4 kgm a 1400 giri.



CON IL DUE LITRI TURBO DA 182 CV POTRÀ RAGGIUNGERE I 220 KM/H ECCO LA DEDRA A TRAZIONE INTEGRALE

DOVREBBE aggirarsi intorno ai 40 milioni di lire il prezzo di vendita della nuova Lancia Dedra Integrale che farà il suo debutto ai primi di dicembre. A questa vettura, che si collocherà ai vertici della gamma, la rivista Auto ha dedicato un servizio sul numero di novembre da poco in edicola. Per quanto riguarda la motorizzazione la Casa di Chivasso ha scelto il due litri di 1995 cc sovralimentato con turbocompressore e completo di intercooler capace di sviluppare 182 cv. Le prestazioni saranno di tutto rispetto e già si parla di una velocità di punta prossima ai 220 km/h. Il sistema di trazione integrale adottato sulla Dedra, e sviluppato in collaborazione con la Steyr Puch riprende lo schema già adottato con successo sulle Delta vincenti nei rally e a questo proposito non dovrebbe variare per la Dedra la ripartizione asimmetrica della coppia. Per accogliere il differenziale posteriore a inserimento elettropneumatico verrà ridotta, con ogni probabilità, la capienza del serbatoio del carburante. La novità principale della Lancia Dedra Integrale riguarda la presenza di una centralina elettronica in grado di disattivare il differenziale posteriore a velocità inferiori a 25 km/h con il preciso scopo di migliorare la motricità in condizioni particolari. Gli interni saranno più raffinati mentre la vettura sarà riconoscibile esteriormente per la presenza di uno spoiler posteriore sopra il cofano del vano portabagagli e per la scritta



La Dedra Integrale è riconoscibile per le scritte e l'alefione posteriore (foto Siccardi)

«integrale» sui marchietti applicati sotto i gruppi ottici posteriori e sulle fiancate appena sotto gli indicatori di direzione laterali. I paraurti anteriore e posteriore adatteranno un piccolo spoiler mentre i sottoporta verranno applicate piccole bandelle. A dicembre dovrebbe debuttare anche la Dedra due litri turbo da 160 cv a trazione anteriore in grado di superare i 200 km/h.

LA OPEL CALIBRA SECONDO ZENDER

ANCHE la Opel Calibra, a pochi mesi dalla sua commercializzazione, è finita sotto le cure di Zender. Il preparatore tedesco ha infatti realizzato un kit di trasformazione che ha contribuito a rendere più cattivo il nuovo coupé della Opel; il paraurti anteriore adotta ora uno spoiler più pronunciato mentre ai sottoporta sono state applicate piccole minigonne che riprendono il disegno del frontale. Sopra il cofano posteriore è stato applicato un vistoso alettone molto simile a quello già adottato dalla Sierra Cosworth. I cerchi in lega tradizionali sono stati sostituiti da altri scomponibili di costruzione Zender nella misura 7 x 15. A livello meccanico sono state apportate alcune modifiche al cambio che ora monta rapporti più ravvicinati e all'assetto più basso di circa 30 mm rispetto alla vettura di serie. La Zender non ha comunicato al momento il prezzo di questo kit di trasformazione.



PRESTO IN CINA UNA FABBRICA DELLA VOLKSWAGEN

CARL Hahn, presidente del gruppo Volkswagen, firmerà il prossimo 20 novembre un contratto con i responsabili del governo di Pechino per la costruzione di una fabbrica in Cina. Lo stabilimento, che dovrebbe essere ultimato e inizialmente operativo entro i prossimi due anni, verrà realizzato in collaborazione con la Faw, First Automobile Works, a Changchun nella regione nordorientale della Cina; la produzione verrà avviata nel 1993 mentre si prevede di raggiungere il pieno regime tre anni dopo con una quota di 150.000 vetture della classe Golf e Jetta. Gli investimenti ammontano a 1,5 miliardi di marchi (circa 1.122 miliardi di lire) che verranno finanziati da entrambi i partner. Tuttavia, la Volkswagen avrà soltanto una partecipazione di minoranza nella nuova fabbrica.

IN GERMANIA NUOVE AGEVOLAZIONI PER IL DIESEL

LE AUTOVETTURE equipaggiate con propulsori diesel che superano le norme Usa per i gas di scarico e che emettono più di 0,08 g/km di particelle di fuliggine, verranno esentate per un determinato periodo dal pagamento del bollo di circolazione. È questo il passo più significativo di un progetto di legge del governo di Bonn che dovrebbe tra breve entrare in vigore con validità retroattiva a partire dal settembre '90. L'esenzione, che varierà in funzione della cilindrata, verrà concessa per un periodo variabile da sei a 22 mesi. Era dai primi mesi dello scorso anno che in Germania i motori diesel non ottenevano agevolazioni di carattere ecologico in Germania.



L'ALFA PROPONE IL BOXER 16V ANCHE SULLA 33 FAMILIARE

L'ALFA Romeo presenta due nuove versioni della 33 Sport Wagon oltre a una berlina della stessa gamma con il motore di 1,5 litri a iniezione elettronica. La piccola familiare della Casa di Arese, quindi, è ora disponibile anche con il sedici valvole di 1712 cc iniezione capace di erogare 137 cv che, già sulle berline Boxer 16V e Boxer 16 V Quadrifoglio, ha incontrato un significativo successo di vendite. La nuova versione determina un'ulteriore qualificazione della giardinetta sportiva dell'Alfa nella parte alta della gamma. Accanto alla nuova station wagon 16V, la Casa del Biscione propone un'altra familiare a trazione integrale, come la 1.7 a iniezione elettronica, ma dotata del motore di 1351 cc ad alimentazione singola a carburatore; estrema versatilità di impiego anche nelle condizioni climatiche più impegnative e sui fondi più difficili grazie al sistema 4x4 a controllo elettronico inseribile anche durante la marcia. Oltre alle due station Wagon, l'Alfa propone una nuova versione della berlina con il motore di 1500 cc ora dotato di iniezione elettronica. Anche queste tre nuove versioni hanno beneficiato dei consistenti aggiornamenti stilistici introdotti a gennaio sulle nuove gamme Sport Wagon e 33 berlina, oltre alle migliori sviluppatte sulla parte meccanica. I prezzi, chiavi in mano: la Sport Wagon Boxer 16V costa lire 24.823.400 (25.799.200 per la versione catalizzata), la 33 Sport Wagon 1.3 4x4 costa lire 21.289.100 mentre la 33 berlina 1.5 i.e. costa lire 19.349.400 (20.325.200 per la catalizzata).

L'IMPEGNO ENIMONT NEL SETTORE AUTO

LA ENIMONT, in occasione del Gran Premio d'Italia di F. 1 disputato a Monza, ha presentato un'interessante vettura da città realizzata facendo largo uso di materie plastiche. Si tratta della Aixam 500 (nella foto), prodotta in Francia e non ancora omologata per il mercato italiano, che presenta una carrozzeria tutta in plastica ricavata mediante termoformatura di particolari lastre messe a punto da una società del gruppo Faini, la Nuova Soplà, utilizzando anche l'Abs e i poliuretani prodotti dalla Enimont. Questa società ha messo a punto due tipi di lastre in funzione delle zone di impiego; anche altre parti della vettura sono state realizzate con abs Enimont, come il cruscotto, le finiture laterali, i paraurti, il tunnel centrale. Il risultato è una vettura con una struttura rigida e leggera (il peso è di soli 400 kg) che consente di ottenere consumi molto contenuti (si parla di circa 30 km/litro).



A NATALE IL NUOVO CODICE STRADALE?

SE NON ci saranno intoppi di natura parlamentare la Camera potrebbe approvare il disegno di legge relativo al nuovo codice della strada entro la fine dell'anno. Nel programma del lavoro, fissato dall'assemblea di Montecitorio nel periodo che arriva fino alla fine di dicembre, è stata inserita anche l'approvazione del disegno di legge-delega al Governo per la revisione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. L'attuale codice risale al 1959 per quanto riguarda la sua prima stesura, un periodo in cui il numero di autovetture in circolazione era dieci volte inferiore rispetto a quello attuale; la riforma, alla quale hanno lavorato decine di commissioni, non è mai giunta in porto tanto che, negli ultimi anni, si è preferito modificare alcune parti senza mai giungere a una vera riforma.

1989: MENO MORTI IN AUTOSTRADA CHE NELLE CITTA'

GLI INCIDENTI automobilistici mortali sono più numerosi in città che in autostrada. Questo dato, relativo allo scorso anno, è emerso dalla statistica annuale degli incidenti pubblicata in occasione della conferenza nazionale sul traffico e sulla circolazione tenutasi di recente a Stresa. L'anno scorso sulle strade urbane ci sono stati 2.547 morti e 154.072 feriti mentre sulle autostrade e sulle statali le cifre scendono rispettivamente a 2.381 e 40.092. Sul totale, rispetto all'anno precedente, gli incidenti sono diminuiti passando da 292.762 a 288.341 mentre il numero dei decessi è calato di circa 500 unità. Il giorno più nero è stato il 17 giugno quando, nell'arco di 24 ore, hanno perso la vita 31 persone e altre 342 sono rimaste ferite. Per quanto riguarda la classifica delle regioni in cui si verificano più incidenti il primato è del Lazio (58.873) seguito dalla Lombardia (46.000).

JOINT-VENTURE TRA AGIP PETROLI E NISSAN ITALIA

AGIP Petroli e Nissan Italia, la maggiore Casa automobilistica giapponese presente in Europa, hanno siglato lo scorso primo settembre un accordo di collaborazione. Lo spirito di cooperazione che anima questa joint-venture prevede lo sviluppo di una serie di iniziative atte a promuovere le migliori sinergie nel comune obiettivo, è quanto si legge nel comunicato stampa, di garantire la massima soddisfazione del cliente. L'impegno di Nissan e Agip, inoltre, prevede una stretta collaborazione nell'ambito di tutte le attività connesse alla tutela e al rispetto dell'ambiente, temi considerati di primaria importanza da entrambe le Aziende.

MINI RETROVISORI PER OTTENERE MINORI CONSUMI

LA BATTAGLIA per il contenimento dei consumi energetici si combatte anche attraverso i dettagli. La società inglese Montford Management ha studiato un nuovo tipo di specchi retrovisori esterni particolarmente ridotti in grado di ridurre la resistenza all'avanzamento dell'auto del 75%. Questo risultato garantisce, oltre a un elevato contenimento dei consumi, anche una minore rumorosità e un'eccellente visibilità anche nel caso di finestrini molto sporchi. A livello tecnico questi nuovi specchi retrovisori sono stati realizzati con un sistema di specchi e prismi capaci di offrire un'elevata visibilità posteriore; la sporgenza verso l'esterno dello specchietto non supera i 65 millimetri complessivi contro i circa 160 di quelli al momento montati da una buona parte delle autovetture in circolazione.

SONO IN ARRIVO I RADIOMOBILI BOSCH A 900 MHZ

DOPO la liberalizzazione del mercato anche la Bosch è scesa in campo per affrontare la grande battaglia esplosa fra le varie Case nel settore dei radiomobili a 900 MHz. La Casa tedesca ha realizzato due serie, Executive e Transpac, in funzione delle esigenze della clientela. Per quanto riguarda la prima saranno tra breve disponibili i modelli Bx357 e Bt357 che si differenziano per il numero delle memorie e per la presenza del sistema «viva voce» di serie sul Bt357. Sono due apparecchi destinati all'impiego prevalente in vettura; i prezzi di vendita delle due versioni sono rispettivamente di lire 1.770.000 per il Bx357 e lire 2.025.000 per il Bt357. Chi invece fosse interessato alla versione portatile potrà acquistare il Transpac 3132 (nella foto) che viene fornito completo di caricabatteria a 220 Volt; è anche disponibile un kit opzionale per trasformare il Transpac in un normale radiotelefono veicolare. Il 3132 è in vendita a lire 2.125.000.



RALLY 1. SERIE **ASSETTO KO E PASUTTI È SECONDO**

FINALE EFFERVESCENTE PER GAZZOLA NEL CHIANTI

IMPRUNETA — Dieci prove speciali ricche di emozioni, terminate in un finale di gara al cardio-palma. Questa in sintesi la 10. edizione del Rally Impruneta, gara valida come 5. prova del Trofeo Nazionale Rally e per la ottava prova della coppa Italia 5. Zona. Il Rally a massimo coefficiente, organizzato dalla Scuderia Corse Impruneta dopo una vigilia assai travagliata, è stato vinto dall'equipaggio cuneese Gazzola-Bessone, su una Lancia Delta 16V. della Astra Team. La Gara si è risolta a loro favore soltanto nelle ultime due speciali, quando cioè i loro compagni di scuderia Pasutti-Trentin su Bmw M3 dopo aver dominato il Rally fino alla 6. prova, gli hanno passato il testimone della corsa, a causa di una toccata avvenuta nel corso della stessa speciale. Cosa

che comprometteva l'assetto della vettura, facendogli perdere irrimediabilmente quel margine di vantaggio accumulato nel corso della gara. Prima però, il testimone era passato all'equipaggio salentino Ciraci - Carissimi, grazie ad una eccezionale crono fatto registrare proprio sulla 7. Ps che li proiettava al vertice della classifica provvisoria fino alla successiva prova. Nella nona l'equipaggio tarantino era costretto al ritiro e la leadership ritornava momentaneamente a Pasutti. Poi il Cuneese Roberto Gazzola vincendo gli ultimi due tratti cronometrati riusciva a riprendere il comando, terminando vincitore della gara fiorentina. L'interesse prioritario della gara riguardava la lotta per la leadership del Trn, dato che per la coppa Italia 5. zona, con il forfait

di Angelo Tarulli (impegni militari) e di Filippo Mattia (al via del Sanremo) per il bolognese Fabio Baggioni è stato facile controllare la gara senza strafare. Concludendo in quarta posizione assoluta ha messo una serie ipoteca per il successo finale nel campionato di zona. Ottima anche la prova del giovane pilota della Sport e Motori Dario Martinelli che, giungendo secondo nel Gruppo N e sesto assoluto si è ripreso la leadership del Gruppo nella classifica della coppa Italia 5. zona. Tornando a parlare del Trn, la vittoria di Gazzola al Rally Imprunetano, ne ha rivoluzionato la classifica provvisoria, infatti il bravo pilota piemontese, ha incamerato preziosi punti che dalla quarta posizione in cui era alla vigilia, si è portato a ridosso del leader Danilo Cortese, poco fortunato nella gara toscana in quanto giunto al traguardo soltanto in quinta posizione assoluta. Da sottolineare, inoltre, la bella prova del pratese Fabio Bolognesi giunto al traguardo in terzo e primo di Gruppo N, con la Renault 21 Turbo preparata dalla Papini & Cambi a conferma di una ritrovata competitività.

Giannandrea Cherubini

IL VINCITORE

GARA TUTTA IN RIMONTA

IMPRUNETA — Roberto Gazzola è sceso in terra toscana deciso a recuperare terreno nei confronti del leader del Trn. Danilo Cortese che a sua volta, con ancora due gare da disputare si sentiva abbastanza sicuro dall'alto dei suoi 11 punti di vantaggio sul pugliese Gianni Ciraci: «*Si! Sono venuto qua in Toscana — esordisce il pilota di Cuneo — deciso ad insidiare la leadership di Cortese, ed in parte ci sono riuscito. La gara non è iniziata molto bene per me, infatti se nella 1. speciale volutamente sono andato cauto per saggiare la vettura, nella seconda ho perso un po' di tempo per l'uscita di strada di un concorrente e questo mi ha attardato nella classifica provvisoria. Poi dopo il primo riordino ho ripreso il mio ritmo e sulla 4. prova ho fatto il miglior tempo che mi ha consentito di risalire nella classifica. Certo al termine del primo giro non credevo di poter recuperare 30" da Pasutti, ma poi visto il successo ottenuto nella 1. speciale del secondo giro, mi sono concentrato al massimo e sulle ultime due Ps ho sferrato l'attacco decisivo, quindi sostenuto da una vettura veramente al top, sono riuscito nell'impresa, grazie anche al ritiro di Ciraci e ad alcuni problemi di assetto riscontrati sulla Bmw di Pasutti sulle ultime prova, dovuti ad una toccata. Sono molto contento di questo successo perché riapre un campionato che alla vigilia di questa gara sembrava cosa fatta per Cortese.*»



RALLY 1° SERIE

Impruneta (Fi) 13/14 ottobre 1990

10. rally impruneta

gara valida per Trofeo Rallye Nazionali e per la Coppa Italia 5. zona (coeff. 5)

Le classifiche

Assoluta: 1. Gazzola-Bessone (Lancia Delta 16V) in 50'12"; 2. Pasutti-Trentin (Bmw M3) a 2"; 3. Bolognesi-Mascherini (Renault 21 Turbo) a 1'20"; 4. Biaggioni-Tosi (Opel Kadett 16V) a 1'53"; 5. Cortese-Peschino (Lancia Delta Integrale) a 2'42"; 6. Martinelli-Sera (Renault 5 Gi Turbo) a 2'44"; 7. Baldacci-De Angelisi (Lancia Delta Integrale) a 3'04"; 8. Pucci-Paranti (Renault 5 Gi Turbo) a 3'51"; 9. Guarducci-Randazzo (Renault 5 Gi Turbo) a 3'53"; 10. Gelmuizzi-Pedroni (Lancia Delta Integrale) a 4'24".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bertolini-Peccioni in 1.00'05"; 2. Pieraccioli-Mazzini a 34"; 3. Becucci-Mattiolli a 1'47"; 4. De Filippo-Morgan a 3'33"; 5. Villani-Villani a 4'07"; 6. Bacci-Floris a 4'30" (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Donati-Donati in 56'59"; 2. Vanni-

Garuglieri a 25"; 3. Pettini-Bicchierini a 1'11"; 4. Torrente-Cammilli a 1'35"; 5. Noff-Bardi a 2'21"; 6. Mellillo-Sorce a 2'32"; 7. Collini-Giustini a 5'08" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Calvanelli-Invernali in 57'07"; 2. Ferrar-Schiavich a 6"; 3. Cerone-Scheri a 12"; 4. Sant'Arcangeli (Peugeot 205 Gti) a 1'07"; 5. Molinari-Ulii a 2'20"; 6. Tigili-Gostinelli a 3'38"; 7. Bianchi-Notaristefano (Peugeot 205 Gti) a 5'54"; 8. Scarpelli-Bacci a 6'08"; 9. Casadel-Toll a 6'27" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Salvatore-Boschi in 56'15"; 2. Ravaglioli-Bresciani a 26"; 3. Lambiase-Navarichi a 2'12"; 4. Bongiovanni-Conti (Opel Kadett 16V) a 2'48"; 5. Giannelli-Bruscoli (Opel Kadett Gsi) 3'48" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Martinelli-Sera in 52'56"; 2. Pucci-Paranti a 1'07"; 3. Guarducci-Randazzo a 1'09"; 4. Pucci-Giorgetti a 2'37"; 5. Melegari-Bonfatti a 3'14"; 6. Comperchio-Manca a 3'58"; 7. Aliquo-Nizza a 4'17"; 8. Parisi-Parisini a 13'16" (tutti su Renault 5 Gi Turbo).

Shockfester

TECNICA DI ASSETTO

Revisione

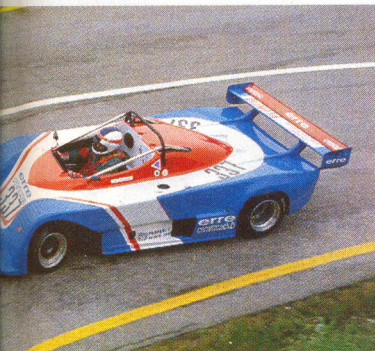
MODIFICHE E TARATURE BILSTEIN

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

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



Gazzola, sopra, ha vinto a Impruneta grazie a un finale in crescendo. Alle sue spalle Pasutti, a fianco (Photo4), secondo per noie all'assetto. Nella salita di Alghero Baribbi, sotto a sinistra, ha fatto cinquina; mentre Magliona, sotto (Attualfoto) è giunto 2.



Classe oltre 2500: 1. Bolognesi-Mascherini (Renault 21 Turbo) in 5'32"; 2. Ciani-Lanotte (Lancia Delta 16V) a 3'51"; 3. Mantellassi-Calevi (Lancia Delta 4Wd) a 10'00".

GRUPPO A
Classe 1150: 1. Mattanini-Ferrara in 59'48"; 2. Viscani-Fantini a 2'18"; 3. Squilloni-Becucci a 3'32"; 4. Ghelli-Tonit a 4'29" (tutti su A112).

Classe 1400: 1. Balli-Pancarri (Peugeot 205 Rallye) in 1'00'55"; 2. Florenza-Vitelli (Fiat Uno 70) a 1'00"; 3. Ruberti-Caglio (Peugeot 205 Rallye) a 9'18".

Classe 2000: 1. Biaggioni-Tosi (Opel Kadett 16V) in 52'05"; 2. Ferraretto-Zuccato (Opel Manta Gte) a 5'50"; 3. Galletti-Geili (Fiat Ritmo 130) 9'59"; 4. Ermini-Manzini (Fiat Ritmo 130) a 11'44".

Classe oltre 2500: 1. Gazzola-Bessone (Lancia Delta 16V) in 50'12"; 2. Pasutti-Trentin (Bmw M3) a 2"; 3. Cortese-Paschino (Lancia Delta Integrale) a 2'42"; 4. Baldacci-De Angelis (Lancia Delta Integrale) a 3'04"; 5. Gelimuzzi-Pedroni (Lancia Delta Integrale) a 4'24"; 6. Vitamina-Cacciari (Renault 5 Gt Turbo) a 4'28".

SALITA AD ALGHERO PIAZZA D'ONORE PER MAGLIONA

IN VETTA ALLA SCALA BARIBBI FA... CINQUINA

ALGHERO — La solita, ma sempre affascinante, kermesse motoristica che si svolge ormai da 35 anni sui tornanti di Scala Piccada ha consacrato per la quinta volta il bresciano Ezio Baribbi. L'alfiere del Brescia Rally ha percorso le due manche (complessivi 12 chilometri) tra due ali di folla entusiasta, della quale è ormai diventato beniamino. La sua Osella Pa/9 ha sfiorato (mancandolo di soli 12 centesimi) il record della gara, che già appartiene allo stesso Baribbi, ottenuto nel 1988. Per le migliaia di persone che dalle prime ore del mattino hanno preso d'assalto i lati del tracciato della Scala Piccada, la levataccia non è stata inutile: oltre tre ore di spettacolo avvincente per una manifestazione che più invecchia e più migliora, quasi come il vino di queste parti. A dare via libera alla vittoria di Baribbi ha contribuito anche il ritiro di Giulio Regosa il cui motore è rimasto inchiodato a metà della prima manche. Fuori Regosa l'avversario più temibile diventava Uccio Magliona, il più forte scalatore isolano in attività e profondo conoscitore del percorso. Ma il pilota sassarese davanti a un Baribbi scatenato non poteva che accontentarsi della seconda piazza davanti ad altri due conterranei: Marco Satta e Ignazio Sechi, tutti su Osella Pa/9. Nei primi 10 le Lucchini di Ivan Butti, e del bolzanino Helmut Prossliner, rispettivamente quinto e settimo. La corsa ha avuto di una coda thrilling post gara quando i commissari sportivi hanno eseguito alcune verifiche d'ufficio e, tra queste, quelle nella classe 1300 del Gruppo N sono stati squalificati per irregolarità Pasquale Manca e Auro Siddi che la classifica vedeva rispettivamente al 1. e 3. posto.

Gianni Olandi

VELOCITÀ IN SALITA

Alghero (Ss), 14 ottobre 1990

35. Scala Piccada

gara valida per la Coppa Csci

Le classifiche

Assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa/9) in 5'43"60; 2. Magliona (Osella Pa/9) a 9"72; 3. Satta (Osella Pa/9) a 18"76; 4. Sechi (Osella Pa/9) a 30"72; 5. Bitti (Lucchini Sport) a 35"99; 6. Tomatore (Osella Pa/6) a 38"31; 7. Prossliner (Lucchini Sn) a 42"67; 8. Palla (Lucchini Alfa) a 59"94; 9. Nonnis (Grd Alfa Romeo) a 1'25"81; 10. Fantì (Ams) a 1'36"63.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Masala in 8'25"08; 2. Arru a 11"96; 3. Pais a 30"05; 4. Canu a 30"69 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Bassu in 7'55"35; 2. Salls a 8"00; 3. Santacrus a 14"44; 4. Valdarchi a 16"65; 5. Orefice a 19"03; 6. Solinas a 29"56; 7. Pittalis a 31"89; 8. Muzzu a 49"03 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Sotgia (Opel Corsa) in 7'55"99; 2. Pes (Peugeot 205 Gti) a 17"97; 3. Satta (Peugeot 205 Gti) a 1'08"91.

Classe 2000: 1. Bacchella (Opel Kadett Gsi) in 7'43"65; 2. Pala (Fiat Ritmo 130) a 5"23; 3. Sanna (Fiat Ritmo 130) a 9"27; 4. «Donchisciotte» (Peugeot 205 Gti) a 10"00; 5. Caria (Fiat Ritmo 130) a 11"78; 6. Candada (Fiat Ritmo 130) a 19"99.

Classe 2500: 1. Cuccheddu in 7'19"47; 2. Satta a 63"100; 3. Zedda a 3"92; 4. Marfinez a 5"87; 5. Lasia a 13"98; 6. Cocco a 19"07; 7. Graziano a 23"14; 8. Picci a 33"70; 9. Di Lorenzo a 37"07; 10. Porcu a 1'07"19 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Loccia (Ford Sierra Cosworth) in 7'13"18; 2. Carlini (Lancia Delta) a 6"80; 3. Murgia (Ford Sierra Cosworth) a 7"91.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Marrone in 8'12"32; 2. Piras a 3"04; 3. Pintus 11"40; 4. Inzaina 12"02; 5. Lepori 21"53; 6. Pinna 10"98 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Niciché (Peugeot 205 Rallye) in 8'08"94.

Classe 1400: 1. Casula in 8'34"33; 2. Seddone a 16"69 (tutti su Fiat Uno).

Classe 1600: 1. Beccu (Fiat Ritmo) in 7'59"07; 2. Sechi (Peugeot 205 Gti) a 7"10; 3. Magrini (Fiat Ritmo 130) a 12"65.

Classe 2000: 1. Melis (Vw Golf Gti 16V) in 7'20"96; 2. Mendola (Fiat Ritmo 130) a 44"93.

Classe 2500: 1. Perez (Renault 5 Gt Turbo) in 7'38"04; 2. Caneglias (Fiat Uno Turbo) a 29"03.

Classe oltre 2500: 1. D'Aquila (Lancia Delta Integrale) in 7'26"11.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Mezzasalma (Fiat X 1/9) in 7'37"53; 2. Farris (Fiat X 1/9) a 29"17.

SPORT

Classe 1300: 1. Fantì in 7'10"23; 2. Orani a 49"14 (tutti su Ams).

Classe 1600: 1. Tomatore (Osella Pa/6) in 6'21"91.

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella Pa/9) in 5'43"60; 2. Magliona (Osella Pa/9) a 9"72; 3. Satta (Osella Pa/9) a 18"76; 4. Sechi (Osella Pa/9) a 30"72.

Prototipi: 1. Butti (Lucchini Sp) in 6'19"59; 2. Prossliner (Lucchini Sn) a 6"68; 3. Palla (Lucchini Alfa) a 23"95; 4. Monnis (Grd Alfa) a 49"82; 5. Licheri (Lucchini Sn) a 1'25"81.

L'OBIETTIVO

CENTESIMO CENTRO

ALGHERO — Per Ezio Baribbi è questa la quinta vittoria sui tornanti che portano al belvedere della Siesta e il centesimo successo assoluto dell'attività sportiva di scalatore. «Sono evidentemente soddisfatto — ha detto subito dopo aver conosciuto il risultato cronometrico — anche perché questa corsa mi porta bene e oltre ad avere un percorso stupendo è una delle più valide sotto l'aspetto tecnico». Mentre Baribbi era impegnato nella sua scalata vittoriosa a Scala Piccada, Giulio Gerosa veniva messo fuori gara dai capricci del motore. «La gara è bella, tornerò per prendermi una rivincita». Anche in casa dell'Ac sassarese si respira aria di soddisfazione: «Ogni hanno — secondo Mario Ruggiu direttore di gara — la Scala Piccada ci crea qualche stato di ansia alla vigilia per la complessità dell'organizzazione. Poi al primo via tutto fila liscio. Questo pubblico è meraviglioso forse perché la lunga attività sportiva della velocità in salita ha educato la gente a rispettare le misure di sicurezza». Parole di encomio per Baribbi sono giunte dal presidente dell'Ac Franco di Suni: «È bravo, la sua presenza è una garanzia di spettacolo ma la spina dorsale di questa corsa è rappresentata dai concorrenti sardi, meravigliosi per entusiasmo e per l'affetto che ci dimostrano partecipando al gran completo». □

CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO



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

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

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

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

SLALOM IL CAMPIONE ITALIANO NON SI FERMA A VERNASCA/

DE MICHELI SI INCHINA A CESARI FORMATO SUPER

VERNASCA — La terra piacentina ha ospitato la quinta edizione dello slalom automobilistico di Vernasca. La gara si è disputata sul tracciato che in parte ripercorre quello della cronoscalata che negli anni '60 attirava piloti e pubblico da tutta la Padana. Ma di pubblico (oltre 3.000 gli spettatori) e piloti (più di 90) ne ha attirati anche la gara di slalom organizzata dalla Supergara con la collaborazione dell'Ac e della Pro Loco. Ha vinto il campione italiano Augusto Cesari su Lancia Delta S4 battendo il rivale di questo finale di stagione, Gian Pasquale De Micheli su Gmg prototipo. I 5 secondi del distacco tra i due non offuscano comunque la prova di De Micheli che ha profuso tutte le energie per mettere alla frusta Cesari. Il podio è completato dal sempre regolare Giuliano Marengo su Fiat X1/9. Le classifiche sono completate dal primo posto in Gruppo N di Maurizio Aiolfi (Renault 5 Gt Turbo) davanti a Troglio. Nel Gruppo A successo di Alessandrini (Peugeot 205) su Giordano (Peugeot 205 Gti). Nel trofeo Nord Italia ha vinto il veneto Filippi davanti a Pastorelli. Nel «Superslalom 90» la vittoria odierna ha permesso a Cesari di scavalcare in classifica De Micheli. Cesari ha vinto quindi con 96 punti, secondo De Micheli con 95 e terzi a pari merito il giovane Roberto Lanteri (Opel Corsa) e Lobosco con 81 punti. (m.s.)



Classe 1150: 1. Masone 187,65; 2. Merlo 188,52; 3. Terzoni 201,82 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Manfredini (Peugeot 205 Gti) 188,04; 2. Serende (Peugeot 205 Gti) 189,11.

Classe oltre 1600: 1. Alessandrini 177,83; 2. Giordano 181,52; 3. Negro 183,59; 4. Labita (Fiat Ritmo 130) 197,12; 5. De Amici (Alfetta Gtv) 197,82; 6. Cavalloffa (Alfetta Gtv) 216,56 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Aldenino (Fiat 126) 186,79; 2. Esposito (Fiat 126) 201,83.

Classe 1000: 1. Loda (A112) 179,07; 2. Tirelli (Fiat 127) 182,41; 3. Giaracca (A112) 193,90.

Classe 1150: 1. Panaro (A112) 176,30; 2. Scussatone (A112) 178,65; 3. Marani 180,04; 4. Locatelli 183,60; 5. Salezza 183,91; 6. Beltrami 187,09; 7. Accordini 194,53; 8. Ghezzi 195,63; 9. Albertazzi 206,12 (tutti gli altri su Fiat 127 Sport).

Classe 1300: 1. Giaracca 168,17; 2. Battolla 175,16; 3. Angelillo 176,84; 4. Vaglia 180,71; 5. Prandinati (Samba Rallye) 193,70; 6. Visconti (Samba Rallye) 198,76; 7. Casarini (Citroën Visa) 202,84 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Marengo 165,59; 2. Patete 165,99; 3. Rizzi 167,79; 4. Pennazio 172,10; 5. Ciniello 185,85; 6. Pasqualini (Talbot Tl) 193,46; 7. Fumi (Samba Gs) 209,49 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Pastorelli (Fiat X1/9) 177,80; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 177,41; 3. Gulli (Fiat X1/9) 180,62; 4. Leone (Opel Kadett Gti) 187,01; 5. Cumino (Ford Escort Rs) 187,47.

Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 154,04; 2. Garofani (Renault 5 Gt Turbo) 179,62; 3. Lugli (Renault 5 Gt Turbo) 184,65; 4. Gontacchi (Ford Escort Rs) 194,26; 5. Porati (Porsche Carrera) 203,36; 6. Pela' (Ford Capri) 203,60.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Mozzone (Gmg Sport) 174,28.

Classe 1600: 1. Flambari (A112) 185,19.

Classe 2000: 1. De Micheli (Gmg) 159,14; 2. Silvestri (Dallara Prototipo) 168,99; 3. Paggiari (Gms) 175,52; 4. Rean (Abarth Prototipo) 182,22; 5. Landi (Abarth Prototipo) 188,57; 6. Cavanna (Alfasud Turbo) 203,95.



Cesari, sopra, vincendo a Vernasca si è aggiudicato anche il campionato «Superslalom 90». Sarocco, in alto, ha invece vinto la gara di Vico Equense dove alle sue spalle è giunto Rossi, accanto (Fiesta)

ARDUINI E' BATTUTO PER POCHI DECIMI

DI GIUSEPPE RE DELLE SVOLTE

MOSCUFO — Nel 1. slalom di Moscufo, organizzato dall'Angry Team di Roseto in collaborazione col Moscufo Team, la vittoria è andata a Di Giuseppe su Lancia Beta Montecarlo, che ha staccato di un decimo il secondo, Arduini. Il tracciato, caratterizzato da molti tornanti, è stato letteralmente preso d'assalto fin dal primo pomeriggio dal pubblico. Alla gara hanno partecipato 52 concorrenti, il numero più alto stagionale per gli slalom abruzzesi. Tornando alla gara, da segnalare che il vincitore si è imposto in ambedue le manches e che per le posizioni retrostanti troviamo il secondo, il terzo e il quarto nello spazio di un secondo. Come al solito primo nel Gruppo N Pierluigi Piccioni, che con la sua Renault Gt Turbo riesce a fare sempre delle ottime prove. Sfortunata invece la gara di Campanile, portacolori dell'Angry Team, che

nonostante la vettura adatta al tipo di percorso, molto tormentato, non andava oltre la terza posizione. Da segnalare, infine, il ritardo nella premiazione a causa di un guasto nel computer dei cronometristi. Eugenio Mascioli

SLALOM

Moscufo (Pe) 15 ottobre 1990

1. slalom svolte di Moscufo

Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 126,53; 2. Arduini (Porsche 914) 127,04; 3. Campanile (Fiat 600) 127,12; 4. Cerbo (Fiat X 1/9) 127,97; 5. Piccioni (Renault 5 Gt) 129,81; 6. Tarquini (Porsche 914) 131,47; 7. Vallei (Fiat 126) 131,91; 8. Di Filippo (Fiat 600) 132,59; 9. Massari (Bertaccina) 133,56; 10. Palmirani (Renault 5 Alpine) 133,98.

GRUPPO N

Classe 1150. 1. Fidanza 140,59; 2. Camarra 140,66; 3. Di Febo 141,80; 4. Orfenz 142,04; 5. Piuanti 143,02; 6. Pinoi 143,98; 7. Santuocione 144,90; 8. Durante 145,26; 9. Di Marco 149,85 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Montecchia 135,05; 2. Maggiori 138,39; 3. Bennuci 154,92; 4. Stella 181,93 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Salvatore (Peugeot 205 Gti) 140,85; 2. Chiavaroli (Fiat Ritmo) 143,66; 3. Miliello (Fiat Rit-

mo) 148,12.

Classe 2000: 1. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 129,81; 2. Ingrassia (Renault 5 Gt Turbo) 136,63; 3. Cascioli (Ford Sierra) 137,08; 4. Varchetta (Renault Gt Turbo) 145,72.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Speranza 144,96; 2. Di Febo 165,90 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Palmucci 136,94; 2. Candeloro 141,26 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Nerone (Alfetta Gtv) 139,64; 2. Mancinelli (Fiat Ritmo 130) 142,49; 3. Giovannelli (Alfetta Gtv) 147,01; 4. Maiorini (Fiat Ritmo) 171,40.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Mattielli (Fiat 126) 139,36; 2. Taccornelli (Fiat 126) 139,70; 3. Camaiori (Fiat 500) 140,36.

Classe 1150: 1. Pomante (Fiat 127) 167,71.

Classe 1600: 1. Cerbo (Fiat X 1/9) 127,97; 2. Maglio (Fiat X 1/9); 134,03; 3. Visci (Fiat 127) 144,66; 4. Properi (Simca Rallye) 145,95.

Classe 2000: 1. Palmirani (Renault 5 Alpine) 133,98; 2. Damiani (Talbot Tl) 137,09; 3. D'Astolfo (Visa Crono) 142,86; 4. Manucci (Talbot Tl) 148,01;

Classe oltre 2000: 1. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 126,53.

Classe oltre 2500: 1. Arduini (Porsche 914) 127,04; 2. Tarquini (Porsche 914) 131,47.

PROTOTIPI

Classe 1000. 1. Campanile (Fiat 600) 127,12; 2. Veliei (Fiat 126) 131,91; 3. Di Filippo (Fiat 600) 132,59.

Classe 1300. 1. Massari (Bertuccia) 133,56; 2. Felicioni (Fiat 600) 150,57.

Classe 1600: Caprioni (Fiat X 1/9) 137,26; 2. Amatucci (Mini) 148,58.

SLALOM

Vernasca (Pc) 14 ottobre 1990

5. slalom di Vernasca

gara valida per la Coppa Csal 2. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 154,04; 2. De Micheli (Gmg) 159,14; 3. Marengo (Abarth Fiat X1/9) 165,59; 4. Patete (Abarth Fiat X1/9) 165,99; 5. Rizzi (Dallara Fiat X1/9) 167,79; 6. Silvestri (Dallara prototipo) 168,99; 7. Giaracca (Fiat X1/9) 169,17; 8. Pastorelli (Abarth Fiat X1/9) 171,80; 9. Pennazio (Abarth Fiat X1/9) 172,10; 10. Mozzone (Gmg Sport) 174,28.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Lo Voi 195,02; 2. Botti 196,26; 3. Conci 196,49; 4. Borvecchio 196,75; 5. Bodd 198,37; 6. Chiesa 202,11; 7. Verdiglione 203,48 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Cesena 191,10; 2. Gottardelli 191,54; 3. Gristi (Opel Corsa Gsi) 193,84; 4. Bianchi 201,91; 5. Parato 202,81; 6. Ferrari 204,10; 7. Ruggeri 204,74 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Lanteri (Opel Corsa Gsx) 187,88; 2. Pollio (Ford Fiesta Xr2) 188,66; 3. Arata (Fiat Uno 70) 228,48.

Classe 2000: 1. Draghetti 184,09; 2. Imbrogno 191,33; 3. Daglio 198,28; 4. Scarpa 210,54 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Aiolfi 170,92; 2. Troslino 180,46; 3. Bovino 182,78; 4. Costa 186,44; 5. Sarri 187,85 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

ROSSI SFORTUNATO ESCE BATTUTO DALLA SFIDA PARTENOPEA

SARACCO CENTRA LA VITTORIA... EQUENSE

VICO EQUENSE — Con il secondo posto di Gela e la vittoria nella gara conclusiva, il 7. Trofeo Città di Vico Equense, Lorenzo Saracco ha centrato il secondo posto nel campionato italiano slalom ed il successo nel Trofeo Nazionale Prototipi alla guida dell'Abarth X1/9 curata da Pegaso. Il torinese, campione italiano nel 1988 e 1989, ha fatto il bis della vittoria ottenuta l'anno scorso sul bellissimo percorso del Monte Faito, approfittando al meglio dell'assenza del dominatore della serie tricolore Augusto Cesari. A cercare di contrastare il passo velocissimo del portacolori della Supergara autore del miglior tempo nella prima manche con una prestazione di circa sei secondi inferiore a quella ottenuta l'anno scorso, ci ha provato il genovese Erberto Rossi, alla guida del prototipo Erberth R1 che, con il tempo della seconda frazione, ha chiuso con un distacco di 1"14 dal vincitore. Sull'ultimo gradino del podio è salito Giovanni Carbone, confermatosi il più positivo dei piloti locali in questo

scorcio di stagione. Carbone si è difeso al meglio con la sua Fiat X1/9 2000. 5"78 il suo distacco dal vincitore Saracco. Ben centodiciotto piloti hanno partecipato alla dodicesima ed ultima prova del tricolore. Nella classifica generale seguono: Giovanni de Luca (Porsche 911) e Luigi de Amicis (Fiat 850/2000). La gara di Vico è stata decisiva anche per l'assegnazione del titolo di Gruppo A che è andato al velocissimo Silvio Salino (Peugeot 205 Rallye) davanti al veneto Lorenzo Filippi (Peugeot 205 Gti), campione uscente, staccato in gara di 1"68. In Gruppo N il successo è andato ancora al pilota di casa, Cataldo Esposito su Peugeot 205 Gti, che ha battuto il palermitano Gaetano Virzì (Bmw M3). Da rilevare il successo di Antonio Castellano nella classe 1150 del Gruppo N.

Rosario Moselli

SLALOM

Vico Equense (Na), 14 ottobre 1990
7. Trofeo Città di Vico Equense
 gara valida per il Campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Saracco (Fiat X1/9 Abarth) 151,56; 2. Rossi (Erberth R1) 152,70; 3. Carbone (Fiat X1/9 2000) 157,34; 4. De Luca (Porsche 911) 162,64; 5. De Amicis (Fiat 850/2000) 163,56; 6. Salino (Peugeot 205 Rallye) 164,28; 7. Forgione (Fiat X1/9 Abarth) 165,34; 8. Filippi (Peugeot 205 Gti) 165,89; 9. Paladino (Fiat X1/9 1600) 167,45; 10. Carezza (Fiat X1/9 1300) 167,60.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Castellano 179,10; 2. Porpora 180,74; 3. Coppola D. 182,06; 4. Pulzella 184,89; 5. Laudano 185,25; 6. Iervolino 186,17; 7. Russo T. 186,81; 8. Ciampa F. 187,30; 9. Mastellone 188,66; 10. Iaccarino 189,92; 11. Manzi 190,70; 12. Migliaccio 191,38; 13. Gargiulo 193,78; 14. Scarfario 194,71; 15. Aversa 194,87; 16. Scalesia 195,11; 17. Vuolo 195,21; 18. Cuomo R. 196,86; 19. Calce 197,05; 20. Esposito A. 197,26; 21. Miccio 197,18; 22. Russo A. 197,26; 23. Cavalieri 197,92; 24. Cilento 201,32; 25. ~~Biasi 202,70; 26. Casa 208,44; 27. Gargiulo A. 211,92; 28. Diana 236,30 (tutti su A 112).~~

Classe 1300: 1. De Meo 178,62; 2. Zaccaro 180,28;

3. Coppola M. 182,21; 4. Pepe 184,12; 5. Novello 190,99; 6. Esposito G. 203,94 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Del Santo 184,69; 2. Celentano 187,42; 3. Scala (Ford Fiesta) 188,28; 4. Casillo 192,47; 5. Coppello (Alfasud Sprint) 199,04 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Esposito C. (Peugeot 205 Gti) 170,91; 2. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 184,09; 3. Russo L. (Fiat Ritmo 130) 186,86; 4. De Angelis (Fiat Ritmo 130) 202,72.

Classe oltre 2000: 1. Virzì (Bmw M3) 171,70; 2. Viancia 175,17; 3. Cuomo A. 176,21; 4. Pandolfi 176,66; 5. Russo 177,43; 6. Sbaratta 178,59; 7. Ferraro 178,83; 8. Mauro 180,79; 10. Buonocore 190,12 (tutti su Renault 5 Gi Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ciampa S. 173,11; 2. Cesarano 177,81; 3. Esposito P. 178,36; 4. De Gregorio 183,27; 5. Ciampitello 186,48; 6. Gorgone 194,23 (tutti su A 112).

Classe 1600: 1. Salino 164,28; 2. Serpa 174,64; 3. Borrelli 184,87; 4. Cutolo (Opel Corsa Sr) 194,64 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 1600: 1. Filippi (Peugeot 205 Gti) 165,89; 2. Pagano 172,70; 3. Langella (Peugeot 205 Gti) 177,21; 4. Mascolo 177,90; 5. Auricchio 180,17; 6. Addati (Alfa Gtv) 188,80 (tutti gli altri su Renault 5 Gi Turbo).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Orabona (Fiat 500) 192,58.

Classe 1000: 1. Visto (Fiat Panda 45) 185,26; 2. Formisano (A 112) 198,35.

Classe 1150: 1. Ambrosio (Fiat 127) 171,05; 2. Franzese (Fiat 127) 176,66; 3. Salsano (Fiat 128) 187,28; 4. Senatore (A 112) 227,16.

Classe 1300: 1. Carezza 167,60; 2. Quaranta (Simca R2) 178,20; 3. Nappo 181,22; 4. Valentini 182,39; 5. Samataro (Fiat 128) 189,39; 6. Di Palma (Alfasud T) 290,84 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Paladino 167,45; 2. Boccia 167,93; 3. Gammella 170,32; 4. Cucchiello 194,89; 5. Imperato 235,50; 6. Maresca (Fiat Ritmo) 268,02 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Annunziata (Alfa Gta) 177,34; 2. Scrocca (Talbot T) 179,59; 3. Esposito G. (Lancia Beta Montecarlo) 181,41; 4. Iorio (Opel Kadett Gte) 184,12; 5. Ferrone (Fiat 131) 194,42; 6. Persico (Opel Kadett Gte) 196,94.

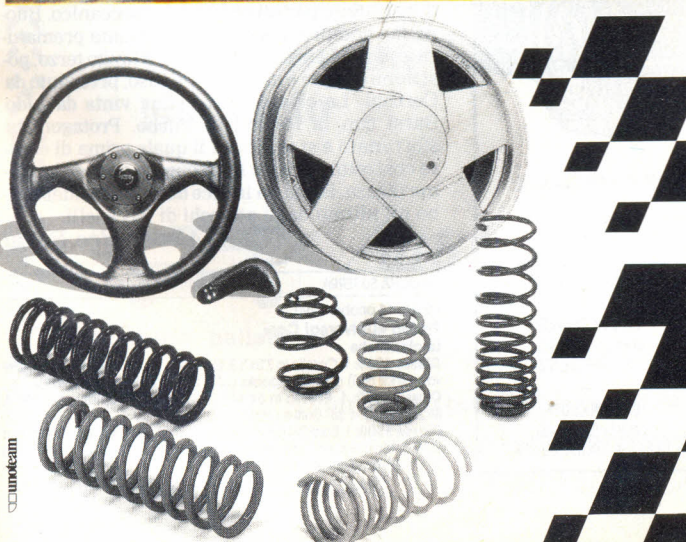
Classe oltre 2000: 1. De Luca (Porsche 911) 162,64.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palomba (Fiat 600) 169,41; 2. Caratù (Fiat 126) 180,84; 3. Di Vaio A. (Fiat 500) 189,92; 4. Esposito F. (Fiat 600) 192,86.

Classe 1600: 1. Rossi (Erberth R1) 152,70; 2. Bruno (Fiat 850 coupé turbo) 171,62; 3. Longobardi (Simca R2) 175,68; 4. Di Mauro (Fiat 600) 181,27; 5. Esposito N. (Fiat X1/9) 191,85; 6. Damasco (Fiat 600) 200,63.

Classe 2000: 1. Saracco (Fiat X1/9 Abarth) 151,56; 2. Carbone (Fiat X1/9) 157,34; 3. De Amicis (Fiat 850) 163,56; 4. Forgione (Fiat X1/9) 165,34; 5. Di Vaio P. (Simca R2) 179,53.



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

RACING

Sport Auto Accessories

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

VELOCITÀ SU TERRA **SPETTACOLARE FERRAGOTTO**

DALLE SPORTELLATE SI SALVA BENEVELLI

LONATO — Il Team Padova Corse, dopo mille problemi burocratici, è riuscito a organizzare la prima gara nella rinnovata pista di Lonato, ora dotata anche di un tratto in asfalto, che allarga le possibilità di utilizzo. La competizione, che doveva fungere da prova in vista di altre ben più importanti, ha pienamente soddisfatto con un elevato e qualificato lotto di partecipanti e con un buon concorso di pubblico. I concorrenti, poi, hanno contribuito al successo, dando vita a eliminatorie e finali molto spettacolari. La 2. divisione anteriore sino a 1800 ha riservato le maggiori emozioni soprattutto per merito di Alberto Ferragotto su Fiat Ritmo, che nella finale è partito in ultima fila a causa di due capottamenti nelle semifinali. Alla prima curva era già in seconda posizione. Nel secondo giro nel tentativo di superare Ivano Benevelli su Fiat Ritmo viene «sportellato» da quest'ultimo, finendo fuori pista. Riparte e nella terza tornata nel medesimo punto riesce nel sorpasso. A questo punto, però, qualcosa cede nella sua vettura e a stento taglia il traguardo dell'ottavo giro, sopravanzato anche da Giuseppe Valsecchi su Scirocco. Anche la finale

della 2. divisione posteriore sino a 1.800, con tutti i concorrenti su Fiat X1/9, ha riservato parecchie emozioni. Giancarlo Amatori, Silvano Bada e Maurizio Voltan partono in testa ed alla curva, alla fine del rettilineo del traguardo, si presentano alla medesima altezza, ostacolandosi. Favorendo così il sorpasso di Maurizio Croci. Amatori e Voltan si devono fermare, ma Bada riesce a ritornare in testa, mentre anche Daniele Barbieri si installa in seconda posizione. Quest'ultimo, comunque, si rende protagonista di alcuni «numeri», finché deve ritirarsi; consentendo a Croci di ottenere la piazza d'onore ed a Voltan il terzo posto. Infine il successo di Tamburini nella 3. Divisione.

Francesco Spampinato

VELOCITÀ SU TERRA

Lonato (Bs), 14 ottobre 1990

gara nazionale

Le classifiche

Prima divisione unica (1.800): 1. Babolin in 8'24"67; 2. Pollini 8'30"14; 3. Facchini 8'41"85; 3. Turconi 8'43"38; 5. Mucignat 8'44"31; 6. Caroli 9'04"98; 7. Ballabio (Fiat 127) 9'17"13; 8. Pennacchio 8'31"10 a 7 giri; 9. Barberis 9'40"33 a 6 giri (tutti gli altri su Fiat 500).

Seconda divisione anteriore (1.800): 1. Benevelli in 7'58"88; 2. Valsecchi (VW Scirocco) 8'15"56; 4. Ferragotto 8'42"49; 4. Novello 9'03"39 (tutti gli altri su Fiat Ritmo).



Fontana, sopra e Tamburini, sotto (Biondo)



Seconda divisione posteriore (1.800): 1. Bada in 8'05"96; 2. Croci 8'13"61; 3. Voltan 8'36"19 (tutti su Fiat X1/9).

Seconda divisione unica (3.500): 1. Gaetani (Porsche) 5'13"39; 2. Rossetti (Lancia Delta Integrale) a 1 giro.

Terza divisione cross junior (1.600): 1. Fontana (Ford) 7'44"07; 2. Maroni (Suzuki) 7'50"94; 3. Batarrofi (Honda) 8'12"86; 4. Tonin (Fiat) 8'19"22; 5. Contessa (Lancia) 7'57"28; 6. Stemieri (Fiat) a 1 giro; 7. Cazzini (Kawasaki) a 2 giri.

Terza divisione cross unica (3.500): 1. Tamburini (Porsche) 7'08"52; 2. Bonello (Alfa Romeo) 7'19"86; 3. Maccarinelli (Renault) 7'35"80; 4. Giacomini (Porsche) 7'51"53; 5. Tavemini (Porsche) 8'17"47; 6. Tonin (Alfa Romeo) a 6 giri.

ESCLUSO CONSOLI

NEL PONTINO SPUNTA ROSELLA

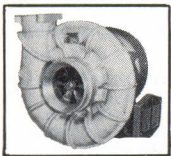
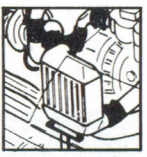
LATINA — L'ennesima prova del trofeo «Universal car» ha rispettato solo parzialmente le premesse della vigilia, con almeno due delle tre finali caratterizzate da numerosi colpi di scena. Ironia della sorte è stata proprio la classe dove il risultato era più scontato, la 1800, che vedeva al via il dominatore nazionale della categoria Rosella, che più ha appassionato il pubblico presente. I meriti, non tutti positivi, sono stati di Angelo Consoli, il pilota pontino dopo aver perso contatto con il leader Rosella, incapace in un errore che lo costringeva a rimontare dalle posizioni retrostanti con manovre che i giudici di gara hanno ritenuto poco ortodosse, escludendolo dalla classifica. Sul podio della 1800 finivano quindi nell'ordine Nanni e Pavanelli. La classe 1000 ha visto il trionfo di Carollo, favorito comunque dal ritiro di Rino Bacilieri, il quale partito primo, è stato costretto al ritiro quasi subito per un cedimento meccanico. Buona ma compromessa da una fermata prematura anche la gara di Piacentini, a lungo terzo, posizione che poi è andata a De Riso, preceduto da Cerroni. La classe 3500 è stata vinta da Aldo Barsi con la Renault 5 Turbo. Protagonista sfortunato è stato Ricci, il quale prima di essere costretto al ritiro ha occupato a lungo la prima piazza. Barsi ha invece dovuto difendersi fino all'ultimo dagli attacchi di Pavanelli.

Alessandro Biagi

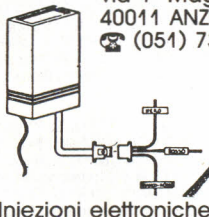
TURBO-CAR

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

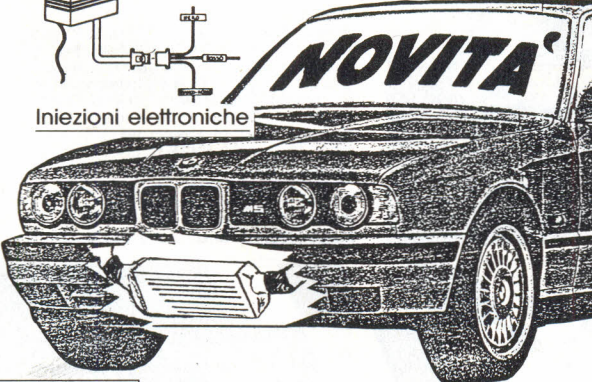
Kits sovralimentazione
Motori diesel e benzina

kits
intercooler
su motori turbo di serie



Iniezioni elettroniche



NOVITA'

PETRI CORSE AUTOFFICINA Firenze 055/611134 OFFICINA SPECIALIZZATA	ELECTRIC STAR CENTER Spilamberto (MO) 059/785336 OFFICINA SPECIALIZZATA	KIT INTERCOOLER BMW 524 TD INIEZIONE ELETTRONICA	
DAVIDE PAVIA OFF. Castelnuovo Don Bosco 011/9876459 CONC. PIEMONTE/VAL D'AOSTA	OLD FARM CORSE Zibido S. Giacomo (MI) 02/90002099 OFFICINA SPECIALIZZATA	S. CARBONI SERV. GARRETT KKK Roma 06/3390268 PUNTO VEN./OFF. SPEC.	TURBOPOWER Marino (ROMA) 06/9386000 OFFICINA SPECIALIZZATA
SISTEM TURBO Roma 06/2598776 OFFICINA SPECIALIZZATA	BOCCEA 4x4 SERVICE s.r.l. Roma 06/6962408 SETTORE FUORISTRADA	F.LLI BENICCHI Prato (FI) 0574/591853 OFFICINA SPECIALIZZATA	ITALCAR SERVICE Arezzo 0575/33383 OFFICINA SPECIALIZZATA
AUTOTECNICA A. D'ANDREA Potenza 0971/470320 OFFICINA SPECIALIZZATA	D. PEZZOLLA OFF. Fasano (BR) 080/791581 OFFICINA SPECIALIZZATA	FONTANA PIETRO OFF. Casapesenna (CE) 081/8926203 OFFICINA SPECIALIZZATA	S. BONNICI OFF. Catania 095/533453 OFFICINA SPECIALIZZATA

VELOCITÀ SU TERRA

Latina, 14 ottobre 1990

Trofeo «Universal Car»

Le classifiche

Classe 1000: 1. Carollo in 7'01"; 2. Cerroni a 5"; 3. De Riso a 18"; 4. Olivano (Fiat 500) a 41"; 5. Lippolis a 47" (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 1800: 1. Rosella in 6'44"; 2. Nanni a 11"; 3. Pavanelli a 19"; 4. Mangiapelo a 38" (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 3500: 1. Barsi (Renault 5 Turbo) in 6'44"; 2. Pavanelli (Porsche) a 0'75; 3. Mastrogiacomo (Lancia Beta MC) a 3"; 4. Spagnul (Fiat X 1/9) a 18"; 5. Rocca (Fiat X 1/9) a 25".

Stuck, a lato (Action),
campione di Turismo
tedesco. Manthey, sotto
(Boch), vincitore della
Porsche Carrera Cup
Nell'altra pagina:
Chaves, in alto (Sutton)
primo in F. 3000 a
Donington; Barichello,
in basso (Orsi) vincitore
in F. Opel Lotus



HAKKINEN IMPERATORE ANCHE IN GERMANIA

HOCKENHEIM — Bisogna proprio dire che ovunque vada vince. Stiamo parlando di Mika Hakkinen, che, dopo la vittoriosa sortita in Italia, la scorsa estate, si è ripetuto in Germania a fine stagione. Anche in questo caso il finlandese ha centrato una vittoria indiscutibile: Hakkinen è andato subito in testa e ha sempre tenuto saldamente in pugno la corsa. Il neocampione tedesco Michael Schumacher ha fatto del suo meglio per non perdere contatto con il battistrada, ma al traguardo il distacco è stato di cinque secondi per il duo Schumacher Rensing. Verso metà gara il pilota ufficiale Vw, Rensing, era anche riuscito a prendere la seconda posizione, ma poi, a causa di un baffo danneggiato, ha dovuto cedere il piazzamento a Schumacher. Poco fortunata è stata la gara di Frank Krämer, che si era portato nelle prime posizioni con un'ottima partenza, poi è stato costretto alla resa dal cedimento della pompa della benzina della sua Eufra 903-Opel, al decimo giro. Poco aiutato dalla sorte è stato anche il pilota di Schübel, Wolfgang Kaufmann, che costretto a una sosta ai box, dopo un urto in partenza, si è ritrovato con il motore che non è ripartito.

FORMULA 3

Hockenheim, 14 ottobre 1990

11. gara del campionato tedesco

La classifica: 1. Hakkinen (Ralt R134-Mugen) 15 giri in 32'55"20 alla media di 185,959 kmh; 2. Schumacher (Reynard 903-Opel) a 5"30; 3. Rensing (Ralt R134-Vw Spies) a 6"90; 4. Zakowski (Reynard 903-Mugen) a 15"04; 5. Müller (Reynard 903-Vw Spies) a 17"03; 6. Kelleners (Eufra 390-Vw Spies) a 26"38; 7. Panchyryz (Reynard 903-Vw Spies) a 48"29; 8. Hessel (Reynard 903-Opel) a 49"61; 9. Lohr (Ralt R134-Vw Spies) a 50"02; 10. Binder (Reynard 893-Vw Spies) a 50"60.

La classifica di campionato: 1. Schumacher punti 148; 2. Rensing 117; 3. Kaufmann 81; 4. Panchyryz 73; 5. Müller 65; 6. Zakowski 61.

MANTHEY RE DI COPPA PORSCHE IN GERMANIA

HOCKENHEIM — Con il secondo posto ottenuto in questa gara di Hockenheim, Olaf Manthey ha conquistato il titolo nella serie tedesca della Porsche Cup. Il neo campione alla via era scattato pron-



TURISMO TEDESCO **DOPIO TRIS PER LA CASA DI INGOLSTADT**

CON IL TITOLO ALL'AUDI LA BMW RESTA DI... STUCK

HOCKENHEIM — Con un grande trionfo dell'Audi, davanti a ben 71.000 spettatori, si è concluso il campionato di Turismo tedesco sulla pista di Hockenheim. La casa di Ingolstadt ha colto nell'appuntamento conclusivo un autentico en-plein: nelle due gare ha piazzato ben tre V8 Quattro, sempre ai primi tre posti, tutto ciò si è poi tradotto nella conquista del titolo ad opera di Stuck. Cecotto, diretto rivale di Stuck, giunto a Hockenheim con un margine di 18 punti ha avuto non pochi problemi. La sua squadra, la Schnitzer qui con quattro vetture, ha avuto vari problemi. Ad esempio durante le prove sull'auto di Pirro si era sviluppato un incendio mentre veniva messa in moto. Ciò ha costretto il romano a fare la gara di qualifica come Van de Poele e Giroix. In prova Cecotto, finito anche fuori pista, non andava oltre la quinta fila. In gara la malasorte continuava: alla prima curva il neo campione tedesco di F. 3, Michael Schumacher con una manovra sconsiderata centrava Cecotto. La gara a quel punto veniva sospesa e Cecotto poteva ripartire con il muletto dai box. Con 38 auto davanti, il venezuelano si produceva in una grande rimonta, che lo portava all'undicesimo posto, fuori però dalla zona punti, preceduto da tre Bmw, alle quali non veniva impartito nessun ordine di scuderia, in realtà fondamentale per la conquista del titolo. Le Mercedes e le Opel, in pro-

va al livello delle Audi, non hanno in gara conservato lo stesso ruolo. Niedzwiedz è stato bloccato a tre giri dalla fine dalla rottura del motore, mentre Ludwig ha aspettato il compagno di squadra Thiim, ancora in lizza per il titolo in quel momento. Nella seconda gara alla Schnitzer potevano solo sperare in una rottura del motore di Stuck, visto che ciò era già accaduto nel warm up. Ma le cose per l'Audi andavano invece a meraviglia. Le vetture di Ingolstadt tenevano costantemente le prime tre posizioni, controllando una corsa vivacissima, nella quale in alcune fasi i primi nove piloti erano nello spazio di due secondi.

TURISMO

Frank Jelinski (Audi V8 Quattro) 2'14'79	Klaus Ludwig (Mercedes 190 E) 2'14'96
Walter Röhr (Audi V8 Quattro) 2'15'09	Klaus Niedzwiedz (Opel Omega 3000 24V) 2'15'33
Kurt Thiim (Mercedes 190 E2) 2'15'49	Hans Joachim Stuck (Audi V8 Quattro) 2'15'61
Jörg van Ommen (Mercedes 190 E2) 2'16'29	Karl Wendlinger (Mercedes 190 E2) 2'16'39
Johnny Cecotto (Bmw M3 Sport E) 2'16'58	Volker Strycek (Opel Omega 3000 24V) 2'16'74
Famk Biela (Mercedes 190 E2) 2'16'84	Alfried Heger (Bmw M3 Sport E) 2'16'90
Dieter Gaebler (Bmw M3 Sport E) 2'16'95	Steve Soper (Bmw M3 Sport E) 2'17'11
Michael Schumacher (Mercedes 190 E2) 2'17'12	Olaf Manthey (Bmw M3 Sport E) 2'17'13
Joachim Winkelhock (Bmw M3 Sport E) 2'17'13	Fritz Kreutzpinner (Mercedes 190 E2) 2'17'13
Frank Schmickler (Mercedes 190 E2) 2'17'23	Roland Asch (Mercedes 190 E2) 2'17'25
Alain Cudini (Mercedes 190 E2) 2'17'29	Fabien Giroix (Bmw M3 Sport E) 2'17'46
Armin Hahne (Bmw M3 Sport E) 2'17'49	Eric Van de Poele (Mercedes 190 E2) 2'17'58
Emanuele Pirro (Bmw M3 Sport E) 2'17'59	Harald Grohs (Bmw M3 Sport E) 2'17'84
Christian Danner (Bmw M3 Sport E) 2'18'06	Jacques Laffite (Bmw M3 Sport E) 2'18'28
Markus Oestreich (Opel Omega 3000 24V) 2'18'39	Leopold von Bayern (Bmw M3 Sport E) 2'18'90
Günter Mummann (Bmw M3 Sport E) 2'19'83	Olaf Wirdehim (Bmw M3) 2'20'25
Kurt Koenig (Bmw M3) 2'21'73	Gerhard Ruch (Ford Mustang) 2'22'15
Armin Bernhard (Mercedes 190 E2) 2'22'36	Frank Struwe (Bmw M3) 2'22'28
Kurt Baumann (Bmw M3) 2'25'12	Hans Kalaschek (Bmw M3) 2'25'53
Annette Meurissen (Bmw M3 Sport E) 2'28'98	

TURISMO

Hockenheim, 14 ottobre 1990

21. e 22. gara del campionato tedesco

Le classifiche

1. gara: 1. Stuck (Audi V8 Quattro) 13 giri in 30'17"72 alla media di 175,127 kmh; 2. Jelinski (Audi V8 Quattro) a 5"40; 3. Röhr (Audi 80 Quattro) a 6"35; 4. Thiim (Mercedes 190 E2) a 9"23; 5. Ludwig (Mercedes 190 E2) a 16"29; 7. Pirro (Bmw M3 Sport Evolution) a 16"82; 8. Strycek (Opel Omega 3000 24V) a 20"21; 9. Schmickler (Bmw M3 Sport Evolution) a 24"16; 10. Kreutzpinner (Mercedes 190 E2) 32"03.

□ **Giro più veloce:** Pirro 2'18"62 alla media di 177,649 kmh.

2. gara: 1. Stuck (Audi V8 Quattro) 15 giri in 35'06"29 alla media di 174,386; 2. Jelinski (Audi V8 Quattro) a 0"39; 3. Röhr (Audi V8 Quattro) a 1"00; 4. Cecotto (Bmw M3 Sport Evolution) a 1"58; 5. Laffite (Bmw M3 Sport Evolution) a 1"86; 6. Thiim (Mercedes 190 E2) a 2"35; 7. Ludwig (Mercedes 190 E2) a 2"65; 8. Soper (Bmw M3 Sport Evolution) a 7"75; 9. Winkelhock (Bmw M3 Sport Evolution) a 9"75; 10. Van de Poele (Bmw M3) a 10"29.

□ **Giro più veloce:** Ludwig 2'18"09 alla media di 177,327 kmh.

Le classifiche di campionato

Piloti: 1. Stuck punti 189; 2. Cecotto 177; 3. Thiim 162; 4. Soper 152; 5. Ludwig 140; 6. Winkelhock 119; 7. Laffite 107; 8. Heger 98; 9. Giroix 94; 10. Biela 80.
Squadre: 1. Bmw Schnitzer punti 284; 2. Team Bigazzi 278; 3. Amg Mercedes 272; 4. Schmidt Motorsport 239; 5. Ms-Jel-Racing; 6. Team Lindt; 7. Bmw Zakspeed 118; 8. Snobeck Racing; 9. Mm-Diebls team 64; 10. Opel team Irmischer 35.

tamente al comando, tallonato da Georg Pacher, Rüdiger Schmitt e Roland Asch. Dopo alcuni giri Schmitt ha iniziato ad attaccare Pacher, finché a seguito di un tentativo di sorpasso i due si sono ritrovati fuori pista. Intanto in testa Roland Asch era riuscito a superare Olaf Manthey. Tra i due nasceva un acceso duello, che appassionava il numeroso pubblico accorso sulla pista tedesca per la gara finale di Turismo tedesco, cui faceva da contorno questa gara. Asch e Manthey si superavano vicendevolmente più volte in testa alla gara. A quattro giri dalla conclusione era però Asch a prendere saldamente in mano le redini della corsa, controllando gli attacchi di Manthey fino al traguardo, dove giungeva primo.

PORSCHE CUP

Hockenheim, 14 ottobre 1990

10. prova della serie tedesca

La classifica: 1. Asch 12 giri in 29'24"68 alla media di 166,798 kmh; 2. Manthey a 3'50; 3. Land a 7'96; 4. Schmitt a 18'65; 5. Pacher a 23'05; 6. Oberndorfer a 27'05; 7. Vogt a 27'39; 8. Lindberg a 30'83; 9. Bartels a 36'55; 10. Alzen a 37'72.

ANCORA SCHANCHE NEL RALLYCROSS ORFANO DI ALAMÄKI

CANTERBURY — Lo svedese Kenneth Hansen, malgrado la rottura del basamento del suo motore Cosworth, ha conquistato un terzo posto che gli ha permesso di difendere il titolo continentale della 1. divisione. Il diretto rivale di Hansen, Skogstad, con lo svedese terzo, non sarebbe riuscito ad agguantare il titolo, nemmeno se avesse vinto. In soccorso di Hansen era arrivata anche l'attribuzione a tavolino della vittoria nella gara in Olanda. Nella seconda divisione si è imposto ancora, in questa gara sull'impianto di Lydden Hill in Gran Bretagna, Martin Schanche. Il vincitore è stato agevolato nel suo cammino dall'assenza del neocampione europeo Martin Alamäki, la cui Peugeot non è stata ancora riparata dopo un incidente in uno rallysprint. Schanche con la Ford Rs200 E2, capace di 650 cv, si è quindi imposto al britannico Will Gollop, su di una Metro 6R4 biturbo di 2300 cc con 610 cv, e Steve Palmer con una Metro 6R4 3000 cc con 490 cv.

RALLYCROSS

Canterbury, 14 ottobre 1990

La classifica

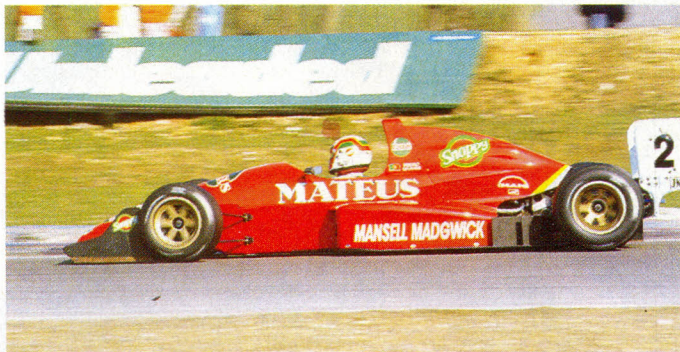
1. divisione: 1. Opland (Ford Sierra Rs500 Cosworth); 2. Skogstad (Ford Sierra Rs500 Cosworth); 3. Hansen (Ford Sierra Rs500 Cosworth); 4. Jöranil (Opel Kadett Gsi 16V); 5. Hunsbeatt (Bmw M3); 6. Reeves (Ford Sierra Rs500 Cosworth).

2. divisione: 1. Schanche (Ford Rs200 E2); 2. Gollop (Mg Metro 6R4 biturbo); 3. Palmer (Mg Metro 6R4); 4. Rantanen (Ford Rs200 E2); 5. Schie (Peugeot 205 Turbo 16 E2).

Le classifiche del campionato

1. divisione: 1. Hansen punti 121; 2. Skogstad 117; 3. Ekström; 4. Jöranil 100; 5. Opland 99.

2. divisione: 1. Alamäki punti 132; 2. Schanche 117; 3. Gollop 100; 4. Schie 91; 5. Breifender 85.



CHAVES SI IMPONE NELLA F. 3000 DI DONINGTON

DONINGTON — Il portoghese Pedro Chaves ha chiuso in bellezza il campionato britannico di F. 3000, vincendo anche l'ultima gara in programma, dopo aver già vinto in anticipo il titolo. In una giornata dal clima quasi estivo, una griglia formata da diciannove piloti, capeggiata da Phil Andrews in pole, si è schierata al via. A fianco di Andrews, favorito nella conquista della pole da un ottimo motore Mugen, c'era Chaves, seguivano poi Rydell, Hardman, Plata e il rientrante in F. 3000 Dean. Delle Piane aveva ottenuto il tredicesimo tempo, mentre «Gimax jr.», vittima di problemi al cambio, non ha potuto prendere il via per una perdita di benzina. Chaves al via è scattato subito al comando. Brevemente andava in testa Andrews, ma al terzo giro Chaves ritornava primo, per rimanere tale sino al traguardo. Sono stati autori di stupende rimonte Simoes e Westwood che partiti uno dalla 10. posizione e l'altro dalla 12., sono entrambi arrivati in zona punti.

F. 3000

Donington, 14 ottobre 1990

10. gara del campionato britannico

La classifica: 1. Chave (Reynard 90D) 30 giri in 42'47"47 alla media di 169,23 kmh; 2. Andrews (Reynard 90D) 42'50"82; 3. Hardman (Reynard 89D) 43'08"13; 4. Simoes (Reynard 89D) 43'10"86; 5. Rydell (Reynard 89D) 43'11"41; 6. Westwood (Reynard 89D) 43'24"22.

□ **Giro più veloce:** Chaves 1'24"61 alla media di 171,19 kmh.

La classifica di campionato: 1. Chaves punti 62; 2. Menu 34; 3. Dena 31; 4. Rydell 19; 5. Zoboli 16; 6. Hardman 15; 7. Delle Piane 10; 8. Greco 9; 9. Andrews 6.



A BARRICHELLO L'ULTIMA GARA DI F. OPEL LOTUS

HOCKENHEIM — Il brasiliano Rubens Barrichello ha concluso alla grande la sua prima stagione in F. Opel Lotus. Il pilota della Draco Racing ha vinto anche la gara conclusiva della serie che lo aveva già matematicamente laureato campione nella penultima gara. Davanti agli oltre settantamila spettatori accorsi sulla pista tedesca per l'ultima gara del campionato di Turismo tedesco, anche i piloti del campionato di F. Opel Lotus sono riusciti a fornire un grande spettacolo. Al via Barrichello, pur scattando dalla pole position, veniva superato dall'italiano Vincenzo Sospiri, David Coulthard, Kenny Brack e Pedro Lamy. Mentre Sospiri continuava al comando, Barrichello già dal quarto giro iniziava la sua rimonta, superando, dapprima Brack e poi Lamy e Coulthard. Al settimo giro Barrichello superava Sospiri portandosi al comando. Intanto dalle retrovie risaliva ottimamente Michael Johansson, che concludeva al quarto posto.

F. OPEL LOTUS

Hockenheim, 14 ottobre 1990

11. gara del Gm Lotus Euroseries

La classifica: 1. Barrichello 12 giri in 27'13"48 alla media di 179,889 kmh; 2. Sospiri a 2'34; 3. Coulthard a 5'49; 4. Johansson a 7'24; 5. Brack a 7'55; 6. Di Palma a 10'44; 7. Lamy a 11'31; 8. Hart a 17'69; 9. Albers a 19'71; 10. Saleri a 28'86.

□ **Giro più veloce:** Barrichello 1'14"45 alla media di 182,128 kmh.

La classifica di campionato: 1. Barrichello punti 157; 2. Sospiri 130; 3. De Ferran 87; 4. Johansson 76; 5. Coulthard 74; 6. Albers 69; 7. Dolan 68; 8. Brack 52; 9. Di Palma 39; 10. Lamy 30.

DOPPIETTA AUDI NEL SUPERTURISMO A MONTLHERY

MONTLHERY — Sul circuito parigino di Linas-Monthéry si è concluso con una duplice vittoria dell'Audi un campionato sostanzialmente dominato dalle Bmw. Già in prova Sourd e Lapeyre avevano piazzato le 80 Quattro in prima fila. La prima manche è stata dominata dalle Audi, vanamente inquisite da Maisonneuve, Ferté (costretto al ritiro dal motore rotto), Malcher (con problemi di accensione). All'ultimo giro Sourd ha ceduto il primo posto a Lapeyre, meglio piazzato in campionato. Anche nella seconda manche Sourd è stato imprendibile per tutti, mentre Lapeyre, vittima di problemi di motore, non ha potuto così lottare per il secondo posto in campionato. Di questa situazione ha approfittato Ferté, che ha così conquistato il secondo posto in campionato.

TURISMO

Monthéry, 14 ottobre 1990

13. gara del campionato francese

Le classifiche

1. manche: 1. Lapeyre (Audi 80 Quattro) 21 giri in 30'45"76 alla media di 139,464 kmh; 2. Sourd (Audi 80 Quattro) a 0'96; 3. Ferté (Bmw M3) a 4'87; 4. Jabouille (Bmw M3) a 36'74; 5. Guind (Mercedes 190E) a 58'24.

□ **Giro più veloce:** Sourd in 1'26"19 alla media di 142,220 kmh.

2. manche: 1. Sourd (Audi 80 Quattro) 21 giri in 30'40"31 alla media di 139,877 kmh; 2. Ferté (Bmw M3) a 1'01; 3. Bourdon (Mercedes 190E) a 2'02; 4. Guithery (Bmw M3) a 32'59; 5. Belloise (Mercedes 190E) a 1'10"45.

□ **Giro più veloce:** Sourd in 1'26"48 alla media di 141,743 kmh.

Classifica cumulativa: 1. Sourd (Audi 80 Quattro); 2. Ferté (Bmw M3); 3. Guithery-Jabouille (Bmw M3); 4. Marners-Belloise (Mercedes 190E); 5. Lapeyre (Audi 80 Quattro); 6. Guind-Castel (Mercedes 190E); 7. Bassaler-Capette (Bmw M3); 8. Guillemet-Barlesi (Bmw M3); 9. Brazy-Heuclin (Peugeot 205 GTi) 1. di Gr. N; 10. Baudet-Lebaron (Bmw 320).

REID SORPRENDE SCHNEIDER NELL'INTERSERIE

ZELTWEG — La grande sorpresa della gara Interserie di Zeltweg è stato il britannico Anthony Reid, che nella seconda gara è riuscito a battere il dominatore della serie Bernd Schneider. Poco fortunato è stato Aldo Coppelli: 7. nella prima gara e costretto a una sosta ai box nella seconda.

INTERSERIE

Zeltweg, 14 ottobre 1990

7. gara della Coppa

Le classifiche

1. gara: 1. Schneider (Porsche 962C) 12 giri in 19'00"103; 2. Reid (Porsche 962C) 19'08"838; 3. Konrad (Porsche 962C) 19'26"766; 4. Lechner (Porsche 962C) 19'28"567; 5. Dahmen (Porsche 962C) 20'06"484.

2. gara: 1. Reid (Porsche 962C) 12 giri in 19'14"218; 2. Schneider (Porsche 962C) 19'23"863; 3. Konrad (Porsche 962C) 19'39"727; 4. Lechner (Porsche 962C) 19'41"917; 5. Dahmen 20'15"508.

□ **Giro più veloce:** Schneider 1'34"653 alla media di 222,610 kmh.

DOMENICA PROSSIMA TERZA PROVA DELL'INDUSTRIE

DOPO la sosta di una settimana per il campionato regionale a squadre sul kartodromo S. Pancrazio di Fraore (Pr) torna di scena il torneo delle Industrie, con la terza prova, che vedrà impegnate in pista tutte le categorie. Questi gli appuntamenti per le prossime due settimane:

28 OTTOBRE

- Pista Azzurra
Jesolo (Venezia)
60, 100, 125
- Pista Val Vibrata
S. Egidio alla Vibrata (Teramo)
60, 100, 125
- Pista S. Pancrazio
Fraore (Parma)
Torneo delle Industrie (3. prova)
60, 100, 125, Amatori
- Pista di Atina (Frosinone)
60, 100, 125
- Pista Kobra
Pignola (Potenza)
60, 100, 125
- Pista Mainenti
Ramacca (Catania)
60, 100, 125
- Pista Ottava (Sassari)
60, 100, 125, Amatori
- Pista di Catanzaro
60, 100, 125

4 NOVEMBRE

- Pista Azzurra
Jesolo (Venezia)
60, 100, 125
- Pista Salentina
Ugento (Lecce)
60, 100, 125
- Pista Adriatico
Montesilvano (Pescara)
60, 100, 125
- Pista S. Pancrazio
Fraore (Parma)
60, 100, 125
Trofeo delle Industrie (4. prova)
60, 100, 125, Amatori
- Pista 2000
Ampugnano (Siena)
60, 100, 125, Amatori 125
- Circuito di Campobello
Campobello di Licata (Agrigento)
60, 100, 125
- Pista Nuvolari
Curtatone (Mantova)
Amatori

■ **CEREGNANO.** Potrebbe essere ripetuta anche il prossimo anno la grande rassegna motoristica di Ceregno (Rovigo), organizzata dal locale Motor Club. Lungo un tracciato cittadino di circa 800 metri appositamente allestito nella piazza centrale del paese si sono sfidate le monoposto della Formula 4 che hanno dato vita a una gara entusiasmante, confermata anche dal grande successo di pubblico. Non mancavano i karts con una rappresentativa del Karting Club Agip di Rovigo che si sono affrontati in una corsa tra cordoli e marciapiedi sempre pronti a punire anche i piloti più ardit. *È un poco terminata in archivio l'edizione '90 e già si pensa a quella del prossimo anno.*



PARMA SQUALIFICHE E RECLAMI AI CAMPIONATI REGIONALI A SQUADRE VINCE L'ABRUZZO TRA LE POLEMICHE

PARMA — Sarà il tribunale nazionale d'appello a decidere quale squadra avrà vinto il campionato regionale 1990 che si è disputato domenica 14 ottobre sul kartodromo S. Pancrazio di Parma. Reclami, polemiche e ricorsi hanno avvelenato quest'ultima edizione di una delle gare nazionali più importanti della stagione che dovrebbe celebrare il perfetto accordo tra i vari piloti di ogni singola regione, indipendentemente dal successo personale nella propria categoria, per una volta uniti e rivolti al trionfo... territoriale. Nella classifica finale, redatta al termine di tutte le prove e considerate le squalifiche oltre agli scarti, vedeva vittoriosa la compagine abruzzese che precedeva di un solo punto quella lombarda. In terza posizione concludeva la Romagna davanti a Toscana, Marche e Umbria. La battaglia in pista non è di certo mancata e le ostilità si sono già aperte con la 100 Internazionale che apriva le finali per esigenze televisive; già al giro di lancio, e proprio sulla striscia di partenza, Bordin e Aceto entravano in contatto senza conseguenze per i due. Dopo il via, Crinelli, quarto, si porta alle spalle di Trulli dando vita a un duello che vedrà i due piloti scambiarsi la testa della corsa per ben sei volte con il successo finale del pilota umbro. Nella 100 Italia si è assistito al dominio assoluto di Gandolfi, in testa dal primo all'ultimo giro mentre nella 125 Internazionale è stato il lombardo Mellini a trionfare in una corsa che si è riaperta a

pochi giri dalla fine. Successo di Belicchi nella 100 Nazionale ricca di colpi di scena: poco dopo la conclusione della gara, infatti, il pilota della Emilia veniva squalificato per aver sorpassato con le bandiere gialle esposte. Sul gradino più alto del podio, quindi, è salito il toscano Barcali. La gara della 125 Nazionale è quella che segna il pareggio tra Lombardia e Abruzzo: al termine di questa prova, infatti, vince Martinelli davanti a Di Gianvito ma il lombardo veniva successivamente squalificato (ma la Lombardia faceva appello) lasciando la vittoria all'abruzzese. A questo punto Lombardia e Abruzzo erano in assoluta parità e mancava solo la gara della 125 C/Nazionale. L'abruzzese Di Simplicio partiva dalla pole ma veniva subito sorpassato dal lombardo Filippini che acquisiva il vantaggio sufficiente per andare a vincere davanti al poleman con l'emiliano Lippi in terza posizione. Ma questo successo non bastava alla Lombardia a superare l'Abruzzo che si aggiudicava il campionato.

TRICOLORE

Fraore (Pr), 14 ottobre 1990

Campionato a squadre per regioni 1990

La classifica: 1. Abruzzo punti 477; 2. Lombardia 476; 3. Romagna 428; 4. Toscana 405; 5. Marche 380; 6. Umbria 376; 7. Emilia 373; 8. Sicilia 360; 9. Veneto 338; 10. Friuli Venezia Giulia 300; 11. Trentino Alto Adige 299; 12. Piemonte 251; 13. Liguria 243; 14. Sardegna 239; 15. Basilicata 238.



BELICCHI RESTA CON HEZEMANS NEL '91

ANDREA Belicchi (nella foto Biondo) sarà anche il prossimo anno il pilota ufficiale Rotax in Italia. Proprio in questi giorni il giovane conduttore emiliano ha rinnovato l'accordo con Tione Hezemans per sviluppare i motori che verranno impiegati nella prossima stagione; come già era accaduto quest'anno, l'assistenza sui campi di gara è stata affidata al Ciak, il centro italiano assistenza karting, con sede presso il kartodromo S. Pancrazio di Parma. Anche il prossimo anno Belicchi impiegherà i telai della TonyKart che verranno comunque affidati per la gestione tecnica al Ciak. Già nel mese di febbraio dovrebbero cominciare i primi collaudi delle nuove unità al mikasa! anche se questa operazione potrebbe essere direttamente legata a una serie di programmi commerciali.

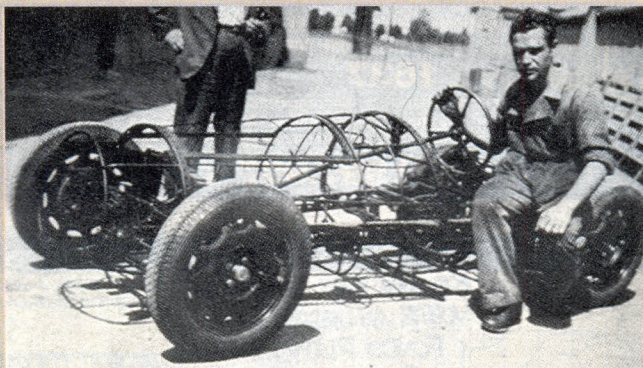
GP DI VARESE: UNA VIDEOCASSETTA A DISPOSIZIONE

AD ESSERE sinceri non avevamo mai sentito una simile iniziativa che potrebbe, comunque, essere ripresa anche da altri sodalizi. Il Karting Club Somma di Somma Lombardo (Va) ha realizzato una videocassetta della durata di 90 minuti sul Gp di Varese, disputatosi lo scorso 8 luglio. Il filmato offre un'ampia sintesi delle manche di qualificazione e delle finali di classe con i momenti più spettacolari riproposti al rallentatore. Le immagini sono state abbinare a effetti cromatici realizzati con un computer grafico. I piloti che avevano preso parte a quella gara, potranno così rivedersi in video e correggere errori effettuati in pista. Chi fosse interessato potrà telefonare allo 0331/256048 in orario d'ufficio oppure allo 0331/251664 dalle 21,30 alle 24 di ogni martedì.

LO SAPEVATE CHE...

a cura di **Elvio Deganello**

La vettura non era una F. 1, ma una 750 destinata ad una categoria molto combattuta nel dopoguerra. La 750 di Giovanni Minardi si distingueva da tutte le altre per un originalissimo motore a sei cilindri in linea che sulla carta avrebbe dovuto sviluppare un'ottantina di cavalli. Il concessionario Fiat di Faenza trovò un valido aiuto economico nei conti Rodolfo e Rino Ferniani ed un buon supporto tecnico in una equipe di collaboratori fra i quali brillava Oberdan Golfieri che aveva maturato una solida esperienza alla Ferrari. Nella Minardi 750 il telaio seppure modificato, rimase pra-



ticamente quello della Topolino. Il motore era un sei cilindri, frazionamento inusitato per questa cilindrata, era dotato di distribuzione a doppio albero a camme in testa. Il progetto risentiva dell'impostazione del Ferrari V12 del quale ripeteva la cilindrata unitaria di 125 cc. Ma nonostante la nobile parentela e le ottimistiche previsioni il motore faentino non superò

mai la potenza di 55-56 Cv a 7000 giri/min. Una serie di aggiornamenti, principalmente all'alimentazione, non migliorò di molto le cose e fece lievitare in modo insopportabile i costi di sviluppo. Perciò nel 1949 l'interessante Minardi 750 uscì definitivamente di scena dopo alcune gare disputate senza grande successo dal conte Rino Ferniani e da Antonio Lotti.

HANNO DETTO

«Per forza la Tyrrell Ty6 è più veloce di tutti, ha due ruote in più...». **Emerson Fittipaldi** - Autosprint n. 45/1975

«Chissà, se potessero, non licenzierebbero anche me?». **Enzo Ferrari** - Autosprint n. 7/1977

«Questo è il mio addio definitivo alle corse. Dalla prossima settimana mi dedicherò esclusivamente ai miei affari, al circuito di Francorchamps, ma non farò più dell'automobilismo attivo». **Jacky Ickx** - Autosprint n. 26/1980

«L'ingaggio di un corridore incide modestamente sul budget di una Casa costruttrice: se vinco il mondiale, senz'altro la Renault non mi avrà pagato abbastanza». **Alain Prost** - Autosprint n. 6/1982

«Ayrton è molto giovane, ma possiede un sacco di qualità. Gli manca l'esperienza e non potrebbe essere che così, visto che corre sulle monoposto da due anni. Il guaio è che Ayrton il prossimo anno vuole salire in F. 1». **Nelson Piquet** - Autosprint n. 30/1983

«Prost in Germania ha vinto con il muletto regolato da me, anche questa è una soddisfazione». **Niki Lauda** - Autosprint n. 33/1984

«Ho la certezza di essere tra i primi otto piloti del mondo, tuttavia se in questa situazione non hai la macchina migliore diventa sempre più difficile vincere. Probabilmente i miei ex colleghi sono capitati in F. 1 con la Ferrari quando le cose erano più facili». **Stefan Johansson** - Autosprint n. 15/1986

«Senna e Prost hanno la stessa visione della gara. Senna forse è più veloce, considera le prove di qualificazione più importanti di quanto faccia Prost...». **Gordon Murray** - Autosprint n. 28/1988

COME ERavamo

Quanta acqua è passata sotto i ponti...

DANIELE AUDETTO
1975



NEL PROSSIMO NUMERO

**TOM CRUISE
CI RACCONTA
LA NASCAR**

Mentre sugli schermi arriva Giorni di tuono vi riveliamo tutti i segreti del film e delle auto che corrono nella serie Stock

PER CAPIRE IL FUTURO BISOGNA PROVARELO.

Il futuro è il nuovo cambio Tiptronic, il capolavoro della tecnologia vincente Porsche. Conoscerlo dal vivo presso i nostri concessionari esclusivi varrà più di qualsiasi discorso. Gli indirizzi sono sulle pagine gialle.

Porsche-Italia, C.so Stati Uniti 35, Camin-Padova, Tel. 049/8292911.



tiptronic



Adver Commworld

PORSCHE
EMOZIONI TECNOLOGICHE