

# AUTO SPORT NIT

SETTIMANALE **43**  
Anno XXXIII - 26 ottobre-1 novembre 1993  
Sped. in abb. postale gr. II/70  
L. 3.500



foto:ORSI

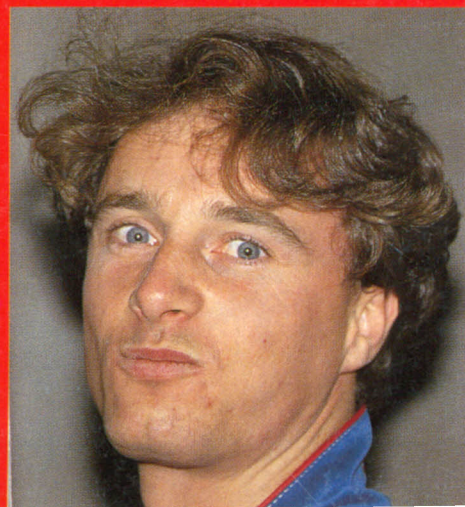
**GP GIAPPONE**

**VELOCISSIMO IN PROVA  
DIABOLICO IN GARA  
RISSOSO NEL DOPOCORSA**

# **È GIÀ SENNA '94**

**MA LA F.1 HA SCOPERTO  
LA STELLA EDDIE IRVINE**

# **SARO' IL NUOVO MANSELL!**



### REDAZIONE

40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via del Lavoro 7, telefono 051/62.27.111,  
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna,  
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I  
telefax: 051/625.83.10.

### DIRETTORE RESPONSABILE

**CARLO CAVICCHI**

### CAPOREDATTORE

**FRANCO NUGNES**

### CAPOSERVIZIO

**ROBERTO BOCCAFOGLI**

### INVIATI SPECIALI

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

### REDATTORI

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

### SERVIZI SPECIALI

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

### GRAFICA E IMPAGINAZIONE

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

### SEGRETARIA

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

### DISEGNI

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

### COLLABORATORI

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

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

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

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

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



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



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990



**CONTI EDITORE**

S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE  
**ADOLFO GALLEAZZI**

Direttore sezione libri: **Piero Focchietti** - Ufficio Pubblicità:  
**Loredano Malaguti** - Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio  
diffusione: **Walter Compagno** - Ufficio abbonamenti: **Roberto  
Gelferi**



ORSI

## VELOCITÀ

### STORICHE

#### **20 S'è rotta la macchinetta**

Andiamo a scoprire perché un mondo ricco come quello delle corse per veteran è entrato in crisi a vantaggio del radunismo...

### FORMULA UNO

#### **28 Gp del Giappone**

Nel penultimo atto del mondiale l'attenzione non era rivolta solo alla pista, ma anche e soprattutto nel paddock. Il mercato...

### FORMULA OPEL

#### **76 Campioni a confronto**



## 78

Italia  
regina  
in Clio



## 90

Provata  
la nuova  
Porsche 911



PHOTO4

## RALLY

### IL PERSONAGGIO

#### **14 Senso Cunico**

Dopo il successo al rally di Sanremo mondiale, il pilota della Ford rianalizza una carriera. E con sincerità ammette che...

## RAID

#### **82 Rally dei Faraoni**

## L'ALTRA DOMENICA

#### **94 Le gare in Italia**

## OPINIONI

#### **4 Io, canaglia**

di Giorgio Faletti

#### **27 Domenica notte**

di Carlo Cavicchi

#### **114 Bastian contrario**

punto di vista controcorrente

## RUBRICHE

#### **6 lettere**

#### **8 news karting**

#### **10 news estero**

#### **12 news modelli**

#### **72 news velocità**

#### **81 domenica sprint**

#### **86 news rally**

#### **92 news the road**

#### **105 notiziario csai**

#### **106 portobello**

#### **107 crucisprint**

#### **111 teleschermo**

#### **112 dove si corre**

# io, canaglia



## Nemo profeta in patria

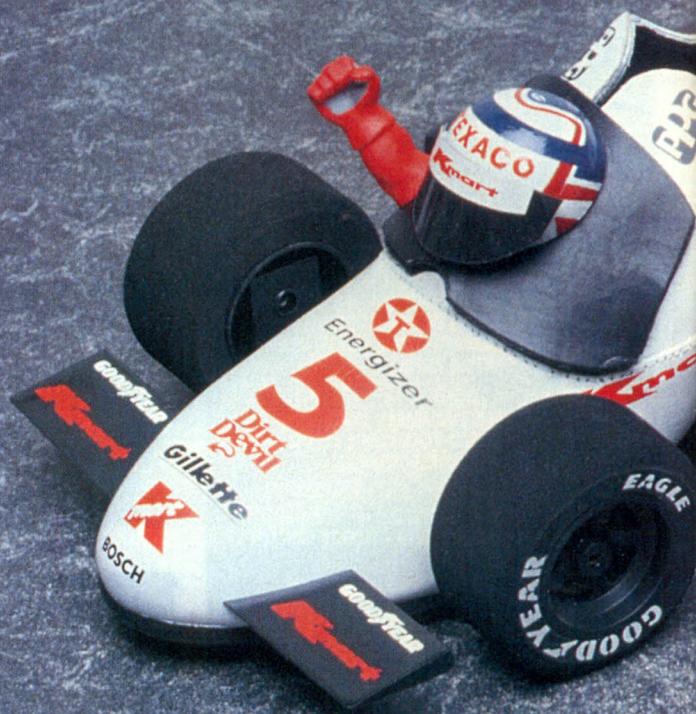
GIORGIO FALETTI

**F**orze lori krede che viene qui in Germania a correre dentro Dtm con sue vetture Alfa di Romeo e lori fa un rizzultato contro di noi, che nostre vetture viaggia kosi veloci su di askiutto, bagnato, umido e anche su sudato? Nostre vetture kosi kon tanti di cavalli che forze noi deve mettere ke dentro di zerbatoio oltre ke benzina, anche karrube? Ah ah ah ah e ancora ah! Voi permette ke io facci krande risata, cari koncezzionari italiani di nostra Marca. Forze lori krede che viene qui con suoi piloti, kyesto Nikkola Larini, che lui forze bravo istruttore di skuola di guida, forze ke si, forse lui bravo autista di pulman per cita di Parroco a Lourdes, ma kome pilota forze lui meglio appende kasko a suo chiodo. Forze lori penza che viene qui con Alexandro Nannini e vince? Magari ze lui zostituisce suoi dischi freno con diski di sua sorella Gianna, forze lui non entra veloce in kurva ma entra veloce in Hit Parade. Ah ah, buona questa, forze voi scuza me, ma io è molto a volte spiritato e molto rido di mie stesse... kathzaturenchitzenrambasaturenlikerssannnamali-vazuferkhavaprighenterisansmussen... come zi tice in Italiano... ah si, burla. A togni modo, lori non krede qvesto, perché lori non vincerà Masstaghenerkeribalivuffbergher! Kome si dice in Italiano? Ah, si, ...mai!

\*\*\*

Ao' chi c'è ner Cvit? A Bmw? E che 'cce vengono 'a ffà? Ce stamo noi! Che poco poco questi se credono che vengono in Italia a corè e vincheno. Ma li mort... chi c'è che core? Ravaglia chi, er secco? Quello magro magro che pare na stecca da bijardo con un casco in cima? E che corre, c'a flebo? Cecotto? E se c'è cotto o se nun c'è cotto, ma 'ndo va? Burgstaller... e che è, 'na bira? Federico d'Amore? Ma che è, a gara de San Valentino, un pilota per tutti gli innamorati?

Ma che se credono de fà, contro de noi, 'co 'sti morti de sonno, che ci 'avemo 'na machina che...





CLIC 

**Scarpe  
diem**

## FERMO POSTA

**ELENA DOMIOLA** - Brescia — I documenti necessari per ottenere la licenza di conduttore sono: patente di guida, tessera di associazione all'AcI; certificato di gruppo sanguigno; analisi delle urine; certificato di vaccinazione antitetanica; elettroencefalogramma e visita neurologica, visita medica presso un Centro di Medicina Sportiva o una sede di UsI previo versamento di 50.000 lire, fiche medica internazionale da richiedere agli uffici CsaI-via Solferino 31 - 00185 Roma (necessaria, questa, solo per chi intende gareggiare all'estero). Non è quindi indispensabile aver seguito un corso di pilotaggio, anche se può essere utile. Per quanto riguarda, in particolare, la Formula Monza, una stagione al top comprensiva di dieci gare costa circa 45 milioni, mentre per disputare una singola gara si può noleggiare una monoposto con una spesa che si aggira attorno ai due milioni di lire.

**MARCELLO GELO** - Caltanissetta — Purtroppo non possiamo aiutarla in tutto poiché abbiamo a disposizione solo gli adesivi della nostra rivista. Per ricevere quelli del Jolly Club la cosa migliore è richiederli direttamente alla scuderia, scrivendo a questo indirizzo: via Lunigiana 46 - 20125 Milano.

**PIERLUIGI ZAMPIERI** - Soligo (Treviso) — Purtroppo il poster di Villeneuve è andato esaurito già qualche anno fa. Lanciamo comunque un appello per il nostro giovane lettore, il quale è disposto a pagare fino a 10.000 lire un manifesto di Gilles.

**GAETANO FERRI** - Pescara — Quest'anno, allegato ad Autosprint N. 10, c'era un opuscolo contenente tutti gli indirizzi relativi alla F.1 e, in particolare, quelli di tutte le scuderie. La copia arretrata può essere richiesta inviando al nostro ufficio market 6000 lire in francobolli, oppure effettuando un versamento sul c/c postale N. 244400 intestato alla Conti Editore SpA e specificando il numero dell'arretrato.

**SIMONE PAROLA** - Buguggiate (Varese) — Nigel Mansell ha corso dal 1980 all'84 con la Lotus, dall'85 all'88 con le Williams. Quindi l'inglese è passato per i due anni successivi alla Ferrari, per tornare nel '91 e '92 alla Williams.

**ELENA COLETTA** - Parasacco (Ferrara) — Può sicuramente scrivere alla Ferrari, anche per conoscere l'indirizzo che cerca. Il recapito è: Ferrari - Coordinamento, via Abetone Inferiore 2-4, 41053 Maranello (Mo). Il poster di Alesi è uscito su Autosprint n. 35 di quest'anno. Infine chiariamo che non sono stati gli abitanti di Imola a sollevare il polverone sulle prove nell'auto-dromo, bensì un assessore dei Verdi. In ogni caso, tutto è rientrato poiché il Tribunale ha stabilito che i livelli di rumorosità erano in regola.

## La scandalosa vicenda di Vicarelli

Ho deciso di scrivere la presente per sfogare la rabbia e far sapere quanta poca giustizia c'è nel mondo delle corse automobilistiche e nel Civt in particolare. Seguo, da sempre, Giampaolo Vicarelli, neo campione italiano classe N7 (prima nel motocross, poi nel kart, ora nella velocità turismo), ma mai come quest'anno ho potuto constatare in che modo viene applicata la giustizia in quell'ambiente. Dopo questa premessa passo ai fatti: lo scorso anno Vicarelli, dopo sole sette gare dal debutto, vince la sua prima gara (Misano). Durante la verifica tecnica, dopo averci fatto smontare praticamente tutto il motore e non avendo trovato niente fuori misura, alle ore 20 viene annunciata la squalifica per scorrettezze in gara. Vicarelli va in appello, vincendolo. Quest'anno, dopo un discreto avvio, 7. a Monza e 3. a Vallelunga, inizia a vincere, aggiudicandosi cinque gare consecutivamente. Ecco quindi che ce l'hanno tutti con Vicarelli, per cui viene costituito un comitato, composto da più team, che mettono una quota ciascuno e che ad ogni fine gara fanno reclamo sperando nella squalifica del pilota Vicarelli. Qui di seguito, in sintesi, la cronaca dei fatti salienti. Imola 20 giugno '93. A tre giri dalla fine Pace, che si trova in testa, «taglia» la variante alta. Sul traguardo gli viene esposta bandiera nera per «taglio chicane» ma lui, incurante di questo, continua la gara fino alla fine! Vicarelli, vista la bandiera e sapendolo squalificato, decide di rimanere dietro. Il direttore di gara non sventola la bandiera a scacchi a Pace, ma a Vicarelli che vince. Pace fa appello contro la squalifica dicendo di essere arrivato lungo per noie ai freni. Misano 1 agosto '93. Alla curva del Carro, in partenza, Vicarelli viene letteralmente buttato fuori



ACTION

da Moccia che lo seguiva. Vicarelli vuol fare reclamo, ma non gli viene accettato perché pretenzioso.

Pergusa 5 settembre '93. Nella seconda gara, mentre Vicarelli è in seconda posizione, entra in pista la pace-car per incidente. Nel rallentamento Baldasseroni sorpassa Vicarelli nonostante le bandiere gialle: i due finiscono la gara 1. e 2., nell'ordine. Vicarelli va a sporgere reclamo, ma questo non viene accettato perché pretenzioso.

Mugello 3 ottobre '93. Venerdì precedente la gara veniamo a sapere che Pace ha vinto l'appello di Imola: non solo è stato riammesso un pilota che per tre giri ha ignorato la bandiera nera, ma gli è stata data anche la vittoria quando, invece, non avendo egli preso la bandiera a scacchi, praticamente non risulta aver tagliato il traguardo. Quindi Vicarelli non è più matematicamente campione italiano, come già annunciato anche dalle riviste specializzate, ma ha solo sei punti da Pace. Vicarelli, innervosito e deluso dai fatti, sotto la pioggia ottiene soltanto il quattordicesimo tempo in prova, ma in gara dimostra a tutti il suo valore, rimontando 1° al giro su tutti e arrivando 3., in scia a Pace. Vinto il titolo di categoria c'è in

PHOTORACING



palio anche l'assoluto, ma un semplice privato che non è appoggiato da nessun team, al secondo anno di attività, non può vincere tutto questo! Nella N6 viene sporto reclamo a Zadotti (leader dell'assoluta) per peso handicap non regolare (doveva essere di 45 kg); in verifica vengono controllati i pesi della vettura (53 Kg), ma non viene controllato il peso minimo della vettura medesima con zavorra relativa ed eventuale handicap. Con la speranza di veder pubblicata questa lettera vi saluto e vi faccio i miei complimenti per la rivista.

Giuseppe Cedrati  
Osimo (Ancona)

Giampaolo Vicarelli (nella foto in alto impegnato alla sua Peugeot) ha meritato il successo nella classe N7 del Civt e ha lottato per il titolo assoluto fino all'ultima gara. È vero che è un privatissimo (ma lo è anche Zadotti, il pilota che ha conquistato il tricolore), però non crediamo che sia un perseguitato. Chi scrive conosce perfettamente i fatti: ha ragione da vendere quando protesta per la decisione del giudice sportivo di riammettere Pace nella gara di Imola. Il pilota della Rover non si è fermato alla segnalazione della bandiera nera e ha concluso la gara, vincendola. Pace si è visto comminare una squalifica per errore e per questo non ha rispettato le

segnalazioni, ma non ha comunque rispettato un ordine della direzione di gara. Siamo allibiti che nel giudizio ci sia stato un ribaltamento della sentenza, anche perché si è creato un precedente che autorizza tutti i piloti a non fermarsi davanti alla bandiera nera perché intanto la questione potrà poi essere dibattuta in appello! Riguardo a Zadotti la verifica della zavorra è stata fatta: prima della corsa è il conduttore che si autodichiara. E il peso della Toyota era quello previsto: il minimo regolamentare più la zavorra dell'handicap. Riguardo ai fatti di gara, non c'erano le riprese televisive.

## Mario Stagni risponde a Fassitelli

Ho letto (Autosprint n. 40 pagina 100) con sorpresa e rammarico le accuse rivoltemi da Fabrizio Fassitelli in riferimento allo svolgimento del rally Coppa Valtellina. Non è mio costume alimentare polemiche e tante stagioni di attività senza contenziosi di sorta dovrebbero di per sé smentire le gratuite accuse rivoltemi da un pilota che alle polemiche non è nuovo. Tuttavia, visto che queste accuse sono state pubblicate malgrado lo stesso intervistatore non avesse ravvisato alcunché di anomalo nel pezzo di commento della gara (pubblicato sul numero precedente), ritengo di dover sottolineare quanto segue non certo per gli addetti ai lavori (i vostri giornalisti per primi) che ben mi conoscono, quanto per i lettori che le hanno lette, magari senza aver fatto altrettanto con il resoconto della gara, su una rivista che rappresenta l'autorevole punto di riferimento dell'automobilismo sportivo. A quanto mi

risulta nessuno, né concorrenti né commissari, ha ravvisato una mia partenza anticipata (nessun reclamo, nessuna penalizzazione) nella speciale d'apertura: io, inevitabilmente, parto quando mi viene dato il via dal cronometrista. Non ho presentato alcun reclamo in merito al presunto ritardo di 10'' (da dove salta fuori questo tempo?). Al di là della loro infondatezza, che ribadisco, voci (non dati di fatto) come quelle che hanno addirittura "turbato" Fassitelli sono tutt'altro che inedite. Per quanto mi riguarda non rinuncerò a correre per questo e mi auguro che Fassitelli faccia altrettanto e venga a confrontarsi con me sull'unico terreno accettabile per la mia indole: in gara.

Mario Stagni  
Sondrio

Fa bene Fabrizio Fassitelli a smettere di correre se ritiene che l'ambiente dei rally si è guastato, anche se sembra eccessivo che prenda questa decisione per come sono andate le cose alla Coppa Valtellina. Chissà? forse passato il momento di sconforto per il ritiro in gara, Fassitelli ci ripenserà. E accoglierà l'invito di Mario Stagni. Un pilota che finora, a quanto ci risulta, ha sempre costruito le sue affermazioni sul campo (nella foto a sinistra).

ORSI



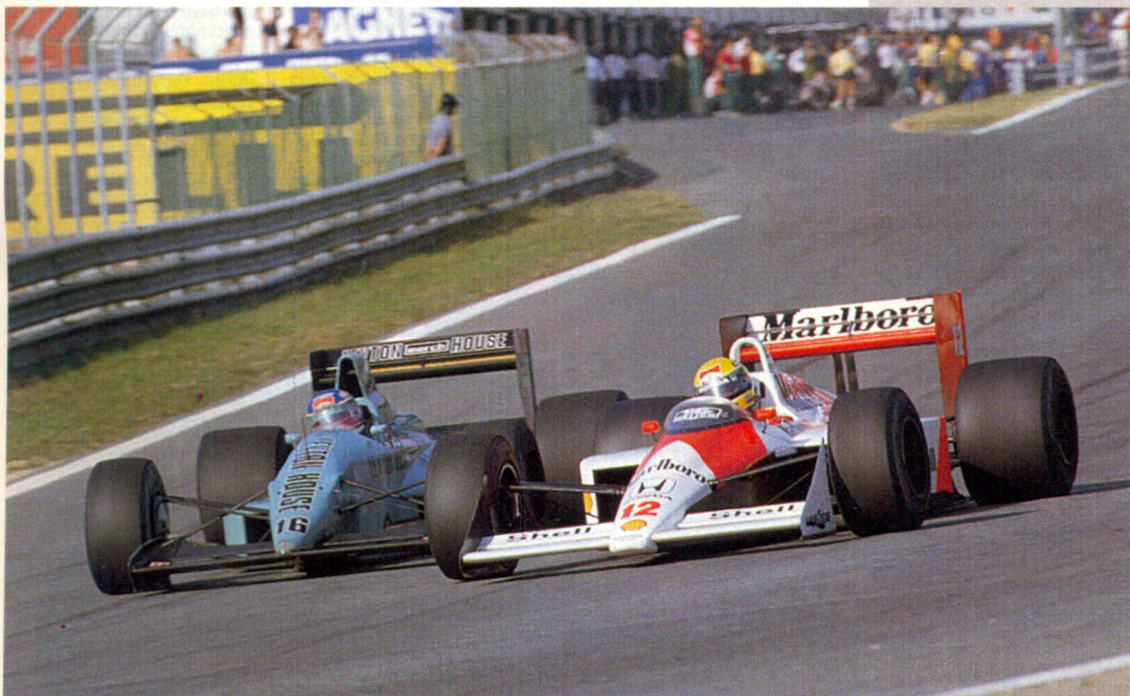
BENEDETTI

## Chi fa le verifiche nella «Amatori»?

Chi vi scrive, in qualità di meccanico del pilota Roberto Cruciani, fa presente quanto segue: in occasione della gara di campionato italiano Amatori svoltasi il giorno 26 settembre presso la pista «Le Sirene» a Cavaglia (Vc), ho constatato, con somma meraviglia, che non sono state fatte verifiche a fine gara, anzi ci si è limitati solamente a rilevare se i kart adottavano i tanto discussi convogliatori a pacco lamellare. Il resto, tutto il resto, non aveva nessunissima importanza. Vi pare giusto che per una manifestazione così importante i commissari non abbiano sentito il dovere di «aprire» i motori? Il dubbio resta: il vincitore aveva veramente un motore regolare? Queste cose amareggiano l'ambiente kartistico e sicuramente non sono motivo di vanto per la Federazione. Sicuro di una risposta porgo distinti saluti.

Luigi Mele - Roma

Questa non è l'unica lettera giunta al nostro giornale in merito ai controlli tecnici (e ai contenuti più o meno regolari) dei mezzi che corrono nelle categorie amatoriali del kart (nella foto, il via della gara a Vercelli). Già da tre settimane abbiamo girato alla Federazione italiana karting una circostanziata «lettera-denuncia» inviata da un lettore. L'autorità sportiva, a quanto ci risulta, ha esaminato il problema nell'ultima riunione del proprio Consiglio tenuto la scorsa settimana; inoltre il segretario generale della Fik ci ha assicurato che è allo studio una regolamentazione tale da rendere facili i controlli sui campi di gara e scoraggiare costose esasperazioni tecniche. Noi come lei stiamo aspettando lumi dalla Fik.



La McLaren Honda turbo di Ayrton Senna e la March-Judd aspirata di Ivan Capelli insieme in pista nella stagione 1988

## TURBO FLASH

Scrivo per avere il vostro parere sull'aumento delle prestazioni delle monoposto di F.1 da quando è stato messo al bando il motore turbo. Il crollo di tutti i record (sul giro in prova e in gara, sulla distanza) è dovuto solo agli enormi progressi nel campo aerodinamico o anche alla evoluzione dei motori?

Domenico Silvestro-Napoli

L'incremento delle prestazioni delle vetture di Formula 1 sulle varie piste, valutato attraverso il simbolo  $\Delta\%$  di riduzione del tempo sul giro, avviene attraverso una serie di parametri, che sono nell'ordine:

- A - caratteristiche aerodinamiche del veicolo
- B - caratteristiche delle gomme utilizzate
- C - caratteristiche tecniche e funzionali dei motori
- D - peso totale della vettura
- E - caratteristiche cinematiche delle sospensioni
- F - efficienza dell'impianto frenante
- G - conformazione del tracciato e caratteristiche del manto stradale

Oggi le F. 1 aspirate sono più veloci delle turbo Perché? Risponde Enrico Benzing

Ovviamente, questa graduatoria è riferita all'attuale evoluzione. In altre epoche, come quella della Formula 1 con motori di 1500 cc iniziata nel 1961, o come quella dell'era del turbo (1977-1988), l'ordine dei fattori è stato un po' diverso. E proprio il capitolo della sovralimentazione turbo di cui è fresca la memoria, almeno nella espressione finale, può richiamare alcuni confronti a prima vista sconcertanti. È giusto, perciò, chiedersi come mai i primati delle monoposto del 1986, con la massima pressione di sovralimentazione dei motori turbo di 1500 cc (1350 cv in qualifica; pressioni di 5-6 bar) siano stati superati, pur con le minori potenze degli aspirati installati successivamente. Solo le velocità di punta (352,1 kmh per il record di Monza nel 1987) hanno retto sulle piste più rapide e non su tutte. La risposta è che il progresso in tutti i settori extra-motoristici è stato tale da far sopprimere a sensibili riduzioni di potenza massima (ma anche le coppie dei motori turbo sono rimaste imbattute) e quindi ha favorito altri incrementi delle prestazioni globali. Il processo, del resto, è iniziato già negli ultimi anni nel turbo, se i tempi sul giro miglioravano pur con note limitazioni a 4 e a 2,5 bar assoluti del 1987 e 1988. Si consideri, infatti, che, nella media delle piste, il tempo maggiore è quello impiegato nella percorrenza delle curve. E il passaggio a deportanze da 1000 kg a 1800 kg, con velocità di 300 kmh, dà la dimensione dell'aumento delle velocità di percorrenza delle curve, al pari dell'accelerazione trasversale, salita da 2,5 a quasi 4 g. Anche il Cx è stato lievemente ridotto. Spesso, il progresso delle gomme ha prodotto un guadagno di 1'' al giro: la riduzione di 1 kg del peso vale da 0,002 a 0,004 secondi sul giro. I cinematici delle sospensioni, quasi influenti in prima approssimazione, incidono sugli assetti di massa ma produzione dell'effetto suolo.

## LE GARE

### PISTA MAINENTI

Ramacca (Ct), 17 ottobre 1993  
**Classe 60 Minikart:** 1. Sapienza (Allkart) 10 giri in 11'06"777; 2. Di Bella (Tony) a 7"422; 3. Salemi (Allkart) a 7"728. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Spada (Crg-Parilla) 15 giri in 13'33"455; 2. Greco G. (Top Kart-Parilla) a 2"058; 3. Terranova A. (Tony-Comer) a 9"185.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Crispi (Crg-Parilla) 15 giri in 13'33"455; 2. Pignataro P. (Crg-Parilla) a 0"358; 3. D'Amico (Tony-Mrc) a 1"810.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Niccolosi (Pcr-Pcr) 15 giri in 13'45"649; 2. Treviso (Pcr-Pcr) a 0"337; 3. Ruvolo (Pcr-Pcr) a 1"1337.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Damiani (Crg-Tm) 15 giri in 13'41"233; 2. Priulla A. (Brm-Pavesi) a 8"005; 3. Poma (Tony-Pavesi) a 17"792.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Livreri (Tony-Pavesi) 15 giri in 13'19"099; 2. Cascio O. (Crg-Tm) a 0"344; 3. Lo Re (Kali-Pavesi) a 3"944.

**Classe 100 Amatori:** 1. Pignataro L. (Crg-Parilla) 15 giri in 14'16"800; 2. Branciamore (Pcr-Pcr) a 5"229; 3. Sciuto P. (Pcr-Pcr) a 5"842.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Giuliano F. (All Kart-Tm) 15 giri in 14'42"953.

**Classe 125 Amatori (valvole):** 1. Viola (Tony-Tm) 15 giri in 14'18"189; 2. Morreale (Mtk-Pavesi) a 3"422; 3. Giuffrida (Kali-Tm) a 10"304.

### PISTA DI ATINA

Atina (Fr), 17 ottobre 1993  
**Classe 60 Minikart:** 1. Diego D'Agostino (Dap) 12 giri in 8'59"23; 2. Tredicine (Dap) 9'04"8; 3. Tuccillo (Dap) 9'11"4. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Enrico D'Agostino (Tony-Parilla) 12 giri in 7'28"3; 2. Biondi (Kali-Parilla) 7'38"0; 3. Altieri (Allkart-lame) 7'39"7.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Posillo (Teco-Sirio) 22 giri in 13'13"5; 2. Forte (Kali-Sirio) 13'15"2; 3. Olivieri (Birel-Parilla) 13'17"1.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Caira (Allkart-Tm) 22 giri in 13'01"6; 2. Fanelli (Allkart-Pavesi) 13'04"0; 3. Turriziani (Top-Pavesi) 13'15"0.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Cammarone (Crg-Pavesi) 22 giri in 13'06"4; 2. Zompanti (Allkart-Pavesi) 13'06"7; 3. Stefanelli (Kali-Pavesi) 13'07"1.

**Classe 100 Amatori:** 1. Di Emidio (Allkart-Atomik) 16 giri in 10'30"0; 2. Cimmino (Allkart-Parilla) 10'32"5; 3. Rocco (Crg-Parilla) 10'33"0.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Galassi (Allkart-Tm) 16 giri in 10'02"7; 2. Coronella (Crg-Tm) 10'30"9; 3. Perna (Birel-Tm) 10'31"3.

**Classe 125 Amatori (valvole):** 1. Bianchi (Kali-Tm) 16 giri in 9'53"6; 2. Caprara (Tony-Tm) 9'55"2; 3. Toti (Kali-Tm) 9'58"2.

## 257 PILOTI AL TORNEO DELLE INDUSTRIE

# Palmieri ok col Biesse '94

La seconda prova di questa 23esima edizione del Torneo delle Industrie è stata condizionata da un tempo piuttosto fastidioso che, soprattutto nella mattinata, ha costretto i concorrenti a passare continuamente dalle gomme slick a quelle rain e viceversa, per via della leggera pioggia intermittente. Tutto ciò non ha comunque impedito di vedere ben 257 iscritti, una differenza irrisoria rispetto ai 261 della prima prova: una partecipazione che in ogni caso ha costretto a correre quasi tutte le finali con l'illuminazione artificiale. In un paio di categorie sono risultati condizionanti anche dei doppiati che non collaboravano molto, specialmente nella 100 Junior: infatti, dopo aver superato Pantano e Pichler (scattato ottimamente dalla seconda fila), Bell è stato rallentato da un doppiato incurante dell'attacco del pilota inglese e ciò ha permesso a Pantano di passare al comando. Un successivo tentativo di sorpasso per prendere il comando, evidentemente mal calcolato per il nervosismo, ha determinato la collisione fra Bell e Pantano che ha messo fuori gioco entrambi, a vantaggio di Pichler che è andato a vincere. Da rilevare che in questa categoria solo 10 dei 28 partenti della finale hanno visto il traguardo. Nella 100 Nazionale Gandolfi ha dimostrato di aver fatto tesoro dell'esperienza della gara precedente (quando era uscito di pista per un errato tentativo di sorpasso): stavolta non si è fatto intimorire da Casazza partito meglio, e dopo poche centinaia di metri è passato al comando per non lasciarlo più fino alla

fine, vincendo con un distacco di sicurezza su Elisa Giordan, salita al secondo posto dopo aver superato Toccacelo. Meno combattuta del solito la 60 Minikart, con Valletta, Venturi e «Alex» che hanno preso il largo sugli altri fin dalla partenza, arrivando nello stesso ordine sul traguardo. Lo stesso discorso varrebbe per Palmieri, Belletti e Barani nella 100 Internazionale, se non fosse che al via era scattato primo Picchianti, fermatosi però ai box alla fine del primo giro per problemi meccanici per poi ripartire

va annotato che la vittoria ufficiale è andata a Barani perché Palmieri e Belletti correvano fuori classifica, con telai della prossima omologazione: Belletti ha portato al debutto un nuovo Birel, mentre il successo se lo è aggiudicato Giuseppe Palmieri con il nuovo telaio Biesse. Nella 125 Nazionale, la categoria più povera di partecipanti in questa occasione, Polo è scattato con decisione dalla quinta fila al terzo posto (un po' troppo, meritandosi il richiamo della direzione di gara), superando in seguito Gamba e andando ad insidiare, ma

senza successo, la prima posizione di Savani. Dopo anche Piccini è passato terzo al via, partendo però dalla pole position della 125 Internazionale. Il toscano si è rifatto prima superando Damioli e poi ha ereditato il comando da Baldelli, uscito di pista verso metà gara. Infine, la 100 amatoriale ha visto Puppo condurre dall'inizio alla fine, però insidiato prima da Alfieri, poi da Sambo (rimontato dalla nona posizione in griglia), quindi ancora da Alfieri, con il terzo incomodo Donadei ostacolato e rallentato da un doppiato volenteroso ma solo con i primi tre.

### TORNEO DELLE INDUSTRIE

Fraore (Pr), 17 ottobre 1993

#### 2. prova del torneo

**Classe 60 Minikart:** 1. Valletta (Dap) in 8'31"17; 2. Venturi (Top) 8'31"62. 3. Alex (Cmp) 8'35"89; 4. Francia (Pcr) 8'36"76; 5. Pini (Pcr) 8'41"26. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 junior:** 1. Pichler (Birel-lame) in 13'54"75; 2. Laudani (Kali-Parilla) 13'55"74; 3. Cardinale (Pcr-Pcr) 13'56"81; 4. Luzzi (Kali-lame) 13'59"19; 5. Gamba (Kali-lame) 14'02"47.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Gandolfi (Kali-Parilla) in 13'18"95; 2. Giordan (Til-kart-Rotax) 13'21"71; 3. Toccacelo (Pcr-Pcr) 13'22"77.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Barani (Top-Comer) in 13'16"76; 2. Ferrari (Tony-Italsistem) 13'18"88; 3. Culicasi (Tony-Italsistem) 13'19"63; 4. Zanella (Crg-Parilla) 13'20"87; 5. Baldissoni (Pcr-Pcr) 13'23"99.

**Classe 100 Internazionale (telai non ancora omologati):** 1. Palmieri (Biesse-Fox) in 13'12"86; 2. Belletti (Birel-Parilla) 13'14"71; 3. dallari (Haase-Rotax) 13'20"01; 4. Villa (Jolly-Rotax) 13'22"46; 5. Candiracci (Jolly-Parilla) 13'24"58.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Savani (Kali-Tm) in 13'21"06; 2. Polo (Kali-Tm) 13'21"71; 3. De Palma (Kali-Pavesi) 13'27"25; 4. Gamba (Kali-Pavesi) 13'28"05.

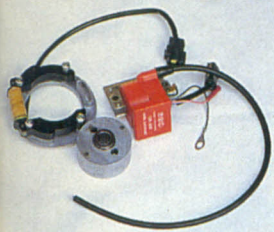
**Classe 125 Internazionale:** 1. Piccini (Kali-Pavesi) in 13'12"17; 2. Damioli (Kali-Tm) 13'18"71; 3. Lancieri (Birel-Pavesi) 13'22"58; 4. Cicconetti (Birel-Pavesi) 13'23"10.

**Classe 100 Amatori:** 1. Puppo (Kali-Parilla) in 14'05"62; 2. Alfieri (Pcr-Pcr) 14'06"25; 3. Sambo (Dap-Dap) 14'06"31.



**Palmieri ha colto il successo assoluto nella 100 Internazionale a Parma, a lato. Pichler, sopra, vincitore nella 100 junior**





IN DUE VERSIONI

## Nuova accensione dalla Piv

La tedesca Piv, azienda tedesca specializzata nelle accensioni elettroniche, si è lanciata di recente nella sfida del kart con soluzioni interessanti. Due sono le versioni; la prima, tradizionale, è ad anticipo fisso, la seconda è digitale e permette di impostare il regime massimo di rotazione. Caratteristica di questa accensione (nella foto a lato) è la possibilità di variare il peso del rotore in funzione di quello dell'albero motore con applicazione di pesi supplementari al rotore principale. Il prezzo di vendita non è stato ancora definito, ma pare che sarà comunque allineato a quello della spagnola Motoplat.

PER L'OMOLOGA

## Best Kart cambia ...nome

Nell'impossibilità di omologare il proprio nuovo telaio con il nome World Karting, in quanto l'articolo 41 del regolamento Cik vieta tutti i nomi che facciano riferimento a mondiale, la Best Kart ha riformulato la richiesta di omologazione con il nome Stefanello. La Casa veneta chiamerà così il proprio mezzo per l'Intercontinentale A e C con il cognome del proprietario, Claudio Stefanello.

ELETTRONICA AL BANDO

## Telemetria vietata nelle gare Cik dal 1994

Sono state orientate verso il contenimento dei costi e la ricerca di una maggiore sicurezza le principali decisioni prese dalla Cik nell'ultima riunione tenuta nei giorni scorsi a Parigi. In primo luogo è stata vietata l'utilizzazione di qualsiasi tipo di telemetria in tutti i campionati, trofei e coppe Cik-Fia a partire dal 1. gennaio '94. L'altra decisione dell'autorità internazionale ha riguardato i cerchi: per il '94 e il '95 ai costruttori delle ruote è stato raccomandato il rispetto della norma di unificazione delle forme delle parti in contatto con le gomme, mentre dal 1. gennaio 1996 tutti i cerchi dovranno essere conformi a questa regola. Il motivo di tale decisione va ricercato nei problemi di accoppiamento tra ruota e gomma che talvolta è culminato in scoppi o fuoriuscite dei pneumatici.

A SAGOMA SUPERIORE SCHIACCIATA

## Free Line mette in forma il volante

Le proposte della Free Line per i volantini non finiscono mai. Dopo quello ergonomico, e ora viene commercializzato un nuovo volante (nella foto a lato) la cui prerogativa è quella di avere un andamento orizzontale nella parte superiore. Il prezzo di vendita è di 100.000 lire + Iva. Il telefono della Free Line è 039-480838.



PER IL MOTORE IRREGOLARE

## Meneghella squalificato

Quattro sono i piloti cui il Giudice sportivo karting ha sospeso la licenza nei giorni scorsi. Il nome di maggior spicco è quello di Matteo Meneghella che dovrà rimanere tre mesi lontano dai campi di gara, con decorrenza 8 ottobre '93, e pagare un'ammenda di 300.000 lire. La sanzione è stata adot-

tata per l'impiego di un motore con un cilindro non conforme nella gara della Coppa Csaì della 60, lo scorso 18 luglio. Due mesi sono stati inflitti poi a Vito Allegritti per comportamento offensivo nei confronti del direttore di corsa a Matera, l'11 luglio scorso. Rimarrà invece fermo per cinque mesi, con decorrenza 21 settembre, Antonio Basile, che dovrà anche pagare un'ammenda di 300.000 lire per la responsabilità oggettiva per il comportamento ingiurioso di un proprio accompagnatore verso il direttore di gara della gara di Telesse del 5 ottobre. Infine a Maurizio Galvagni è stata sospesa la licenza per due mesi a seguito del comportamento pericoloso tenuto verso un avversario a Lonato il 17 luglio scorso.

## IL BALLO DELLE DATE

L'Euro-Junior ha una nuova data, la terza. Così la Fik può varare un Tricolore con gare meno... invernali

ARTURO RIZZOLI

L'Europeo della 100 Junior in programma a Braga ha ora una nuova data, spostata al 12 giugno, la terza per la precisione da quando la Federazione Internazionale ha iniziato a fare il calendario delle gare titolate. Se la prima volta la Cik aveva spiegato che la scelta si era resa necessaria per ridurre al minimo gli impegni scolastici da fare saltare ai giovani piloti, questa volta la motivazione deriva da ragioni religiose. Gli organizzatori portoghesi hanno infatti detto alla Cik che non sarebbe stato opportuno svolgere la manifestazione europea di kart nel week-end di Pasqua, una simile concomitanza avrebbe creato parecchi problemi per via delle feste religiose che si tengono in tutta la regione durante quel periodo. Molti sono i problemi e le conseguenze che innesca questo balletto di date. La prima cosa che salta subito all'occhio è che le Case costruttrici saranno certo contente di vedere che la settimana successiva all'europeo Junior, cioè il 19 giugno, saranno impegnate con la F. Super A e la F.A a Mariembourg, in Belgio. L'altro fatto estremamente importante derivante da questo cambio di data dell'europeo Junior è che, a questo punto, non ha più ragione d'essere un campionato italiano che inizia quando il tempo non può di certo essere clemente. La federazione italiana karting aveva infatti varato le date del tricolore della 100, con le prove di Parma e Val Vibrata al 6 e 20 marzo, per avere due corse prima dell'europeo Junior. Alla Fik la novità del calendario internazionale, varata all'improvviso dalla Cik, è quindi arrivata come un autentico fulmine a

ciel sereno. Il presidente della federazione nazionale, interpellato al proposito, ha detto: «Questo cambiamento di data dell'Europeo della 100 Junior ci mette nella condizione di potere rivedere il calendario delle tre gare del campionato italiano della 100. I primi a cercare di collocare le corse in periodi dell'anno favorevoli dal punto di vista climatico siamo noi. Ora possiamo cercare per le prove inizialmente fissate per il 6 e 20 marzo una sistemazio-

«Il campionato italiano — sottolinea Domenichini — si svolgerà in un periodo migliore»

ne più comoda. Al momento non sono in grado di dire quali potranno essere le nuove date del Tricolore, queste decisioni debbono essere prese solo dopo un'attenta analisi del quadro generale degli impegni agonistici. Intanto abbiamo già fissato per questa settimana, una sorta di incontro d'urgenza per stabilire quali possono essere i cambiamenti possibili: sappiamo bene che più ci si avvicina alla bella stagione più il pubblico accorre, è una cosa che interessa agli organizzatori come a noi».



Con lo spostamento dell'Euro-Junior il Tricolore non partirà il 6 marzo

### IL CALENDARIO

#### 31 ottobre

- Pista S. Pancrazio Fraore (Pr) 60, 100, 125, 100 Amatori
- Pista Azzurra Jesolo (Ve) 60, 100, 125
- Pista Salentina Ugento (Le) 60, 100, 125, Amatori

- Pista Cilento Casalvelino (Ce) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Due mari Amato (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Salentina Ugento (Le) 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Mediterraneo Camitrici (Ct) 60, 100, 125, Amatori

INTERSERIE □ CON PORSCHE

## Doppietta di Reuter in Austria

**S**ALZBURGRING Finalmente libero dai tanti suoi impegni in Imsa, 24 Ore di Le Mans, Dtm, Adac Gt Cup... il campione della più prestigiosa 1. divisione della Coppa Interserie '92, Manuel Reuter, è tornato in pista per la gara conclusiva della serie e ha subito siglato una doppietta: vittoria in entrambe le manche in programma con una Joest Porsche 962 C, stupendo esemplare già visto nelle prove ufficiali della 24 Ore di Le Mans, con la quale già nel warm up aveva stabilito un nuovo record ufficioso del tracciato «viaggiando» alla media sul giro di ben 232 kmh! Con la sua Kremer Porsche Ck7 Giovanni Lavaggi, già laureatosi campione della 1. divisione nella gara precedente, a Donington, non è stato comunque da meno. Dopo la pole, nella 1. manche si è infatti piazzato alle spalle di Reuter battendo Lechner, con una Reynard Spyder Judd, e «Winter», anche lui su Joest Porsche 962 C. Nella 2. manche Lavaggi ha quindi lottato sin dall'inizio con Reuter per la

vittoria ma è poi stato costretto a mollare per il desciaparsi di una gomma che lo ha relegato in 10. posizione. Nella 2. divisione, invece, il già campione (anche lui da Donington) Ranieri Randaccio, con la Spice-Ford, ha colto ancora un altro successo: ha portato il suo team S.C.I. al titolo assoluto Squadre, soffiandolo così a quello Porsche Kremer.

### INTERSERIE

Salzburgring (A), 17 ottobre

#### 6. prova della Coppa

##### Le classifiche

**1. manche:** 1. Reuter (Porsche 962 C) 12 giri in 18'42"460, media 225,263 kmh; 2. Lavaggi (Kremer Porsche Ck7) a 18'50"493; 3. Lechner (Reynard Spyder Judd) a 18'51"618; 4. «Winter» (Porsche 962 C) a 18'59"633; 5. Stirling (Lola T92/50-Ford Dfz) a 19'01"244; 6. Rajamaki (Lola Judd 3,5) a 19'02"039.

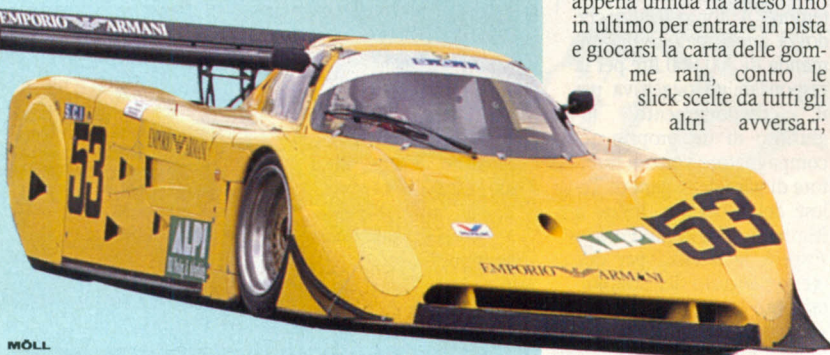
□ **Giro più veloce:** Reuter (Porsche 962 C) a 1'31"301 alla media di 230,783 kmh.

**2. manche:** 1. Reuter (Porsche 962 C) 12 giri in 18'51"102 alla media di 223,548 kmh; 2. Lechner (Reynard Spyder Judd) a 18'51"629; 3. «Winter» (Porsche 962 C) a 19'07"037; 4. Rajamaki (Lola Judd 3,5) a 19'14"541; 5. Konrad (Porsche 962) a 19'30"153; 6. Taylor (Lola T92/50-Ford Dfz) a 19'50"838.

□ **Giro più veloce:** Reuter (Porsche 962 C) a 1'31"228 alla media di 230,968 kmh.

**La classifica del campionato. 1. div.:** 1. Lavaggi punti 83; 2. Saldana 70; 3. Lechner 60; 4. Rajamaki 37,5. **2. div.:** 1. Randaccio punti 95; 2. Bergemann 51; 3. Lienhard 47,5; 4. McLurg 43,5.

**Dopo il titolo Piloti in seconda divisione, con la Spice-Ford del team Sci Randaccio ha vinto anche quello assoluto di squadra dell'Interserie**



RENAULT CLIO □ FINALI A NOGARO

# Pirro campione



**N**OGARO — Il tentativo di giocare il «tutto per tutto» nell'ultima prova della Eurocup non ha giovato a Kenny Brack, che per aggiudicarsi il titolo aveva come unica possibilità quella di vincere, prendersi anche il punto del giro più veloce e sperare che al tempo stesso il leader della classifica generale, Salvatore Pirro, non raccogliesse più di due punti. Dopo aver afferrato con una grande grinta la pole, in gara una «furbizia», rivelatasi subito un peccato di «leggerezza», gli ha infatti tolto ancor prima del via ogni speranza. Con un tempo incertissimo e una pista appena umida ha atteso fino in ultimo per entrare in pista e giocare la carta delle gomme rain, contro le slick scelte da tutti gli altri avversari;

poi ci ha ripensato, dimenticandosi però che al briefing il direttore di corsa aveva avvertito dell'impossibilità di effettuare alcuna sosta ai box dopo il giro di ricognizione. Per cui, dopo una partenza bruciante con gomme da bagnato, è subito finito fuori pista mentre Salvatore Pirro, con un accorto sesto posto, senza mai forzare oltre il necessario, si è aggiudicato la Coppa Renault Eurocup Clio '93. La gara è così vissuta in un appassionante duello fra De Aysa, Bourdais, Gouhier e Castagne, tutti in lotta per la vittoria. Dopo l'uscita di Brack, il primo a portarsi al comando è stato Gouhier davanti a Bourdais, De Aysa, Castagne e Pirro, tutti a stretto contatto. Al 7. giro prima De Aysa e poi Bourdais sono quindi riusciti a infilare Gouhier e hanno cominciato ad aumentare il loro distacco, tagliando così nell'ordine il traguardo davanti a Gouhier, Castagne, Caruso e Pirro (quinto sino all'ultimo curva) tutti raccolti in un fazzoletto. Nelle posizioni retrostanti, invece, già al 4. giro Matteuzzi è rimasto

vittima di un tamponamento e non è così riuscito ad andare oltre la 18. posizione mentre Drudi, dopo essere risalito fino alla 6. posizione, per un contatto con Ortega è retrocesso all'8. posto.

**GARA INTERNAZIONALE.** Maurizio Campani, Vivarelli e De Laurenzi, tutti raccolti nelle prime tre file della griglia di partenza, sono stati protagonisti anche della speciale gara dove si sono affrontati i piloti rappresentanti di 10 nazioni europee. Il francese Fezard si è aggiudicato pole e vittoria, ma Campani, al suo fianco al via e secondo al traguardo, ne è stato un validissimo avversario. Vivarelli invece ha concluso la gara già al 1. giro, quando era quarto, speronato violentemente da Tomas Nielsen; e così pure De Lorenzi con un contatto con un avversario. Ottimo è stato anche il quarto posto di Carta dopo una bellissima rimonta dalla 7. fila.

**COPPA ITALIA.** Che il titolo fosse già stato vinto da Maurizio Campani non ha tolto nulla alla suspense di quest'ultimo appuntamento «in trasferta». Sin dalla vigi-



ne



lia l'attesa era infatti tutta per la lotta per il secondo posto in Coppa fra De Lorenzi, Nino Campani e Luca Scieghi. Ed è appunto fra questi che si è giocata la gara sin dal via, che vedeva De Lorenzi (pole) e Scieghi in prima fila. Sfruttando la posizione all'esterno più favorevole, Scieghi si è portato subito al comando ma già al terzo giro è però finito in testacoda per un problema al cambio e si è dovuto successivamente ritirare con la terza marcia rotta. De Lorenzi, la 19enne rivelazione della stagione, ha così aumentato progressivamente il vantaggio in testa alla corsa aggiudicandosi la vittoria, il 2. posto in Coppa davanti a Nino Campani (a pari punti ma senza nessuna vittoria) e il 1. posto nella speciale classifica riservata ai piloti Junior. Molto bella è stata anche la rimonta di Vivarelli su Nino e Maurizio Campani che non si è potuta concretizzare in un sorpasso in quanto nel finale il pilota bolognese è stato rallentato dalla perdita di olio della vettura di un avversario.

**Seconda vittoria e secondo posto in Coppa Italia per De Lorenzi, sopra Salvatore Pirro, in alto, ha riportato in Italia il titolo Eurocup**

**RENAULT CLIO**

Nogaro (F), 16-17 ottobre

**7. prova della Coppa Europa**

**La classifica:** 1. De Aysa, 16 giri in 29'30"02, media 118,322 kmh; 2. Bourdais a 00"41; 3. Gouhier a 03"46; 4. Castagne a 03"93; 5. Caruso a 05"85; 6. Pirro a 06"08; 7. Ortega a 10"64; 8. Brudi a 11"40; 9. Bleekemolen a 12"35; 10. Van Riet a 20"09.

□ **Giro più veloce:** De Aysa, 1'49"53, media 119,506 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Pirro punti 121; 2. De Aysa 96; 3. Brack 80; 4. Castagne e Gouhier 80; 6. Van Vliet 74; 7. Menghini 50.

**Gara internazionale a squadre**

**La classifica:** 1. Fezard 14 giri in 25'53"72, media 117,945 kmh; 2. Campani M. a 10"99; 3. Arribas Jmenez a 13"46; 4. Carta a 21"06; 5. Van Riet a 23"02; 6. Carlsson a 25"70; 7. Magalhaes a 30"04; 8. Hehel a 31"76; 9. Kobelt a 32"54; 10. Molenaar a 35"33.

□ **Giro più veloce:** Fezard, 1'49"92, media 119,082 kmh.

**10. prova della Coppa Italia**

**La classifica:** 1. De Lorenzi, 13 giri in 24'23"07; 2. Campani N. a 5"38; 3. Campani M. a 6"56; 4. Vivarelli a 7"66; 5. Gabellini a 22"65; 6. Pedrini a 26"33; 7. Tedeschi a 33"58; 8. Cesarini a 33"90; 9. Leoni a 34"17; 10. Liera a 36"83.

□ **Giro più veloce:** De Lorenzi, 1'51"14, media 117,775 kmh.

**FORMULA 3000 GIAPPONESE**

Il veterano Hoshino è ritornato al comando, ma nella gara conclusiva di Suzuka tanto Irvine che Cheever saranno ossi duri da battere ed entrambi potranno puntare ancora al titolo

**ADAM COOPER**

**F**UJI — La Lola '92 è ancora la vettura da battere nel Campionato giapponese di F. 3000; e «ancora» si può certamente dire anche per Hoshino, un veterano di 46 anni, appunto, e grande campione locale, da cui il soprannome di «mito viaggiante», con alle spalle diversi titoli di F. 3000 e Sport. Questa è la situazione a sorpresa che si è venuta a creare dopo la gara del Fuji, penultima prova della stagione. Hoshino è infatti tornato alla vittoria e ha ripreso il comando della classifica generale scavalcando i maggiori favoriti di inizio stagione, quelli sui quali puntavano tutte le squadre ufficiali. Ross Cheever con la Reynard-Mugen 93D si è dunque fatto soffiare la leadership faticosamente conquistata a fine settembre a Suzuka; Marco Apicella, con la giapponese Dome, proprio in questa gara è matematicamente uscito dalla «zona titolo»; Mauro Martini, ancora per poco campione in carica, se si eccettua una rocambolesca vittoria a maggio, a Mine, sotto il diluvio, non è mai stato in lotta per le posizioni di vertice. Come è potuto accadere tutto questo? Senza dubbio la variabile che ha maggiormente sconvolto tutte le aspettative di inizio stagione è stata la Lola, la monoposto con cui corse l'80% del lotto dei partenti. Chi ha potuto, cioè i team privati, ha preferito lasciare la T93/50 in garage e usare la T92/50. Qualcuno, come Suzuki, Rattenberger e Krosnoff, ha optato per una soluzione mista, cioè vettura '93 con retrotreno e cambio della '92. Il team ufficiale Nova di Martini e Frentzen con la

T93/50 non ha potuto, invece, fare altro che penare tutto l'anno. Ha provato a modificarne lo scivolo posteriore senza neppure avvertire un cambiamento di comportamento; ha provato un alettone posteriore tipo Williams ma non ha migliorato di nulla; ha sostituito in luglio il motore ufficiale Mugen con una «versione Casa» più potente, ma i distacchi in velocità di punta sono sempre rimasti dell'ordine dei 5-10 kmh rispetto ai Cosworth-Dfv... neppure il nuovo cambio trasversale sequenziale montato a inizio anno le ha portato qualche giovamento, anzi: si è rivelato duro, impreciso e lento. Così alla fine quelli che hanno potuto dare il meglio sono stati proprio coloro che sin dall'inizio hanno creduto «ancora» nella T92/50; come Hoshino, appunto, assistito anche da un motore Cosworth-Dfv sempre supercompetitivo, e Irvine, la miglior sorpresa, il quale sin dalle prove invernali a Suzuka con la T92/50 aveva stabilito una serie imbattibile di giri record ufficiali e che oggi può contare anche su uno dei pochi motori Mugen competitivi (il suo è preparato dalla Ogawa) e su gomme ufficiali Dunlop in continuo crescendo che danno il meglio di sé con le basse temperature. Per quanto riguarda Ross Cheever, quindi, questi ha pagato il prezzo di una Reynard ufficiale dalle prestazioni purtroppo assai poco omogenee sui diversi circuiti: imbattibile sul veloce Suzuka, dove infatti l'americano ha ottenuto due vittorie, completamente in crisi al Fuji dove non si adatta assolutamente alle caratteristiche di una pista che impone continue e brusche frenate e accelerazio-

ni. Apicella e la Dome, invece, possono solo inveire contro la sfortuna. Anche a detta dei suoi diretti avversari, Apicella non ha commesso mai un errore, ha vinto a Sugo e ha portato sempre la vettura al traguardo con il miglior risultato possibile ma... il distaccarsi del cofano motore (con conseguente ritiro) nella gara del 5 settembre al Fuji, quando era autoritariamente al comando, gli ha praticamente fatto dare l'addio al titolo: la matematica lo ha già stabilito. Cosa dunque resta da vedere nella prossima ultima gara a Suzuka, il 14 novembre? Chi la spunterà fra Hoshino, Irvine e Cheever. Da far valere il primo avrà un gran motore, il Cosworth, il secondo delle ottime gomme, le Dunlop, il terzo un gran telaio, il Reynard; per le caratteristiche di Suzuka la loro combinazione sarebbe ottimale, ma non ce l'ha nessuno.

**FORMULA 3000**

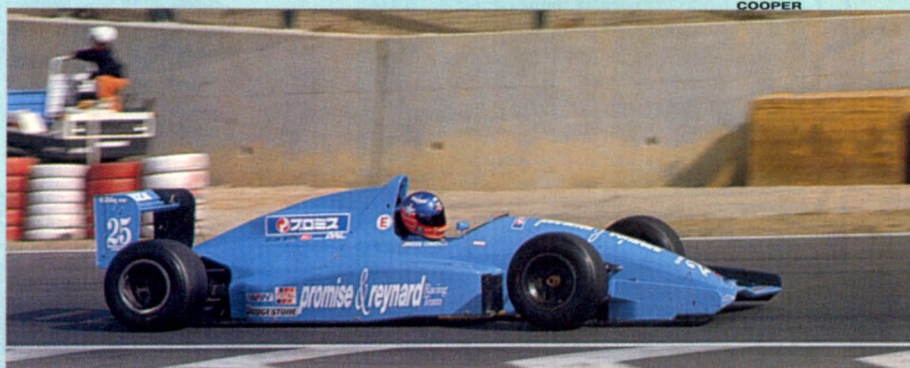
Fuji (J), 17 ottobre

**9. prova del campionato giapponese**

**La classifica:** 1. Hoshino (Lola-Dfv T92/50), 44 giri in 58'05"324, media 202,881 kmh; 2. Irvine (Lola-Mugen T92/50), 58'06"909; 3. Danielsson (Lola-Dfv T92/50), 58'10"447; 4. Apicella (Dome-Mugen F103i), 58'12"155; 5. Suzuki (Lola-Dfv T92/50), 58'13"239; 6. Martini (Lola-Mugen T92/50), 58'15"686; 7. Cheever (Reynard-Mugen 93D), 58'19"993; 8. Kaneishi (Lola-Dfv T92/50), 58'24"308; 9. Gilbert-Scott (Lola-Mugen T92/50), 58'33"496; 10. Carcasci (Reynard-Mugen 93D), 58'36"536.

□ **Giro più veloce:** Frentzen (Lola-Mugen T93/50), 1'17"962, media 206,408 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Hoshino punti 32; 2. Irvine 30; 3. Cheever 25; 4. Apicella 23; 5. Suzuki 22; 6. Martini 10.



**Solo 7. Ross Cheever al Fuji ma a Suzuka sarà il favorito**



LE F.1 IN SCALA 1/43

## Il Circus secondo Onyx e Kyosho

La storia del modellismo è ricca di apparizioni sporadiche di riproduzioni di F.1 in metallo pressofuso e in scala 1/43. Una lunga serie di esempi spesso non del tutto illuminanti, con realizzazioni molte volte contraddistinte da una qualità non eccelsa. E dopo un lungo periodo di assenza pressoché totale dal mercato, negli ultimi anni la Onyx ha riportato nei negozi le F.1 in metallo pressofuso. Non bellissime all'inizio, attualmente le «monoposto di serie» portoghesi sono decisamente migliorate. Con una nuova confezione (bella) sono disponibili alcune vetture della stagione in corso: Tyrrell 020, Benetton B192B, Lotus 107, Sauber C12, Ferrari F93A, da sinistra nella foto in alto. Rispetto alle precedenti realizzazioni, queste sono migliorate un po' in tutto: dalle decals (e relativo posizionamento sul modello) alle gomme, alle sospensioni. Queste continuano a essere un po' grossolane ma migliorarle ulteriormente comporterebbe, probabilmente, un salto di livello che renderebbe i modelli troppo costosi. Così, a 25.000 lire l'una, siamo a nostro avviso ai limiti dell'accettabile per il mercato. Da segnalare che la Onyx aveva preparato anche la McLaren Mp4/8 ma per una storia di esclusive il modello è stato successivamente ritirato dal commercio. Chi lo trova è bravo e fortunato e si assicura un pezzo da collezione. Detto della Onyx vogliamo parlare anche della Kyosho, marca giapponese dedita prevalentemente all'1/18 che ha voluto tentare l'esperimento delle F.1 in scala 1/43 con risultati a nostro avviso più che discreti. Come testimonia anche la foto sotto, dove, da sinistra, vediamo cinque vetture del '92: Williams Fw14B, Ferrari F92A, Jordan 192, Footwork Fa13, Benetton B192. In commercio c'è anche la Brabham Bt60 Yamaha. Costano 29.500 lire.

**Onyx:** MiniBri, Rua dos Malmequeres 25, nucleo industrial, Guelfaes. P.o. Box 293-4471 Maia Codex (Portogallo).

**Kyosho:** Jouef Italia, Via Campasso 1, 25032 Chiari (Brescia). Tel. 030 - 7101585.



## Il pianeta monoposto esplorato da Rob Ybema

Si chiama Rob Ybema, è olandese ma vive in Inghilterra, realizza riproduzioni in scala 1/24 di monoposto; un po' sulla falsariga di quanto fa, in Italia, Alessandro Donati nella scala 1/10. Così come Donati anche Ybema autocostruisce riproduzioni in resina di F. 3000 e F. 3 ma l'olandese rispetto all'italiano, realizza anche F. 1, F. Opel Lotus, F. Ford. Si tratta di modelli di un certo interesse soprattutto per i team e gli sponsor ma questo non toglie loro importanza a livello collezionistico. Nel catalogo di Ybema ci sono varie versioni della Reynard 93D di F. 3000, Swift e Van Diemen '93 di F. Ford, la F. Opel Lotus, e varie versioni delle F. 3 che vanno per la maggiore: Reynard 933, Ralt Rt37 ma soprattutto Dallara 393. Della monoposto italiana Ybema ha disponibili le versioni di vari campionati. Si va dalle Dallara «britanniche» di Hughes e Arnold a quella «olandese» di Verstappen, per continuare con quelle di Rossetti, Cunningham, Goossens, De la Rosa, Dufour, Maassen, Werner, Angelelli, Pacchioni.

**Role Models:** Rob Ybema, High Street Barn, Ipswich Rd, Bildeston, Ipswich, Suffolk IP 7 7BJ (Gran Bretagna). Tel. 0044-449-741470.



## Ecco la Escort-Ras

Racing43 ha preparato la Ford Escort Cosworth Gruppo A nella versione schierata dalla Ras in Belgio per Patrick Snijers, recentemente terzo assoluto nel Sanremo mondiale con questa vettura. L'esemplare reca le decals della 24 Ore di Ypres vinta dal belga ed è in kit di montaggio, scala 1/43, in metallo bianco con moltissimi elementi fotoincisi. Costa 52.500 lire.

**Racing43:** La Mini Miniera, Via M. Peano 19, 12100 Cuneo.

## Pianta e la A112 che corse al «Monte»

Dopo averne realizzato la versione stradale, Equipe Tron ha ora pronta una A112 Abarth 70 Hp seconda serie da corsa. Si tratta dell'esemplare che con i colori giallo-blu dello sponsor OlioFiat ha partecipato al rally di Montecarlo nel 1976 affidata all'attuale responsabile della Alfa Corse, Giorgio Pianta, in coppia con Colucci. Il modello è in scala 1/43 e costa, in kit di montaggio, 55.000 lire. La carrozzeria è in resina, i particolari in metallo bianco e un buon numero di elementi in fotoincisione.

**Equipe Tron:** Via Manzoni 38, 17025 Loano (Savona). Tel. 019-669883.



**IL PERSONAGGIO**  
**FRANCO SI CONFESSA**

# SENSO CUNICO

ACTION



Polemico, antipatico, velocissimo ma troppo spesso fuori strada. La carriera del pilota vicentino è stata per anni un'altalena di alti e bassi, di momenti neri dai quali però lui ha saputo sempre tirarsi fuori. E adesso dopo la straordinaria vittoria al Sanremo vuole dimostrare che a 36 anni non è vecchio...

**ROBERTO BOCCAFUOGLI**

**A** ventidue anni e mezzo Franco Cunico correva da pilota semiufficiale con una Lancia Stratos, che per informazione dei più giovani era un po' la Ford Escort Cosworth dei giorni nostri. Ci correva nel vero senso della parola: era velocissimo. E infatti molte volte l'ha tirata nel muro. Poi alla Stratos si è sostituita la Fiat 131 Abarth, e quindi la Lancia 037. Per Cunico, stesso menù: grandi tempi, ma anche grandi uscite di strada. Si bruciò in questo modo la carriera della più grande promessa-non-mantenu-ta del rallismo italiano. A quei tempi ruggenti, Franco non fece seguire ciò che poi spettò a gente come Cerrato e Biasion: una concretizzazione a livello ufficiale da pilota del Gruppo Fiat. Non centrò neppure obiettivi come i titoli italiani ed europei immagazzinati in serie da un Fabrizio Tabaton. E oggi, all'indomani della sua prima vittoria nel mondiale conquistata a Sanremo con la Ford Escort Cosworth della Pro Motor Sport, Cunico è a un bivio: o proseguire in campo italiano con il Jolly Club che dal '94 sarà (dovrebbe essere) targato Ford, o affrontare qualcosa di molto simile alla

fine della carriera. E non per demerito personale: per fine delle possibilità. Perché finché c'era una Lancia impegnata in prima o seconda persona nei rally, andare forte significava avere un conto in banca per il futuro. Ma oggi, con il Gruppo Fiat che ha tirato i remi in barca... Ed eccoci di fronte a Franco Cunico: ex-straveloce, ex-irruente, ex-demolitore di macchine. E oggi pilota sempre incisivo ma molto più abile nel gestire se stesso e la sua grande velocità, come ha dimostrato proprio al Sanremo vinto due settimane fa. Un cambiamento a senso... Cunico — se si può perdonare il gioco di parole — quello del pilota vicentino: continuare a volare e sbattere sarebbe stato per lui un cappio attorno al collo; così come oggi non guardare all'opzione Jolly-Ford per il '94 significherebbe chiudere la carriera. *«Intanto non sono d'accordo con tutta questa storia dei tanti incidenti — attacca combattivamente a spiegare — Ne ho avuti, sì, ma non tanti. Purtroppo ne ho fatti nel momento peggiore. Il campione fortunato fa l'incidente quando non conta niente. Io, purtroppo, alcuni li ho avuti al Jolly Club, e loro tenevano in mano il mio futuro. Ma quasi solo all'inizio: più di dieci*

La Ford Escort della Pro Motor Sport procede spedita, guidata con mano sicura fra la pietra e il verde della Liguria. Nell'abitacolo Franco Cunico e Steve Evangelisti stanno «volando» verso una clamorosa quanto meritata affermazione al rally di Sanremo





La prima affermazione importante di Gianfranco Cunico è stato il successo nel Trofeo A112, a sinistra pilota e vettura in azione, nel '79. Quale premio per quella vittoria il vicentino ebbe a disposizione nell'80 la Lancia Stratos, a destra. Con un'altra Lancia, la 037, nella foto in basso, Cunico vinse quattro gare nell'83



fotografie PHOTO4

sta pensare alla mia disavventura con la Finanza, quest'anno a Pescara. E per quanto riguarda il mio modo di fare, sì, spesso può essere interpretato in modo antipatico. Prendi il rally di Sanremo: una vittoria che per me vale una carriera. Alla conferenza stampa di fine gara ho detto che non me la sarei più sentita di affrontare il Sanremo con un team così piccolo. Ma non voleva essere una critica alla Pro Motor Sport: anzi, indirettamente era un complimento al team che per tutta la gara ha lavorato benissimo, che ha reso possibile un'impresa eccezionale. Volevo solo dire che d'ora in poi, se continuo a gareggiare, voglio farlo con più tranquillità, con la certezza di avere dietro una squadra, un programma, degli sponsor. Con la certezza di dovere fare solo il mio lavoro: salire sulla macchina e guidare. Non mi sembra un'accusa a nessuno. Non so: forse sono io che mi esprimo male.



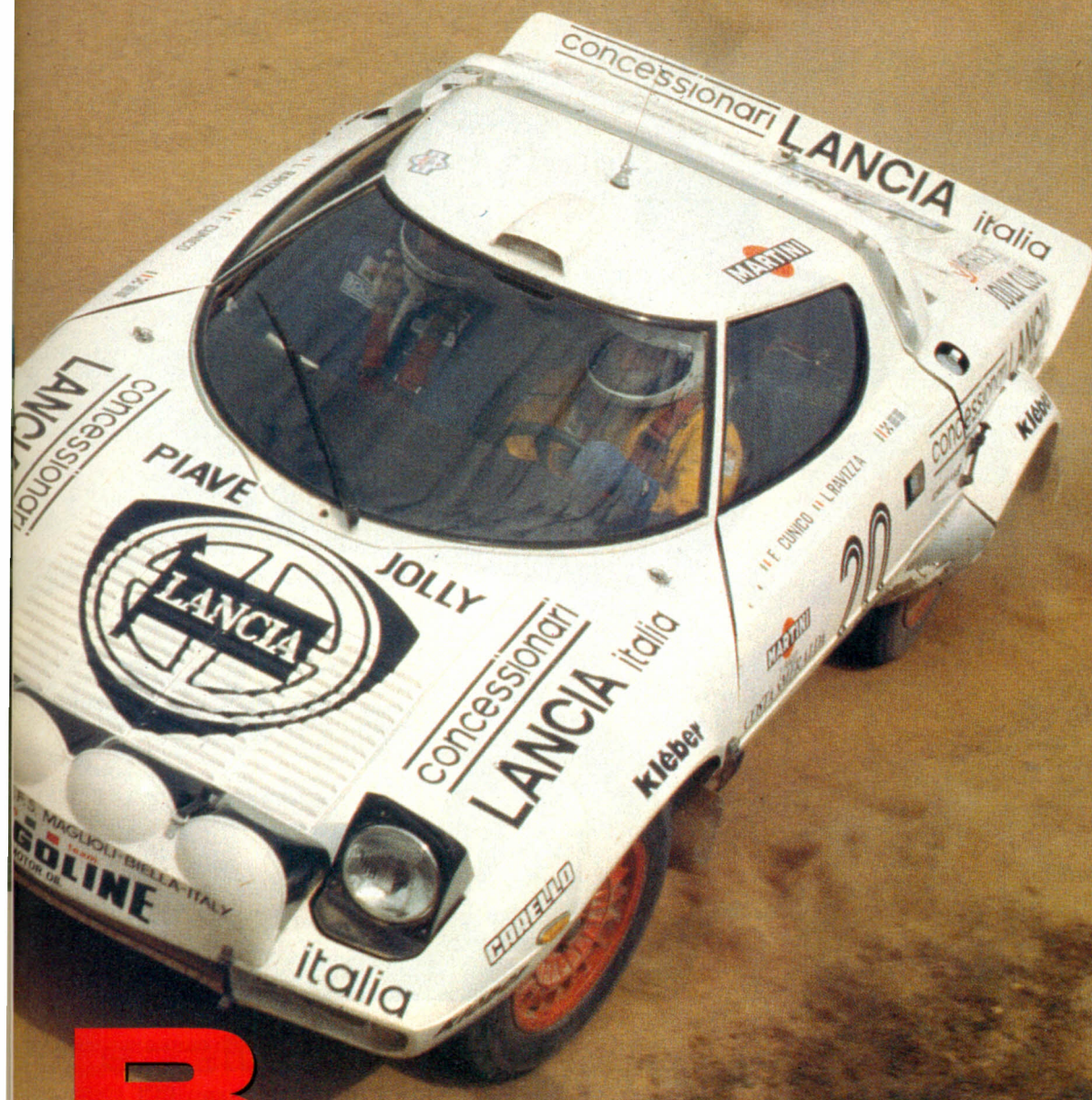
anni fa. Poi di errori ne ho commessi sempre meno. E infatti di corse e di titoli ne ho conquistati. Purtroppo sono stato catalogato come uno che rischia molto e sbatte, ma non è sempre stato così: basta vedere cosa ho fatto con la Delta Gruppo N, con la Ford Sierra Gruppo N e poi anche Gruppo A per rendersi conto che la mia storia non è fatta solo di errori e di esagerazioni».

— Eppure del Cunico dei tempi della Lancia 037 si ricorda un misto di presunzione, di errori gratuiti...

«Sì, è vero: non ragionavo. Per me contava andare forte, vincere le prove. Poi, più tardi, ho capito che se alla prima prova speciale stai abbottonato, prendi solo cinque secondi, ma con tutto un rally davanti per gestirti al meglio. Biasion, ad esempio, non andava mai al massimo. Ma vinceva. Ed è arrivato dove è arrivato. L'ho capito anch'io, ma dopo. E adesso si dice che ho vinto il mio primo rally iridato solo oggi, a 36 anni: ma bisogna anche ricordare che di rally iridati "giusti" ho fatto questo Sanremo e pochi altri».

— Ma a Cunico si rimprovera anche un carattere ingestibile, un certo atteggiamento un po' snob.

«È vero: in questo ambiente conta molto avere delle amicizie, legare con qualcuno che conta. Cosa che io ho fatto poco. Io i rally li ho presi come un lavoro: ho sempre voluto che la mia vita normale fosse una cosa e le corse un'altra. Al di fuori delle gare non mi sono mai molto prestato a incontri, a cene. So che qualcuno lo reputa un comportamento snob, ma vivere tutta una vita per i rally può anche portare alla nausea. E non dimentichiamo che tanta gente, Vudafieri come Tognana per restare in campo italiano, quando non ha più avuto a disposizione un programma per vincere ha abbandonato i rally senza tanti complimenti. Io nei rally ci sono rimasto, ho faticato a cercare i programmi, gli sponsor, le possibilità. Non sono stati tempi facili: ba-



## **B**iasion non andava al massimo però vinceva lo l'ho imparato dopo

E infatti adesso ho imparato a parlare meno, a pensare molto».

— A chi attribuisce i maggiori meriti del Sanremo vinto?

«Alla squadra, senza dubbio. La Escort Cosworth andava molto bene, e anche quando abbiamo avuto qualche problema, come nell'ultima tappa con le temperature alte, Fabio Penariol e i ragazzi hanno avuto la freddezza di lavorarci su con calma, con metodo, senza farsi prendere dalla paura. Bravissimi. Poi alle gomme Pirelli: penso che ai pneumatici, con quel freddo-umido e poca aderenza per tutta la gara, vada almeno il 35-40 per cento del merito finale».

— Prova a guardare al tuo passato: quale atteggiamento ti rimproveri maggiormente?

«Il non avere ascoltato il Jolly Club quando, nell'80, volevano che cambiassi il mio co-pilota. Io correvo con Megiolan, un amico di gioventù: mi ci divertivo ma in effetti non aveva esperienza. Il Jolly voleva che corressi con Mannucci, l'ex-navigatore di Munari. Ma era molto più adulto di me, mi trovavo in soggezione. E invece con la sua esperienza mi avrebbe probabilmente evitato tanti errori. Poi un altro grande errore: avere accettato di correre con i Gruppi minori. A fine 1980 Roberto Angiolini, che quell'anno mi aveva fatto gareggiare con la

Stratos preparata da Maglioli, mi propose un programma con la 131 Abarth per l'Europeo '81, ma mi chiese un contributo di 10-15 milioni da trovare tramite sponsor. Io però non ne avevo, non sapevo come fare. Non capivo niente: non sapevo nemmeno a chi rivolgermi. Finì con un programma in Gruppo 2 con la Ford Fiesta. Poi nell'82 sono rientrato nei programmi del Gruppo Fiat, ma con la Ritmo Gr. 2: non si può immaginare cosa significhi correre con una macchina così, senza cavalli, senza niente...».

— Allora ti ritenevi un pilota più veloce della media?

«No, non più della media. Dalla strada vedevo passare i piloti, i miei idoli, e mi dicevo: quelle cose li le so fare anch'io. E infatti salivo in macchina e mi venivano spontanee. Ero un ragazzo, i miei idoli erano piloti locali del Veneto. Ricordo che ammiravo moltissimo un certo Pertegato, che correva con una Simca Rallye 2. Poi un certo La Torre, che aveva una 127... Praticamente cercavo di ripetere ciò che vedevo fare a lo- ▶



## Ashcroft mi disse che ero a piedi. Salti in camera a piangere

◀ ro: salire in macchina, correre, andare il più forte possibile. Senza dubbio mi è mancato qualcuno che mi consigliasse, che mi facesse capire già allora quanto la velocità non sia tutto».

— E comunque nell'83 sei rientrato in un programma del Gruppo Fiat al massimo livello.

«Sì, presi al volo la Lancia 037 del team Grifone, nel programma Junior Team lanciato da Cesare Fiorio. Zanussi rinunciò all'ultimo momento e chiamarono me. Quell'anno andavo davvero forte: come navigatore avevo Ergy Bartolich e subito vinchemmo la Targa Florio. Poi anche la Coppa Liburna, il Colline di Romagna e il Valle d'Aosta. Ma non bastò: quel titolo italiano andò a Biondani, che l'italiano non avrebbe neanche dovuto farlo. Ma purtroppo la mia squadra decise di mandare a Sanremo Fabrizio Tabaton e non me. Io ovviamente feci delle critiche, parlando con la stampa, parlando in giro, e questo fece solo arrabbiare di più il dottor Tabaton. Tutti errori di gioventù. Ma io non sono il tipo che prende il telefono e riesce a discutere apertamente: se qualcosa mi ferisce, ne prendo atto e basta. Magari sfogandomi poi con le persone sbagliate. È un mio difetto, lo riconosco».

— Fu anche un anno con tanti incidenti...  
«Beh, ricordo quello al San Marino. In fondo a una lunga discesa, all'improvviso, pedale del freno a fondo corsa: ci siamo capotati. Si era rotto un perno, ma subito scoppiò una gran storia, si diceva che era stata colpa mia. Il solito».

— Ma ci fu anche un incidente clamoroso durante le prove.

«Sì — ride — ma non a San Marino: al Colline di Romagna. Era sera, tardi. Io ero fuori con la macchina da gara quando una giornalista dell'ambiente mi chiese di accompagnarla in un certo posto. Nel tornare a casa, alla fine di un lungo rettilineo, andai fuori strada: sospensione posteriore sinistra distrutta. Tutta colpa mia: non avevo considerato che avevo le gomme fredde. Al telefono Fiorio mi disse: Almeno vinci il rally. Lo vinsi e tutto, per me, finì lì. Pensavo che alla fine le mie qualità di pilota sarebbero state

l'unico punto importante. E invece ero ingenuo, non capivo che stavo attirandomi contro tanti commenti negativi, tante critiche che avrebbero poi segnato gli anni a venire».

— Qual è stata la tappa principale della tua maturazione?

«La collaborazione con la Ford, dall'88 in poi, dopo i tanti anni passati a correre con la Lancia del team Tamauto. Mi chiamò Carlo Micci: eravamo amici. Sono venuti due titoli italiani di Gruppo N, poi la possibilità di lavorare con la Ford inglese per lo sviluppo della Sierra. Una grande esperienza: lì ho imparato a capire di meccanica, di organizzazione. Nel 1990 ho portato avanti tutto lo sviluppo della Sierra Cosworth 4x4: ero entusiasta, avevo tante speranze. A fine settembre, si va al Mille Laghi. Il giovedì, giorno di verifiche, Peter Ashcroft mi prende da parte in un corridoio dell'hotel Rantasipi e mi dice: spiacente, per te



**Quattro braccia levate al cielo: per Cunico e Evangelisti l'arrivo a Sanremo ha un sapore molto dolce, quello del trionfo. Il vicentino impegnato con la Delta 4Wd Gruppo N, sopra, nell'87. Dopo il titolo Produzione con la Lancia, Cunico passa alla Ford e con la Sierra «di serie», sotto a destra, arrivano altre due vittorie in campionato, nell'88 e nell'89. Nel '90 Franco è tra i piloti che portano al debutto la Sierra 4x4, sopra a destra**

IL PILOTA VICENTINO CORRE DAL LONTANO 1977

## Una lunga storia

Nell'ambiente più che Franco Cunico è «Jimmy il fenomeno»: un pilota con una carriera veramente unica nei rally di casa nostra, in alta-lena fra altare e polvere come il Napoleone manzoniano, unico dei nostri driver migliori per cui non c'è mai stata una Lancia Delta Gruppo A. Precoce come si conviene ai talenti puri, il vicentino non ha ancora vent'anni quando si presenta con una Opel Ascona al via del Passo del Cerro, prima prova dell'edizione '77 del rally Valli Piacentine. Nel '79 arriva il trionfo nel Trofeo A112; un successo che gli spalanca le porte del Jolly Club, dove «eredita» la Stratos con cui «Tony» Fassina aveva vinto tricolore e Sanremo l'anno prima. Troppo giovane, troppi sbagli: un terzo posto in Costa Smeralda è quel che resta di una stagione che gli procura il primo benservito ma anche il primo contratto Ford per

guidare la non fortunata Fie-sta Gruppo 2. Nell'82 passa alla Fiat Ritmo in Grifone e nell'83, complice il rifiuto di Zanussi, si ritrova al volante di una delle Lancia Rally 037 dello Junior Team. Il titolo tricolore sembra suo ma fra sfortuna, errori, dissapori con la Grifone, la Lancia pensa di puntare su Biasion (già campione Europeo) anche per l'italiano, onde evitare che la spunti Cerrato con la Opel: per Cunico è il primo dei 4 posti d'onore nel tricolore (sinora mai vinto), ed è anche un nuovo accantonamento. Inizia l'epoca del Cunico pilota privato (con diversi successi con la Lancia Rally), del sodalizio con Peppino Zonca e la Tamauto. Cocciutaggine e doti di guida lo tengono a galla e nell'87, dopo aver vinto il 1000 Miglia con la 037, il Jolly Club lo lancia nella caccia al titolo di Gruppo N con la Delta 4Wd. Missione compiuta: ma al Jolly non

c'è posto e Cunico risponde alla chiamata in Ford. Arrivano due tricolori di Gruppo N con la Sierra e, nel '90, il vicentino diventa il primo italiano ad avere un contratto da pilota ufficiale con un team straniero: la Ford Europa. Ma neanche stavolta le cose vanno nel modo sperato e ancor prima di disputare 1000 Laghi e Sanremo ha già la certezza di essere stato scaricato, a favore di Alex Fiorio. Riecco Cunico con la Ford Italia nel '91: oltre al «solito» secondo posto nel tricolore c'è il terzo in Corsica con la Sierra preparata da Mike Little. Ma anche questa soluzione non lo entusiasma e l'anno seguente tocca ai conterranei della Pro Motor Sport. Due stagioni nuovamente burrascose e al trionfo sanremese il divorzio è già scritto. Ora lo aspetta quel Jolly Club che ha sempre desiderato. Sarà la volta buona?

Gianni Cogni

*l'anno prossimo non c'è un programma, faremo correre Alex Florio. Quella si fu una batosta. Gli risposi in qualche modo, ci stringemmo la mano, e salii in camera mia. A piangere come un bambino. Chi aveva più voglia di correre il Mille Laghi in quella condizione di spirito? Eppure corsi, insieme a Steve Evangelisti dal quale non mi sono più separato».*

— Oggi Cunico sbatte meno. Va anche meno forte?

«Non so. Non direi. Sull'asfalto uso molto le traiettorie, ho un tipo di esperienza che viene dalla pista: sfrutto tutto e rischio poco. Ma in realtà la mia superficie preferita è lo sterrato: quelli sulla terra sono i rally veri».

— E adesso che futuro ti aspetti?

«Sono con i piedi per terra: mai lo sono stato come adesso. Voglio un programma vero, con delle certezze, altrimenti posso anche smettere. Ho fiducia in Angiolini: il Jolly deve cambiare macchina, la Ford avrebbe tanti vantaggi a legarsi con loro: perché non dovrebbe andare in porto? Un bel programma di campionato italiano, per vincerlo finalmente. Con in più qualche uscita di mondiale: magari Montecarlo, Portogallo e Tour de Corse. Metti che vada bene, a quel punto sarei messo bene anche in campionato mondiale. Chissà mai...».

fotografie PHOTOA



**SPECIALE**  
**AUTOSTORICHE**

# S'è rotta la macchina

Costi alle stelle, vetture sulla cui originalità pesano molti dubbi, professionismo esasperato. Ecco perché la specialità è oggi in evidente difficoltà

**MAURIZIO RAVAGLIA**

**A**gonizzanti non lo sono ancora, in difficoltà sicuramente sì. Dopo l'euforia degli Anni 80, generata soprattutto dal momento economicamente favorevole, oggi in Italia le corse riservate alle autostoriche stanno scivolando verso una situazione che, se non raddrizzata in tempo, rischia di trasformarsi rapidamente in stato di crisi. Al recente Trofeo Ascari, a Monza, ultima prova del campionato italiano velocità in circuito, erano presenti oltre 130 vetture, pur con la concomitanza della corsa in salita di Gubbio, valida per il tricolore della Monta-

Diffusi in Italia nella seconda metà degli Anni 70, le corse per autostoriche hanno conosciuto un vero e proprio «boom» negli Anni 80. Ecco un gruppo di Gran Turismo in gara al Mugello



**etta**



gna. L'affluenza alle gare è quindi ancora sostenuta e il parco macchine resta consistente, sparpagliato tra pista, cronoscalate, rally e regolarità. Tuttavia, sull'ambiente grava un'atmosfera pesante, di incertezza e di evidente malcontento: la specialità non tira più come qualche anno fa, quando le autostoriche erano anche un fatto di moda, le file dei protagonisti si assottigliano, il fenomeno che si era diffuso a cominciare da metà degli Anni 70 si è ridimensionato. Parecchi piloti hanno già rinunciato all'attività in Italia preferendo affrontare le gare all'estero, in Francia, in Germania, in Gran Bretagna: il professionismo è meno smaccato, le manifestazioni sono un riuscito compromesso tra la competizione vera e propria e il raduno tra persone con la stessa passione. La differenza dalle vicende italiane sembra dunque nella diversa cultura che in altri Paesi hanno per l'automobile di ieri. In Italia la specialità appare prigioniera della sindrome da vittoria: la maggior parte di chi affronta le corse punta dichiaratamente al successo nella propria classe, trasformatesi ben presto in una sorta di monomarca, alla ricerca esasperata del titolo tricolore. Ciò ha inevitabilmente prodotto una escalation dei costi con la quale oggi tutti debbono fare i conti; certe spese non sono più sostenibili. All'estero il rapporto è capovolto: i «gentlemen drivers», coloro che gareggiano unicamente per il piacere di farlo, sono in maggioranza rispetto ai «professionisti». Campionato sta diventando quindi sinonimo di degenerazione del concetto di autostoriche: togliendo dalla gare la validità per il titolo, la specialità ritroverebbe nuovi stimoli

ORSI

e una nuova spinta per uscire dalla spirale in cui è finita. A sostenere questa tesi sono in parecchi. La formula sembra perciò quella di svincolare le manifestazioni da interessi di campionato, siano esse corse di velocità in circuito, rally, cronoscalate. La parola d'ordine che serpeggia tra le file degli appassionati di autostoriche è: tornare indietro, riproporre competizioni di grande prestigio ma scorporate da qualsiasi trofeo o challenge. Qualcuno ricorda

la figura di Giulio Dubbini, indimenticabile animatore della specialità, e «grand maitre» della Coppa d'Italia, formidabile corsa a tappe inventata nell'85 dall'industriale padovano. Quella iniziativa confezionata con passione e competenza diede una spinta verso l'alto alle autostoriche; partecipavano vetture leggendarie non ancora stravolte dalle preparazioni esasperate, la selezione dei modelli ammessi era severissima, soltanto pezzi originali. La Coppa d'Italia non è riuscita a sopravvivere alla scomparsa del suo ideatore. Con Giulio Dubbini, affermano in molti, è definitivamente tramontato un felice periodo delle autostoriche: quello della competizione tra autentici appassionati. In palio non c'erano né campionati né riconoscimenti, ma solamente la soddisfazione di aver portato a termine un'affascinante avventura con vetture che appartenevano a un'altra epoca. Da qualunque lato la si guardi, sia dalla parte della velocità sia da quella dei rally, la realtà delle autostoriche in Italia oggi è soltanto una: professionismo che nulla ha da invidiare all'automobilismo moderno, regolamenti che cambiano troppo rapidamente, e che rappresentano l'altra piaga della specialità, inflazione di classi e di raggruppamenti. ■



PHOTO4



Due facce della stessa medaglia: le competizioni, in circuito per vetture d'epoca e i raduni, manifestazioni non competitive tra cui figura anche Italia Classica, il cui percorso si snoda da Venezia a Cortina d'Ampezzo. Le autostoriche che partecipano alle gare in pista sono suddivise in base all'anno di costruzione e alla categoria di appartenenza

ACTION



VELOCITÀ TRICOLORE '94 SOLO A MONZA

## Campionato in due prove

Due sole gare iscritte a calendario, la classica Coppa Inteuropa e il Trofeo Ascari promosso dalla scuderia Piave Jolly, entrambe a Monza: il campionato italiano '94 velocità in circuito autostoriche è tutto qui. La società romana Peroni Promotion, che negli ultimi anni l'aveva organizzata, non è più interessata a organizzare la serie tricolore dichiarandosi invece disposta a inserire le corse «storiche» nell'ambito delle gare «club». La proposta non sembra aver riscosso successo. Intanto, l'anno prossimo la regolamentazione vieterà l'uso dei pneumatici Goodyear; con queste gomme le prestazioni avevano conosciuto una formidabile escalation. Saranno sostituite con le Dunlop. I raggruppamenti restano tre, per anno di costruzione ('57, '61, '65), ciascuno dei quali continuerà a prevedere le categorie Sport, Turismo e Gran Turismo, a loro volta suddivise nelle classi fino a 850 cc, 1150, 1300, 2000, 3000 e oltre 3000 cc; le monoposto, invece, non sono più ammesse al campionato. Infine, le Turismo disputeranno ancora manche di un'ora con cambio del pilota obbligatorio. ■

## L'OPINIONE

Dalle corse in circuito e dai rally verso i raduni; dell'esodo verso i meeting non competitivi ne parla **Luca Grandori**, tra i primi a promuovere in Italia le gare d'epoca

**ALESSANDRO COLLINA**

**Q**ualcuno ha già trasferito armi e bagagli all'estero, preferendo le «classiche» straniere alle corse italiane. Altri hanno addirittura abbandonato l'attività sportiva, sia in pista sia nei rally, spostando il proprio campo d'azione, quindi la passione,

verso i più tranquilli raduni. È il segno inequivocabile che, in Italia, per le autostoriche le cose non stanno girando per il verso giusto. Luca Grandori, giornalista milanese, ex direttore di AutoCapital, «inventore» di riviste di successo, come «Dove» e «Gulliver», è

stato tra i primi a credere alle autostoriche, una passione che coltivava quando ancora non si parlava di fenomeno. Poi ha detto basta, e oggi si «diverte» partecipando ai meeting. «**I raduni non vogliono sostituire le corse ma rappresentano un'alternativa interessante per chi, come me, si è stancato di un ambiente e di una situazione che sono degenerati.** L'ottanta per cento delle vetture è rappresentato da pezzi non originali, la specialità è in mano ai falsari, il concetto di corse per "gentlemen", per appassionati è stato letteralmente stravolto, tutto si è imbarbarito. Siamo arrivati agli eccessi delle super preparazioni



**«Non ci stavo a correre contro i falsari. Bisogna uscire dalla logica perversa in cui si è caduti»**

mentre chi corre vuole dimostrare di essere un fuoriclasse. Tutto ciò ha inevitabilmente fatto lievitare i costi. E non parliamo della formula degenerata della regolarità, gare per autostoriche che non hanno assolutamente senso. Con i raduni si cerca di uscire dalla logica perversa delle corse in circuito e nei rally, dove paradossalmente corrono vetture che, all'epoca, i rally non li hanno mai disputati. Nei meeting nessuno deve dimostrare di essere un campione e le vetture sono assolutamente originali. È un fatto di cultura e di educazione sportiva. Ci siamo stancati di misurarci con i falsari, di competizioni in cui bisognava trasformarsi in notai. Da qui è nato un flusso verso i raduni.»





# domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

**C**hiamiamole prove tecniche di egemonia, perché è certo che il Senna visto in Giappone è parso ben diverso da quello che negli ultimi Gp aveva calcato la scena. L'accordo con la Williams, da tanto tempo inseguito, ha avuto il dono di ricaricare in fretta le pile un po' esaurite dell'asso brasiliano e il Circus si è ritrovato un protagonista ansioso di dimostrare ai suoi nuovi datori di lavoro che non hanno sbagliato a sceglierlo come prima guida. Una prova di forza a tratti entusiasmante e a tratti preoccupante. Dopo Mansell e dopo Prost, nella squadra più forte in circolazione approderà un altro asso già pronosticato facile dominatore della stagione. Una situazione invidiabile, ma anche un peso molto difficile per la pressione che ne conseguirà. Prost, che oltre ad essere molto bravo è anche uno abilissimo a gestire le situazioni interne ed esterne al suo team, ha palesemente mostrato di patire il ruolo di favorito obbligato, di quello che comunque gioca sempre fuori casa. Sicuramente è stato più a disagio di Mansell proprio perché molto diverso dal Leone, un istintivo capace di caricarsi di vittoria in vittoria e su quest'onda di esorcizzare pronostici, critiche ed eventuali errori. Senna arriva nel Dream Team da corsa per terzo e dopo due che comunque il loro dovere (conquistare il titolo iridato) l'hanno compiuto. Senna sa anche che Mansell ha fatto meno fatica di Prost laureandosi con oltre un mese d'anticipo e pur con una concorrenza più agguerrita in quanto la McLaren-Honda era sicuramente più competitiva della McLaren Ford o della Benetton

Ford. E questo perché ripetere le imprese è paradossalmente più difficile che inventarle. Così Ayrton è entrato subito nella parte e lo ha fatto a modo suo: rabbioso. L'inverno che si para davanti non sarà vacanziero come in passato e, sospettoso com'è, teme anche che lo sviluppo in Williams sia adesso un po' a rilento per l'ovvia nausea di Prost e per la sua comprensibile poca voglia di lasciare un giocattolo perfetto nelle mani del più invisibile rivale. Ecco allora il bisogno di tornare al più presto in palla, vincente sul campo ma soprattutto vincente mentalmente e quindi pronto per collaudi, verifiche, indirizzi affinché proprio a lui non capiti la Williams «sbagliata» nell'anno dei grandi capovolgimenti tecnici. L'ultima scommessa, al di là delle apparenze, può essere decisiva per la carriera del campione, avviato inevitabilmente a impersonare la parte del grande antipatico per il solo fatto di vestire i panni del grande favorito. La situazione attuale, infatti, è ben diversa da quella del 1988, anno del passaggio di Senna alla McLaren. Allora doveva dimostrare tutto il suo valore in un team con reali ambizioni di primato. E per di più aveva come compagno un due volte campione del mondo che nella squadra godeva di grande prestigio e altrettanto grande potere. Era la sfida della vita e come tale non poteva non essere vissuta con la serenità dell'«o la va o la spacca». Adesso invece ha ottenuto il giocattolo dei sogni dopo due campagne in cui non ha lesinato colpi diretti e sommersi per togliere di mezzo qualsiasi concorrenza. Sa che di lui nessuno avrà più pietà, sa che la nuova squadra è puntualmente meno competitiva nella seconda parte della stagione, sa che il suo compagno è ogni giorno che passa meno inesperto di questo mondo e che un anno al fianco di Prost lo ha cresciuto enormemente così come lui seppe crescere succhiando al Prost dell'88 mille trucchi diabolici. Non c'è tempo da perdere: la guerra di domani bisogna prepararsi a vincerla oggi. D'altronde solo Mansell non si era accorto che da mesi Prost stava già pianificando sin nei minimi particolari il suo rientro in F. 1 concordando minuziosamente i piani di sviluppo tecnico delle monoposto di Patrick Head. Ecco, allora, il ritrovato Senna sul gradino più alto del podio di Suzuka. Sfoderando il meglio di sé, al termine di una stagione oramai con ben più poco da dire, ha voluto rimettersi in discussione per convincere, e convincersi, di essere ancora il migliore in circolazione.



# FORMULA UNO GP GIAPPONE

Un colpo da maestro sotto la pioggia e Senna porta a casa la 40. vittoria piegando la resistenza di Prost e rischiando grosso con lo scatenato Irvine. Primo podio per Hakkinen mentre naufragano le Ferrari. E in classifica di campionato ora si lotta per la piazza d'onore

**DIEGO FORTI**

**S**UZUKA — Giappone trionfale per Ayrton Senna che ha conquistato la sua 40. vittoria in F.1. Tuttavia, ancora una volta per lui non è stato un Giappone tranquillo. In passato aveva assunto i panni del samurai per punire quello che per lui è l'avversario degli avversari: Alain Prost. Memorabili, infatti, rimangono i due scontri che consegnarono nel 1989 il titolo al francese, e nel 1990 al brasiliano. Ricordate? Prost che aggancia Senna alla Esse impostando la curva una trentina di metri prima della posizione naturale e un anno dopo Ayrton che si spara dentro alla fiancata del rivale subito dopo la partenza. Bene, quest'anno è toccato al debuttante Eddie Irvine affron-

A photograph of Ayrton Senna's Formula 1 car, number 8, on a racetrack. The car is white with red and black accents, featuring Marlboro, Shell, and Kenwood branding. Senna is wearing a yellow and black helmet with Marlboro and Kenwood logos. The background is a blurred crowd of spectators.

# KARATIE!

tare l'Ombra del guerriero che è in Ayrton Senna. Una mezz'ora dopo la conclusione della gara, stupenda per entrambi, un diverbio tutt'altro che velato è sfociato in una bella scazzottata. Scintille in pista e scintille nel paddock dove i due si sono nuovamente scontrati. Biasimo solenne al tre volte campione del mondo per non aver tenuto a posto le mani, cartellino giallo all'infuocato Irvine per aver trattato con grande strafottenza cotanto avversario nel momento della discussione. Da criticare anche quello che i due, con Damon Hill nel ruolo di terzo incomodo, hanno fatto vedere in pista allorché si sono trovati a lottare gomito a gomito e senza esclusione di colpi? Volendo parlare con paternali-

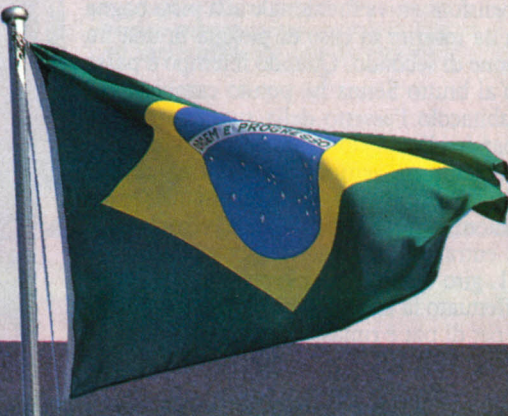
Un acquazzone a metà gara, due cambi gomme, una pista che per lui è sempre stata «speciale»: gli ingredienti per far risaltare classe e strategia di Ayrton, alla penultima gara in McLaren, c'erano tutti. Ma la miscela è stata anche più esplosiva...



FINALE GIALLO... VERDE

## Squalificato se avesse preso la bandiera

SUZUKA — Ayrton Senna al termine della sua trionfale galoppata giapponese ha rischiato di essere squalificato. Se, e in televisione si è visto benissimo, fosse riuscito a farsi consegnare da uno degli addetti disseminati lungo il percorso una bandiera brasiliana per sventolarla nel giro d'onore, i commissari sportivi sarebbero stati costretti a sanzionarlo. Infatti durante il briefing il direttore di corsa era stato chiarissimo ammonendo i piloti a non fermarsi per nessun motivo a corsa finita, soprattutto per afferrare una bandiera, un modo di festeggiare le vittorie ultimamente molto in voga. Pena, addirittura la squalifica. Alla base di tanta severità la volontà di evitare l'insorgere dei sospetti. Infatti chi porge la bandiera al pilota potrebbe anche consegnargli senza farsi notare una zavorra utile a far rientrare in peso quella monoposto che fosse partita sotto peso. Da qui le raccomandazioni e la severità da parte dei commissari. Senna dunque ha rischiato grosso: difficilmente infatti, il direttore di corsa e i commissari sportivi avrebbero potuto chiudere un occhio vedendolo passare con un vessillo nel giro d'onore dato il rigore messo nelle raccomandazioni del briefing. Non avendo ricevuto nessuna bandiera da sventolare in segno di giubilo Ayrton ha evitato di mettere palesemente in pratica un comportamento espressamente vietato e sanzionato. Si è fermato è vero lungo la pista, contrariamente a quanto richiesto da Bruynseraede, ma nessuno se l'è sentita di fargli la paternale non essendoci stata nessuna possibilità di frode. Gli è andata bene...



smo e un bel po' di bacchettoneria si può anche dire di sì, ma è inutile negarlo, battaglie come quelle di cui si sono resi protagonisti Senna, Irvine e Hill intorno al 36. giro del Gp vorremmo vederne a decine. Certo, il giovane debuttante non ha probabilmente rispettato il ruolo, ma cosa doveva fare? Farsi da parte? Con Hill si giocava un posto nei punti, che per lui valevano una vittoria, e in più aveva la possibilità di misurarsi con Senna. Ha seguito l'istinto del pilota e non del pollo d'allevamento. Non è un caso che gli altri due, molto più esperti di lui, abbiano risposto colpo su colpo lasciandosi avvinghiare nella lotta. Irvine ha osato troppo? Forse, ma meno male che lo ha fatto. Quando hai una occasione nelle corse la devi sfruttare e lui non si è tirato indietro. Altrimenti rischi di essere messo nel dimenticatoio. Probabilmente la F.1 degli ultimi anni ha sofferto di conformismo, tanto fosforo, ma troppo poco cuore.

**AMMONIZIONE.** Senna dopo la gara ha ammonito, sgridato e alla fine anche aggredito Irvine dimenticando che lui agli esordi era un tipetto molto simile all'irlandese. E allora facciamo che solo chi non ha colpe scagli la prima pietra. Più avanti nella corsa il giovane irlandese ha tamponato Warwick senza troppi complimenti, mettendolo fuori gara. Derek ha subito un torto però non si deve dimenticare che l'avversario lo aveva raggiunto viaggiando mediamente due secondi più veloce di lui. Lasciare il passo a chi rinviene con tanta foga non solo è corretto, ma probabilmente, visto come sono andate le cose, a volte è opportuno. Dulcis in fundo il debuttante ha conquistato un punto andando anche a sdoppiarsi, mentre il trionfatore di Suzuka, Senna, già salutava la folla, assaporando il piacere di una gara perfetta. Nel bene e nel male insomma Eddie Irvine è stato il protagonista di questo Gp.

**GIAPPONE '93.** La corsa ha avuto per la verità anche altri protagonisti degni di nota. Contrassegnata da un improvviso rovescio di pioggia, è stata resa convulsa e in alcuni momenti poco comprensibile da una girandola di cambi gomme. Chi ha avuto la sorte e magari anche l'abilità di azzeccare il momento giusto per il rientro, è stato premiato. Senna non ha sbagliato nulla e la sua squadra è stata perfetta. L'italianissimo ingegner Ascanelli aveva predisposto nella notte di sabato una strategia di controllo delle sospensioni attive funzionale alla pista bagnata da inserire in caso di pioggia in una frazione di secondo. Quando il tempo è passato al brutto Senna ha potuto cambiare dall'abitacolo l'assetto della sua vettura sommando alle sue doti naturali per la guida sul bagnato una vettura più performante delle altre. Prost, invece, ha sbagliato tutte le previsioni, soprattutto quelle meteorologiche. È entrato a cambiare le gomme «slick» al 21. giro quando già pioveva, tanto da aver effettuato la tornata precedente in 1'53"693 e per di più è rimasto vittima di un pit stop

lentissimo (la tradizione negativa della Williams continua...): 28"247 i secondi persi dal francese nella pit lane, contro i 17"610 di Senna. E così si è ritrovato il brasiliano di nuovo davanti (in partenza Senna aveva avuto la meglio, conquistando la testa della corsa sino al 13. giro, quando era rientrato per un primo cambio gomme) proprio nel momento in cui la pioggia, che Alain odia enormemente, cominciava a farla da padrona. Il quattro volte campione del mondo non ha più avuto la possibilità di puntare alla vittoria.

**PIOGGIA.** Se la pioggia ha sicuramente infastidito Prost, per contro ha esaltato quei piloti che in condizione di bagnato danno il meglio. Di Irvine abbiamo detto, ma probabilmente il migliore è stato Barrichello: con la vettura molto scarica ha confermato di essere un piccolo mago sull'acqua. Bravissimo anche Lehto a sua volta su una vettura con ben poca ala. Tempi da leader pure per Hill che ad un certo punto ha forse osato troppo. Peccato che sia uscito quasi subito dalla scena un altro dei signori della pioggia, Jean Alesi. Se le sue qualifiche sono state tribolate, con gli attuatori delle sospensioni a far le bizze, la gara è stata davvero un calvario. A Jean si è spento il motore do-

po soli 7 giri e addio al Gp del Giappone. Poco positiva anche la gara di Berger che però nella prima parte del Gp è riuscito a mettersi in mostra a conferma che il trend positivo della Ferrari non si è già fermato. Per come ha lottato con Hill e Schumacher, Gerhard merita un bravo, anche perché non era particolarmente soddisfatto del comportamento della sua Ferrari. Anche lui è stato messo ko da un cedimento del motore. Va detto che al secondo cambio gomme gli è stato sostituito un treno di gomme da bagnato con uno analogo. Lui voleva quelle da asciutto, ma il suo ingegnere di pista non ha capito la richiesta via cuffia. Alla fine Berger si è ritrovato con un cambio gomme in più e il povero Fantuzzi, il tecnico di pista, con tutte le colpe addosso. Tuttavia, sarebbe ingiusto non ricordare che sul muretto box ci sono anche altre persone che sentono in cuffia e sono in grado di correggere eventuali errori. Un bel pasticcio, infine, lo ha combinato Schumacher. Disponeva di una vettura con le quattro ruote sterzanti che pareva in grado di garantirgli un discreto vantaggio, ma quando si apprestava a dar vita alla sua rimonta ha commesso un errore. Arrivato lungo, ha colpito la Fw15c di Hill nella parte posteriore, distruggendo la sospensione anteriore della sua vettura... ■

ALLSPORT



fotografieORSI



Sopra, Hakkinen ha raccontato che ha corso pensando a un risultato da podio: l'impresa gli è riuscita col terzo posto. Sotto, Barrichello, quinto con la Jordan. In basso, ecco come Patrese ha ridotto la sua Benetton nell'urto contro le barriere



# HANNO

## ALAIN PROST

«La gara è andata storta, ma capita. Peccato perché avrei potuto vincere. Questa è stata la mia penultima corsa e devo dire che dopo sei anni di guerra con Senna non vorrei lasciare la F.1 su questa nota falsa. Penso che sarebbe una buona cosa se io e Ayrton ci incontrassimo ad Adelaide per chiarire molte cose».



## GERHARD BERGER

«Quando sono rientrato dopo la mia escursione fuori pista avevo chiesto per radio di far montare gomme slick, ma ai box non hanno capito e mi hanno cambiato le mie rain per altre rain».

## RICCARDO PATRESE

«Ad inizio gara un'altra vettura, credo una Ligier, mi ha toccato danneggiandomi una pancia. Purtroppo si è poi rotto il radiatore dell'olio che ha cominciato a spandere liquido all'interno. Quando questo è caduto sulla ruota posteriore destra sono finito in un monumentale testacoda ed ho sbattuto violentemente, praticamente nello stesso punto dove poi è uscito Lamy».

## PEDRO LAMY

«Sono uscito molto violentemente di pista in una curva da quarta piena. È accaduto qualcosa alla sospensione attiva e si è infatti accesa la spia d'emergenza sul cruscotto; poi la vettura si è improvvisamente accasciata. Era già successa la stessa cosa, qualche giro prima, ma in una curva lenta e non c'erano stati problemi. Poi tutto sembrava tornato in ordine. Invece...».

## AYRTON SENNA

«Finalmente, dopo sei anni che parto dalla parte destra della pista sono riuscito a voltare in testa alla prima curva. La gara è stata eccitante».



## MIKA HAKKINEN

«Ho capito subito che i primi due sarebbero stati difficilmente agguantabili. Visto la mia giovane carriera mi sono allora detto che un podio non avrebbe sfigurato nel mio palmarès e ho fatto attenzione a non commettere errori».

## RUBENS BARRICHELLO

«Questo quinto posto mi ricompensa del mancato risultato di Donington. Ci voleva proprio. Però ho sudato freddo negli ultimi giri; avevo sempre paura che si rompesse qualcosa e che anche questa volta mi dovessi ritirare. Al via non avevo regolato correttamente l'anticipo e ho pattinato troppo, poi ho subito avvertito forti detonazioni allo scarico ad ogni cambio marcia, il motore ha perso potenza e superare non è stato facile. Per quello sono rimasto un giro in più con le gomme da bagnato. Altrimenti non ce l'avrei mai fatta a passare Warwick».

## KARL WENDLINGER

«La mia partenza non è stata un granché. Però mi sono subito reso conto che la maneggevolezza della vettura era buona e speravo di poter disputare una seconda parte di gara tutta d'attacco. Invece ho esagerato arrivando troppo veloce e ho fatto un gran testacoda; poi si è rotto l'acceleratore».



a cura di **Umberto Zapelloni**

# DETTO



**Non aveva mai corso un Gp  
Praticamente non conosceva  
le monoposto di oggi  
Ma il nuovo acquisto  
di Jordan ha subito  
fatto scintille  
in pista e fuori:  
chiedere a Senna...**

**ALBERTO ANTONINI**

IL CIRCUS HA UN NUOVO LEONE: EDDIE IRVINE, L'IRLANDESE CHE F

# Bomba d'I

**Veloce e... portafortuna: Eddie e Barrichello, nella foto piccola, hanno portato per la prima volta la Jordan a punti**



PENSARE A MANSELL

# Irlanda

**P**er anni e anni, i telegiornali ci hanno abituato a credere che l'Ulster, o Irlanda del Nord che dir si voglia, sia il paese degli attentati dinamitardi nella sanguinosa guerriglia che oppone da sempre le fazioni cattolica e protestante. Ora — e per fortuna — persino i più distratti fra gli appassionati di automobilismo hanno scoperto che da quelle parti si trovano anche bombe di altro genere. Per chi si è messo davanti alla tv venerdì mattina, Eddie Irvine poteva essere soltanto un altro illustre sconosciuto, il sesto (!) pilota ad aggiungersi all'elenco di quelli ingaggiati quest'anno da Eddie Jordan, manager a caccia di soldi più che di talenti. Roba da non giustificare la levataccia, insomma. Ma domenica nessuno poteva più restare indifferente. E se anche vogliamo andare con i piedi di piombo prima di dire che è nata una stella nel firmamento della F. 1, che di astri autentici è abbastanza avaro, dobbiamo riconoscere che quell'irlandese dal casco rosso-verde fiammante, scatenato sulle «esse» di Suzuka, ci ha fatto pensare subito a qualcun altro. Magari a quel Jean Alesi quarto al Gp del debutto, Francia '89, con il quale Eddie condivideva neppure troppi anni fa i fasti del campionato di F. 3000. O addirittura a Mansell...

**SENZA PAURA.** Quinto tempo assoluto nella primissima presa di contatto, le prove libere del venerdì. Ottavo posto in griglia di partenza. E sesto all'arrivo, dopo una gara iniziata con una partenza bruciante e condotta quasi sempre nel gruppetto dei migliori. Ma questi numeri non bastano per raccontare la gara d'esordio di un pilota che la F. 1 la conosceva solo per aver provato una scassatissima Onyx al Castellet, quattro anni fa. Gli altri debuttanti sembrano tutti uguali: timidi, spauriti anche se hanno quarant'anni come Toshio Suzuki, contenti di qualificarsi in fondo alla griglia e magari attenti a non fare troppe stupidaggini in gara, a non intralciare la marcia dei big. Irvine non ha fatto niente di tutto questo. Sarà che lui a Suzuka è di casa, perché ci corre abitualmente nel campionato F. 3000 giapponese, dove quest'anno disputa la leadership ai vari Oshino e Ross Cheever; ma il fatto è che ha corso proprio senza paura. Né timori reverenziali. *«Contento, sì — diceva alla fine — ma non da fare i salti di gioia. Il team mi ha fatto perdere almeno venti secondi tardando nel richiamarmi al box per il cambio gomme...».* Viva la sincerità; e ancora, del duello con Senna e Hill: *«Emozionato? No, perché? Quando corri, gli avversari sono tutti uguali».* L'altro duello, quello quasi-fisico del dopogara, con Senna fuori di sé che voleva prenderlo a cazzotti, lui lo liquidò così: *«Non vedo cos'abbia da recriminare. Non ho mai creato una situazione di rischio, né per me né per lui. E allora cosa vuole? Io ero in lotta con Hill per il quarto posto...».*

**SALTI MORTALI.** Poche battute e il personaggio-Irvine è già creato. Sarà che questo ventottenne (li compirà il 10 novembre prossimo) ha la faccia da simpatico lazzarone, ma che sollievo vedere un pilota che si comporta allo stesso

modo in pista e fuori. Dicono che ha ridimensionato Barrichello. Di sicuro ha fatto sparire i suoi predecessori — giovani di belle speranze e campioni «consumati» — sulla Jordan numero 15. Che è sempre una monoposto vecchia di tre anni con un motore forse troppo nuovo; ma che magari se guidata con un pizzico di pepe in più, qualcosa di buono lo può ancora tirar fuori. C'è poco da fare: questa edizione targata 1993 del mondiale F. 1 di giovani ne ha tirati fuori parecchi, dal suo cilindro delle magie. Ma forse erano più conigli che colombe. Non si può fare una colpa a chi, riuscito a mettere insieme il budget necessario per una gara o due, arrischia il gran passo in un Circus dove ormai tutto ha un prezzo (alto) preoccupandosi soprattutto di non far danni. Eppure, anche in questo, Eddie si distingue dal plotoncino degli altri «deb». Sentite cosa dice a proposito del suo futuro: «*Ho un'ottima situazione nel campionato giapponese di F. 3000. Qui sono un professionista*

*pagato e rispettato. Mi si è presentata l'occasione di fare due gare con Jordan, ma la mia idea è sempre stata quella di non correre dietro alla F. 1 a tutti i costi. Non ho intenzione di ridurmi sul lastrico, di far i salti mortali rinunciando ad avere un reddito mio e mettere assieme un budget per una squadra da fondo classifica, solo per poter dire: sono in F. 1. Se mi si dovesse prospettare una situazione interessante sul piano agonistico ed economico verrò in F. 1, altrimenti resterò in Giappone e non sarà un sacrificio».* D'accordo, cose così le dicono in molti: ma mentre tanti europei hanno continuato per anni a fare la spola fra gli alberghi di Tokio e la cucina della mamma, Eddie si è stabilito in Oriente, a Macao, con tanto di moglie thailandese (e anche questo non è un sacrificio). Sarà un tipo difficile, ma è riuscito subito a far parlare di sé. E con i tempi che corrono, non è roba da poco.

ha collaborato **Paolo Bombara**



ESCLUSIVO □ IRVINE SHOCK A FINE GP

# E con Senna finisce a... botte

**S**UZUKA — Senna raggiunge il container che ospita il team Jordan (a Suzuka tutti i team sono accomodati in questo modo) circa due ore dopo la fine del Gp. Indossa ancora la tuta da gara ed è accompagnato da Norman Howell e da Giorgio Ascanelli, rispettivamente pi-erre e ingegnere del team McLaren. All'interno del container, Eddie Irvine siede su un tavolo e guarda in televisione la differita della gara: vicino a lui sono Rubens Barrichello e Ian Phillips oltre ad altra gente. Spalancata la porta, Ayrton si guarda intorno e sembra non capire chi è Irvine. Alla sua domanda, Eddie alza la mano e dice: Qui, sono io! A questo punto Senna gli va incontro e inizia a chiedergli cosa pensava di fare in gara. Ecco, parola per parola, il «viva-ce» dialogo scaturito dall'incontro (e sfociato addirittura in una quasi-scazzottata) così come è

stato da me personalmente registrato.

«Cosa pensavi di fare in gara?», lo aggredisce Ayrton.

«Stavo gareggiando», risponde Irvine.

«Stavi gareggiando? Lo sai che dovresti fare passare chi è in lotta per la vittoria quando tu sei

nelle retrovie?»

«Se tu fossi stato abbastanza veloce, non avresti avuto problemi».

«Io ti ho doppiato! E tu sei quasi uscito di strada due volte nello stesso punto come un dannato idiota (letterale: fucking idiot!) perché lì c'era olio sull'asfalto. Prima che riuscissi a superarti

hai resistito per tre giri sparandomi sassi e altri detriti in faccia. Quando ti sono arrivato sotto, hai capito che in realtà ero davanti a te e che avevo avuto ragione di Hill perché lui aveva gomme slick. Avresti dovuto farmi passare subito, e invece hai rischiato di buttarvi fuo-

ri».

«Quando ti ho messo in pericolo?».

«Non m'hai messo in pericolo...».

«Ti ho toccato almeno una volta?».

«Sì, quasi...» (risposta non chiaramente registrata).

«Un pollice è più che sufficiente».



## PAROLE DI FUOCO

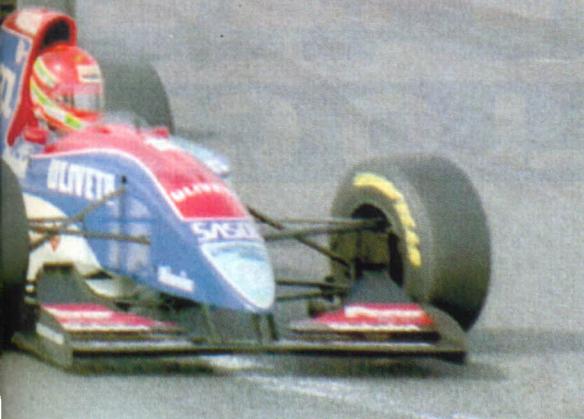
**"Irvine è un idiota. Quello che ha fatto oggi non è ammissibile. Sono sempre stato tollerante con i giovani piloti, so che per loro non è sempre facile e chiudo un occhio per molti errori. Ma Irvine ha superato ogni limite. Un doppiato non può pensare di lottare con i primi mettendo a rischio la nostra gara. E' stupido".**

*Ayrton Senna nel dopogara*

**"Se tu fossi stato abbastanza veloce, non avresti avuto problemi... Ti sei trovato nel posto sbagliato al momento sbagliato... Con le slick eri più veloce di me, ma con le gomme scolpite eri più lento".**

*Eddie Irvine a Senna nel dopogara*

Eddie Irvine davanti a Hill sul bagnato: è qui che il nordirlandese «deb» della Jordan ha fatto imbestialire Senna. Sotto: Briatore e Jordan, i super talent-scout del Circus



«Ti dico una cosa — sbotta Senna — se al prossimo Gp non ti comporti bene, i commissari ti diranno esattamente cosa fare. Te lo garantisco».

«I commissari mi hanno detto che non c'è alcun problema».

«Aspetta fino ad Adelaide. I commissari ti parleranno ad Adelaide... Così capirai come stanno le cose».

«Sto unicamente provando a fare del mio meglio».

«Tu vuoi comportarti bene, lo capisco — Seguono due-tre frasi non chiare nella registrazione, poi Senna continua — Tu devi farti doppiare dai leader della gara, e invece ti sei quasi toccato con Hill almeno tre volte: l'ho visto bene perché inizialmente vi ero dietro. Non è questo il modo di comportarsi!».

«Ma io sto correndo!».

«Tu non stai correndo: tu sei un dannato idiota!».

«Tu ti sei trovato nel posto sbagliato nel momento sbagliato».

«Ah: io ero nel posto sbagliato al momento sbagliato?!».

«Sì: io ero in lotta con Hill».

«Davvero... Dimmi una cosa: chi ha la preceden-

za, tu o il leader del Gran Premio?».

«Il leader della gara».

«Allora: tu cosa hai fatto? Cosa hai fatto?».

«Tu eri troppo lento: ho dovuto superarti».

«E allora come ho fatto a doppiarti?».

«Grazie alla pioggia. Con le slick eri più veloce di me, ma con le gomme scolpite eri più lento».

«Davvero? E come ho potuto superarti con le rain?».

«Eh?... Non lo ricordo proprio».

«Non lo ricordi perché non sei abbastanza competente».

«Questo lo pensi tu. Stai attento...».

«Ah sì... Non lo penso solo io: lo pensa un sacco di altra gente, puoi scommetterci».

«Bene!».

«Aspetta solo Adelaide. Aspetta solo Adelaide».

«Sì: ci vediamo là» (questa risposta di Irvine è in tono evidentemente sarcastico).

A questo punto Ayrton si butta verso Irvine per colpirlo, ma il pilota nordirlandese cade dal tavolo mentre Senna viene trattenuto da Ian Phillips, Ascanelli, e altri, prima di essere trascinato fuori dal container...

Adam Cooper

# il GP per modo di dire

GIORGIO TERRUZZI

Buone notizie dal Giappone.

**Nestore Morosini**, «Corriere della Sera», sabato 23

Alesi finisce contro un muro.

«Corriere della Sera», sabato 23

Con Berger a bordo, Dennis sfascia la supercar McLaren da 1500 milioni.

«Corriere dello Sport», sabato 23

Ron sarà un buon manager ma come pilota ha la sensibilità di un elefante.

**Gerhard Berger**, «Corriere dello Sport», sabato 23

Poi si è aggiunto Ecclestone e via a ridere, in tre.

«La Gazzetta dello Sport», sabato 23

Proiezioni mentali di un desiderio del subconscio? Delirio da fuso orario? Forse sì.

**Cristiano Chiavegato**, «La Stampa», sabato 23

Formula 1 crudele

«Il Giornale», sabato 23

Ci hanno messo un po', diciamo 14 anni, ma alla fine i motoristi della Ferrari sono scesi dal pero.

**Marco De Martino**, «Il Messaggero», sabato 23

Il cibo giapponese non c'entra.

«Il Giornale», venerdì 22

La Ferrari si presenta dimagrita di dieci chili

«Il Giornale», venerdì 22

E siccome non c'è mai fumo senza arrosto, cominciano già a circolare i soliti brusii.

**Pino Allievi**, «La Gazzetta dello Sport», sabato 23

Questa è talmente grossa che farà certamente cappottare il Vecchio nella tomba.

**Marco De Martino**, «Il Messaggero», domenica 24

La Honda svela il patto Ferrari.

«La Gazzetta dello Sport», domenica 24

Smentisco nel modo più assoluto.

**Claudio Lombardi**, «La Gazzetta dello Sport», domenica 24

Voi avete le ferie d'agosto, la pasta, il vino, una vita bella e facile.

**Ayrton Senna**, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 22

La Ferrari, ovviamente, lo nega.

«la Repubblica», domenica 24



Sono come il vino italiano, che invecchiando migliora.

**Ayrton Senna**, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 22

Sono sorpreso da queste voci.

**Claudio Lombardi**, «La Gazzetta dello Sport», domenica 24

E il Professore azzecca il tredici.

«Il Giorno», domenica 24

Basterà per motivarlo?

«Il Giornale», venerdì 22

Vediamo, ho tanto tempo davanti a me.

**Alain Prost**, «Corriere dello Sport», domenica 24

Anche Moana Pozzi ha studiato dalle Orsoline e poi si è occupata d'altro.

**Marco De Martino**, «Il Messaggero», sabato 23

Certo, è importante anche il fatto fisico ma per me non è un problema.

**Alain Prost**, «Corriere dello Sport», domenica 24

In ogni caso si terrà in forma: «Non sarà difficile per me, faccio sempre tanto movimento», concludeva, accennandone uno col bacino.

**Renato D'Ulisse**, «Corriere dello Sport», domenica 24

# FERRARI

## TUTTO QUELLO CHE

**C**he bravi questi giapponesi! Erano insuperabili quando vincevano i Gran Premi riscuotendo l'ammirazione del mondo intero, e sono ineguagliabili anche oggi se riescono a essere protagonisti sebbene siano usciti dal Circus alla fine dello scorso anno. La Ferrari ritrova la strada della competitività? I motori V12 del Cavallino hanno sfondato il muro degli 800 cavalli e ormai rivaleggiano con i Renault campioni del mondo? Il motivo è semplice: c'è in mezzo la Honda! Approfittando del clamore dato dal Gp del Giappone, il presidente del colosso nipponico se n'è venuto fuori con alcune dichiarazioni che hanno avvalorato l'esistenza di un patto per lo scambio di tecnologie fra Wako e Maranello. Le prime voci risalivano ad alcuni mesi fa, ma hanno trovato una conferma dalle parole di Nobuhiko Kawamoto che parlando con i giornalisti italiani ha ammesso che il rapporto con Maranello si è stretto fino a trasformarsi in un contratto che coinvolge anche la F.1. La reazione della Ferrari è stata dura. Luca di Montezemolo è stato categorico: «Non nego i rapporti di buon vicinato con la Honda e non essendo loro impegnati in F.1 gli abbiamo chiesto se potevamo metterci in contatto con alcuni fornitori. Ma non c'è stata alcuna applicazione pratica». Come dire: tante chiacchiere, ma nessun fatto. I giapponesi, per loro natura, sono sempre molto diffidenti del prossimo e non amano che si vada a gettare lo sguardo nelle loro cose. In questo caso, addirittura, avrebbero incentivato una collaborazione per girare al Cavallino le esperienze «...di dieci anni di partecipazioni alla F.1». Troppa grazia! In realtà l'industria nipponica dell'high-tech sta vivendo una crisi ben più grave di quella che stiamo affrontando noi. La Honda, quindi, in attesa di un possibile rientro nel Circus, non voleva che i suoi fornitori migliori potessero scomparire con la recessione e hanno tolto il diritto di esclusiva che potevano vantare, offrendo quelle tecnologie sul mercato della F.1. Non si è trattato di un benevolo regalo, ma di una specifica esigenza. I ferraristi, pertanto, hanno ricevuto una lista dove andare a fare la ...spesa. Anelli di tenuta, pistoni, segmenti: sono questi i prodotti sui quali si sono fiondati anche gli

ALL SPORT



007 di Renault e Ford, impegnati proprio come a Maranello a cercare più alti regimi di rotazione. I bene informati assicurano che l'applicazione dei primi effetti di questa «collaborazione» non si vedrà prima della metà del prossimo anno, quando potrebbero comparire segmenti di produzione giapponese. Fino a oggi, invece, i motori V12 hanno utilizzato il materiale degli abituali fornitori con buoni risultati. Eppoi gli uomini di Wako hanno cercato un alleato europeo che sapesse portare avanti alla Fia la politica del campionato internazionale Gt che tanto interessa i nipponici. I rapporti più stretti possono esserci fra i reparti di produzione, ma non certo fra quelli sportivi. Questa è tutta la verità ed è

difficile pensare che ci possa essere una Honda stradale che si potrebbe chiamare... Ferrari. Al Cavallino non è momento di guardare troppo fuori dalle mura di casa. Mentre il team sta vivendo un momento importante di crescita che ha portato Berger e Alesi a rivaleggiare, finalmente, con i migliori, a Maranello la realtà è molto difficile. La prossima settimana il reparto corse resterà chiuso per una decina di giorni. Non era mai successo in precedenza. Il Cavallino, nel tentativo di riagganciare le Williams, è andato pesantemente fuori budget. La disponibilità finanziaria è finita subito dopo il Gp d'Italia per cui si rende necessario mettere meccanici e tecnici in ferie forzate. L'ufficio acquisti ha

# HONDA

il caso

## NON E' STATO DETTO

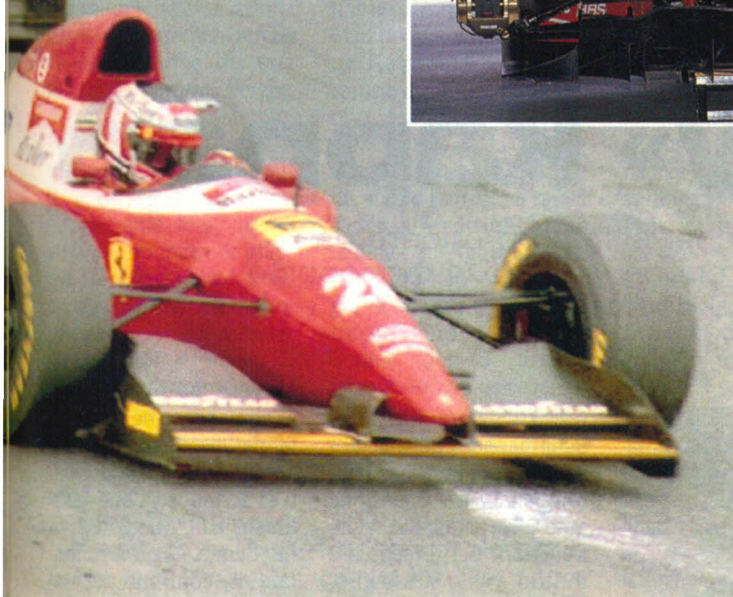
LA F93A ALLEGGERITA DI 10 KG

### Peso... piuma



In Giappone la Ferrari si è presentata con la tanto attesa F93A alleggerita in versione da qualifica. La monoposto ha perso circa dieci chili grazie all'intervento che ha riguardato varie parti della vettura. Il V12 con la testa a quattro valvole per cilindro dispone, infatti, di un solo flauto di iniettori che è posto sopra i tromboncini di aspirazione (come il V10 Renault). Sono scomparsi gli iniettori che si trovavano alla base dei cornetti: si è scoperto che non funzionavano a dovere se non ai

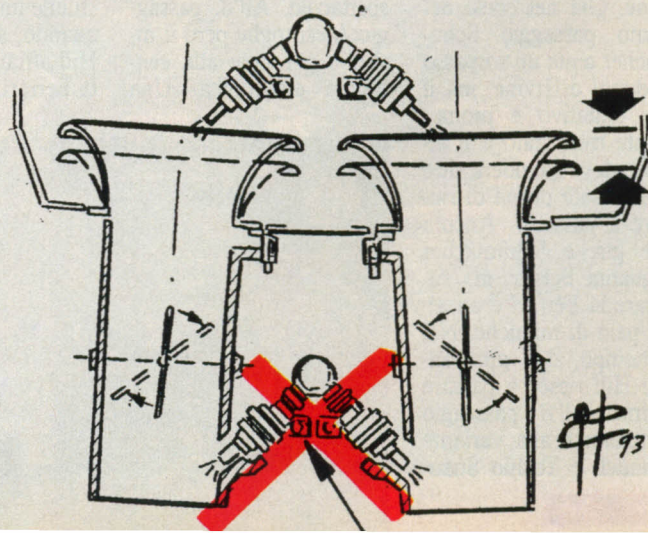
regimi più alti. Oltre un paio di chili sono stati rimediati alleggerendo le varie tubazioni e i raccordi (anche se si è andati a rischio di un leggero aumento delle temperature funzionali del motore). In ultimo si è lavorato anche sul nuovo profilo estrattore di forma totalmente nuova che permette un maggiore carico aerodinamico senza penalizzazioni sul veloce. Berger ha dimostrato che la cura... dimagrante è servita: Gerhard ha avvicinato la sua F93A al gruppo dei top, mentre Alesi ha penato in un week end tutto storto. Il venerdì è volato fuori per un problema a un attuatore delle attive. Le rosse hanno accusato gravi problemi di messa a punto nelle prove: i piloti potevano fare solo un giro con le gomme buone, già a metà del secondo si deterioravano irrimediabilmente. Lo stesso guaio si è verificato in gara, prima che i motori mettessero ko entrambi i piloti. Ad Adelaide la musica dovrebbe essere diversa: è già stato preparato un alettone a sbalzo appositamente per il circuito cittadino. A Maranello vorrebbero chiudere bene...



bloccato le nuove commesse: l'ultima trasferta ad Adelaide viene preparata con quanto già esiste in casa. Lo stop imposto proprio nel momento di maggiore sforzo creativo in vista della stagione '94 non dovrebbe incidere sui tempi di Barnard. È quasi certo che la nuova monoposto slitterà a fine mese di gennaio, se non ai primi giorni di febbraio. Alla Fdd infatti hanno avuto dei ritardi nella definizione di alcune parti della vettura. La progettazione di certi particolari avviene ancora al tavolo da disegno, mentre tutto il resto è elaborato al computer Cad-Cam. Riportare anche questi elementi al sistema integrato ha richiesto più tempo del previsto...

Franco Nugnes

Sopra, Berger tiene a bada Schumacher e Hill: il ferrarista in difficoltà di assetto riusciva a difendere la posizione grazie alla accelerazione del V12. Ferrari che in progressione riusciva a scrollarsi di dosso gli avversari. Poi il ko di motore



fotografieALLSPORT

**S**UZUKA — La prima fila ricorda quella di tre anni fa, quando Prost era in pole position con la Ferrari e Senna al suo fianco con la McLaren-Honda. Fu in quella occasione che il francese e il brasiliano non andarono oltre la prima curva. Questa volta non ci saranno né replay né vendite. Tutto fila liscio. Senna scatta benissimo dalla parte interna della pista e si porta al comando, davanti a Prost, Hakkinen, Berger e al sorprendente Irvine, che precede Schumacher, anche questa volta autore di una partenza non eccezionale, Hill, Warwick, Patrese, e Lehto. Alla prima curva si toccano De



**PASSAGGIO.** Mark Blundell mentre dà un passaggio al connazionale Martin Brundle, fermatosi lungo la pista proprio nel finale  
**QUATTRO PER DIECI.** Quarta vittoria stagionale e 40esima in Formula 1 per Senna, qui sul podio tra Hakkinen e Alain Prost  
**ACQUA.** Sotto la pioggia battente Mika Hakkinen, protagonista di una corsa eccellente, sta raggiungendo la Williams di Prost  
**SCATTO.** La partenza di Senna è stata da antologia: eccolo affrontare la prima curva inseguito da Prost, da Hakkinen e da Berger

LA CRONACA □ GIORNATA NO PER IL PILOTA BENETTON

# Contro Hill «Schummy» kappaò

Dopo una partenza stentata, Schumacher si fa sorprendere da Hill, in piena bagarre con Berger, e si scompone urtando la monoposto del britannico. Per il tedesco è il ritiro al dodicesimo giro

■ **PAOLO BOMBARA**

Cesaris e Gounon con il romano che ha la peggio: la sua Tyrrell finisce infatti contro le barriere, mentre la Minardi può rientrare ai box per riparare il supporto di un triangolo di una sospensione. Già nel corso del primo passaggio Schumacher tenta un sorpasso ai danni di Irvine, ma il suo tentativo è prontamente rintuzzato e il tedesco deve attendere altre due tornate prima di riuscire a passarlo. Ancora due giri e Schumacher agguanta Berger, ma superare la Ferrari è un altro paio di maniche. Nel frattempo, al 6. giro, anche Hill riesce a passare Irvine. All'8. passaggio s'intraversa alla variante Blundell e Toshio Suzu-

ki, che lo segue, finisce in testacoda, evitato a sua volta dal sopraggiungente Martini. Alle spalle di Lehto, intanto, si è formato un gruppetto composto da Wendlinger, Alesi e Brundle, che dà spettacolo. All'8. passaggio Alesi toglie però il disturbo per noie alla centralina elettronica. Una

tornata dopo, Hill si accoda a Berger e Schumacher, mentre Suzuki supera Irvine. Al 10. giro Hill sopravanza facilmente Schumacher in rettilineo e inizia a insidiare Berger. Ma l'austriaco chiude tutti i varchi fino a quando, al 12. passaggio, Hill affianca alla variante la Ferrari; tuttavia Berger

resiste. Si fa sorprendere Schumacher che li seguiva e che tampona Hill, rompendo la sospensione anteriore sinistra della Benetton. Per il tedesco è il ritiro. Nello stesso giro, Hakkinen è il primo a rientrare ai box per effettuare il cambio gomme, precedendo Berger e Senna. Prost si ritrova ancora

al comando e ne approfitta per acquisire un vantaggio di 13" nei confronti di Senna; seguono Hakkinen, Hill, Suzuki e Irvine. Senna inizia a rimontare nei confronti del battistrada, ma tutto si accelera a partire dal 19. passaggio, quando comincia a cadere la pioggia. Proprio in questo frangente rientra ai box Hill, con un pneumatico forato, e la squadra commette un clamoroso errore rimandandolo in pista, con altre gomme slick. Alla 21. tornata Katayama compie un'escursione fuori pista riesce a ripartire ma poi rompe il motore. Contemporaneamente, si mette a piovere. Non c'è bisogno nemmeno di un giro e Senna raggiunge





Prost, lo supera e giunge ai box prima del francese per il cambio gomme. La corsia dei box si affolla improvvisamente perché assieme ai due di testa rientrano Patrese, Berger, Wendlinger, Lehto, Brundle, Katayama, Lamy, Martini e Hakkinen. Il giro seguente rientra nuovamente Hill, questa volta per montare le gomme da pioggia: le due soste gli costeranno comunque care. Al 23. passaggio Gounon è autore di un testacoda completo: la squadra, preoccupata per la sua scarsa condizione fisica, gli intima di rientrare ai box, quindi di ritirarsi. Hakkinen, intanto, si è portato molto vicino a Prost, ma il francese allunga prontamente il passo: ciò è sufficiente perché il finlandese si convinca che è meglio pensare a un posto da podio. Intanto, sotto la pioggia torrenziale Senna è velocissimo, mediamente 4" più veloce al giro rispetto a Prost. Al passaggio seguente, Hill riesce a superare Berger e si fa rapidamente sotto a Warwick, mentre Wendlinger finisce in testacoda. Anche Hill è velocissimo sotto la pioggia, addirittura più di Senna. Ma il brasiliano si è già co-

struito un vantaggio considerevole sugli inseguitori. Al 27. giro, al tornante Brundle e Irvine evitano la collisione mentre Katayama poco dopo rompe il motore e sul suo olio compiono un'escursione fuori pista Hill e Prost. Finisce in testacoda anche Patrese, il quale riesce a ripartire. Meno bene va ad Aguri Suzuki, che il giro dopo parcheggia la sua Footwork contro un muro. Al 32. giro Senna doppia Irvine. Una manovra apparentemente semplice, ma così non è. Intanto la pioggia cala d'intensità e Hill è il primo a rientrare ai box al 33. giro per calzare delle slick, subito imitato da Berger. In realtà l'austriaco si era già fermato al 32. passaggio, ma la squadra si era sbagliata rimontandogli un altro treno da pioggia. Senna intanto si trova di fronte un Hill in procinto d'essere doppiato, ma poco cooperativo che rallenta il brasiliano. Ne approfitta alle sue spalle Irvine per scavalcare Senna. Proprio di fronte a loro, intanto, è rimbalzata la ruota posteriore sinistra della Ligier di Brundle staccatasi in marcia. L'inglese riesce fortunatamente a evitare l'inci-

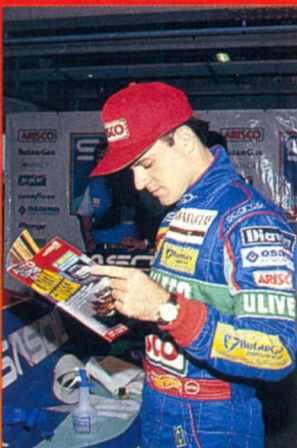
dente e a proseguire sino ai box. Irvine, che è in lotta con Hill per il quarto posto tenta mille attacchi, lo supera anche alla variante, poi Hill ripassa lungo il rettilineo ma Irvine lo scavalca nuovamente al curvone. Intanto Senna, che ha visto il suo vantaggio nei confronti di Prost ridursi, s'innervosisce e, dopo qualche tentativo rintuzzato, supera di forza Irvine al 36. giro. Si trova poi di fronte l'ostacolo Hill, ma il brasiliano

schiuma ancora rabbia per l'audacia di Irvine e fa un boccone di Hill. Nel frattempo Prost ha ridotto il distacco a 15", ma da quel momento in poi Senna controllerà senza troppi problemi. Al 38. giro, Barrichello approfitta del cambio gomme di Warwick per superare l'inglese. Tre giri dopo, rientrano contemporaneamente ai box Prost e Hakkinen, seguiti subito dopo da Senna. Al 43. giro, si ferma invece anche Berger

col motore a pezzi. Il finale di gara è animato da due spettacolari incidenti entrambi alla curva Dunlop. Al 48. passaggio Patrese demolisce la Benetton in un violento urto; l'uscita è causata da una perdita d'olio che imbratta le ruote. Al 51. giro è la volta di Lamy, ko per la rottura della sospensione attiva. Il giro precedente, Irvine aveva invece tamponato Warwick alla variante carpandogli così il sesto posto. ■



# box



## E Ayrton se ne va in barca...

La trasferta di fine stagione, a cavallo tra l'estremo Oriente e l'Oceania, è tradizionalmente occasione di un meritato periodo di vacanze dorate per molti addetti ai lavori del Circus ed in primo luogo i piloti. I tempi di crisi e la necessità di corteggiare nuovi sponsor hanno però modificato alcune radicate abitudini, tant'è che oltre ai tre piloti giapponesi, Katayama e i due Suzuki, Aguri e Toshio, altri tre piloti rimangono in Giappone per svariate attività promozionali: Lamy, Herbert e Alesi, mentre Wendlinger ritorna in Austria per lo stesso motivo. Meno «serio» di Alesi, Berger si recherà invece al sole delle splendide isole Hayman sulla barriera corallina australiana. Le spiagge australiane, tra Port Douglas e Cairns, sono state scelte anche da Prost, Hill, Lehto, Blundell, Schumacher e Brundle. Un'altra tradizionale meta, l'isola indonesiana di Bali, è invece stata preferita da Patrese, Barrichello, Comas e Gounon, Martini si recherà a Chebu nelle Filippine e De Cesaris alle Hawaii per dare fondo alla sua seconda passione, il surf, dove eccelle a livello quasi professionistico. Irvine rientra a Macao, dove vive con la sua fidanzata thailandese, mentre anche Senna ha programmato una vacanza romantica in Polinesia con la sua compagna Adriane a bordo di una barca, senza però precisare su quale isola dell'arcipelago, per evitare gli assalti di eventuali tifosi.

■ **DELIRIO.** Incredibile come sempre il pubblico giapponese, che ha gremito sin dalle prove le tribune dando sfogo ad un tifo entusiasta ma disciplinato. Tutti i piloti che si avvicinano al muretto dei box vengono regolarmente salutati da veri e propri boati di ovazioni e per tutti c'è stato l'assalto per la solita caccia agli autografi. I più assediati sono stati Senna, Berger, Alesi, Schumacher, Prost, Herbert e gli idoli locali, Aguri Suzuki e Katayama. Il solo a non avere problemi di quest'ordine è stato Gounon. «Nessuno mi conosce» ha in effetti commentato il francese.



VOCI DI CRISI, DE ROUVRE ASSALE UN REPORTER

## Per la Ligier finale con... botte

Situazione difficile alla Ligier in questo finale di stagione. Secondo Gérard Ducarouge il progetto per la vettura del prossimo anno è bloccato in attesa di una definitiva decisione in merito al futuro regolamento tecnico. Indubbiamente è vero, ma una campagna stampa scatenata in Francia proprio nei giorni del Gp di Suzuka lascia pensare che se la situazione stagna alla Ligier i motivi potrebbero anche essere altri. Cyril de Rouvre, che ha rilevato la squadra alla fine della scorsa stagione, è in grandi difficoltà e secondo quanto riportato dal prestigioso quotidiano finanziario «La Tribune desfossés» la compagnia di

distribuzione cinematografica Ugc vanterebbe un credito nei suoi confronti, per precedenti attività finanziarie, di circa 27 miliardi. Una procedura giuridica sarebbe in corso e secondo il quotidiano «Le Parisien» le monoposto della squadra francese hanno addirittura rischiato il sequestro cautelare prima d'imbarcarsi per Suzuka. De Rouvre ha seccamente smentito queste affermazioni, sostenendo che se esiste una controversia con la Ugc questa non riguarda la Ligier, la cui situazione è sana, e che non c'è stata la minima azione di sequestro. Il titolare del team francese non è comunque sereno e lo ha dimostrato scagliandosi nel

paddock contro l'invio del «Parisien», Renaud de Laborderie, e minacciandolo coi pugni; è stato fermato solo dall'intervento del ds della squadra, Dany Hindenock. De Rouvre smentisce anche le insistenti voci secondo cui non sarebbe quest'anno stato in grado di onorare le scadenze di pagamento per il rilevamento delle quote dell'80% della squadra e che quindi questa sarebbe ritornata di fatto al precedente proprietario e fondatore, Guy Ligier. Sta di fatto che è proprio Guy a condurre le trattative con la Benetton, interessata a rilevare la Ligier per recuperare il contratto che la lega alla Renault.



**BANZAI!** In alto, l'assalto del pubblico giapponese ai cancelli di Suzuka. Altro che crisi-spettatori...

**BONSAI!** Ovvero, piccole ma carine; ma alle giapponesine Barrichello, in alto a sinistra, preferisce la lettura di As...

**GOUNON.** Nell'altra pagina, il debuttante della Minardi

ACCORDO '94: TENSIONE CON LEHTO

# Frentzen alla Sauber

Sarà Heinz-Harald Frentzen (foto a destra) il compagno di squadra di Karl Wendlinger il prossimo anno alla Sauber. Lo ha annunciato il team con un polemico comunicato nei confronti di JJ Lehto, accusato di aver rivelato alla stampa in anticipo sugli accordi (l'annuncio congiunto era previsto per la fine stagione) il mancato rinnovo del contratto con il team svizzero. Ventisei anni, vecchia conoscenza del team Sauber, nella stagione '90 Frentzen faceva parte con Schumacher e Wendlinger dello junior team Mercedes che partecipava al mondiale Sport Prototipi. Per lui, insomma, si tratta di un ritorno in «famiglia» peraltro da tempo nell'aria e Peter Sauber non ha nascosto la sua soddisfazione per l'arrivo di uno dei «suoi» piloti. Questo anche se l'esperienza di Frentzen per quello che riguarda la massima formula è piuttosto limitata: solo un test al Mugello, sempre con la Sauber, in estate. Quest'anno il

tedesco ha preso parte al campionato di F.3000 nipponico con il Nova team, oltre a effettuare dei collaudi per i motoristi della Mugen e per la Bridgestone. Per quello che riguarda Lehto sono molti ad avere il suo nome in lista. È stato contattato anche da Jordan e da Oliver della Footwork, che proprio a Suzuka si è incontrato più volte con Rosberg. In ogni caso è uno dei piloti che vantano un certo supporto da parte della Marlboro e quindi gode di molte attenzioni da parte di quei team che o sono già in area Philip Morris o che puntano ad entrarci: vedi appunto la Jordan, il cui staff dirigenziale ha ammesso di avere avuto più di un incontro con gli uomini della Marlboro. E non tanto per cedere Barrichello alla McLaren, quanto per tenerlo alla Jordan con la sponsorizzazione bianco-rossa. La Lotus da parte sua ha ufficializzato il rinnovo del contratto con Johnny Herbert in forza alla squadra sin dal 1991.



ACTION

GIOVANI A SILVERSTONE

## McLaren in caccia

Nelle giornate del 18 e 19 novembre la McLaren ha programmato, salvo cambiamenti dell'ultima ora, due giornate di test sulla pista di Silverstone dedicate ai giovani emergenti. Si tratta di una lista di nomi davvero lunga che vede inseriti piloti al centro di un notevole interesse. Primo fra tutti quello di Jos Verstappen, che dopo aver strabiato sulla Footwork oltre ad interessare a Oliver ha attirato l'interesse anche di Jordan e della Tyrrell. È stato invitato anche Coulthard, nonostante sia già confermato come test driver dai rivali della Williams. Gli altri nomi sulla lista dei convocati sono quelli di Kelvin Burt, Oliver Gavin, Gareth Rees, Christophe Bouchut e Eric Hélary. Luca Badoer dovrebbe invece avere una sua chance personale, visto che gli uomini della Philip Morris Italia faranno di tutto perché non finisca sotto l'influenza di un altro «tabaccaio».

TORNA KYALAMI?

## Buenos Aires indietro tutta

Anche se il presidente della repubblica argentina Carlos Menem ha annunciato di aver autorizzato la realizzazione di un circuito cittadino lungo le strade del quartiere Palermo di Buenos Aires, permangono molti forse sul Gp di apertura della prossima stagione. La solvibilità degli organizzatori argentini, insomma, non convince troppo Bernie Ecclestone, che ha inviato i suoi esperti a verificare le reali condizioni di fattibilità di un Gp a Buenos Aires. Molte le perplessità anche sulla fattibilità del Gp del Brasile e di quello di Ungheria, tanto che è tornata in ballo la possibilità di riciclare Kyalami. Se non ad inizio stagione nel lungo intervallo che è stato lasciato, con ogni probabilità intenzionalmente, fra le gare di Estoril e Suzuka. Da dire che i promoter del Nürburgring si sono fatti avanti per ospitare, anche senza modificarne il nome, il Gp d'Ungheria.



## Gascoigne raggiunge Harvey

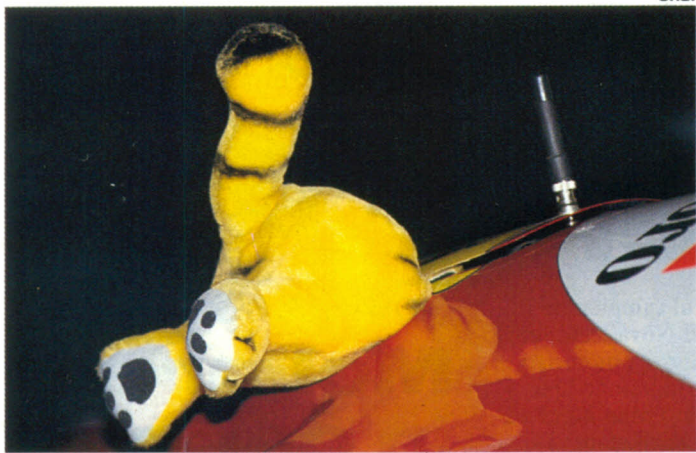
Dopo Postlethwaite (già in... divisa) e Migeot, quest'ultimo attraverso l'accordo con la Fondmetal Technologies, i quadri tecnici della Tyrrell si sono ulteriormente rafforzati con Mike Gascoigne, già alla Sauber quando alla direzione tecnica di questa squadra era Postlethwaite. Alla Tyrrell avrà la funzione di vice responsabile tecnico visti gli impegni manageriali cui si deve dedicare Harvey. Per il giovane Mike si tratta di una responsabilità maggiore che non in Sauber, dove si occupava dell'aerodinamica. Con Gascoigne un altro «straniero» se ne va dalla squadra svizzera, che ha preannunciato una ristrutturazione. Occorre un responsabile di pista e Brunner continua ad essere corteggiatissimo.

ANCHE JORDAN CON GLI ITALIANI

## Brembo annuncia il balzo in avanti nella... frenata

Sta diventando un monopolio quello dei freni Brembo in F.1. Le pinze della Casa italiana, infatti, sono state adottate a partire da Suzuka anche dalla Jordan. Solo Williams, Tyrrell, Lotus e Ligier non utilizzano l'impianto frenante Brembo e continuano a usare quello fornito dalla Ap. Prima della fine dell'anno è previsto che vada in pista un nuovo e rivoluzionario impianto, i cui collaudi dovrebbero essere portati a termine prima dell'inizio della prossima stagione. Non è escluso che questi innovativi freni, se si dimostreranno all'altezza delle attese, finiscano per convincere anche Patrick Head, e vengano adottati anche dalla Williams che quanto meno sotto il profilo della frenata, quest'anno si è mostrata inferiore a McLaren e Benetton nonostante il lavoro compiuto, dal dopo-Gp San Marino, sul sistema Abs.





ORSI

GARANTITA L'OPZIONE PER IL '94

## Minardi-Fittipaldi non è ancora finita

Christian Fittipaldi, sostituito da Gounon, ha polemizzato con la squadra nella speranza di un ripensamento. Minardi, tuttavia, non ha modificato le sue decisioni, forte delle clausole contenute nel contratto depositato presso la Federazione. Fittipaldi ha proposto anche un'alternanza con Martini, riconoscendo che le esigenze economiche del team potevano giustificare l'accordo per due gare con Gounon. Anche in questo caso la squadra non è parsa disponibile. Minardi, esibendo la fotocopia della lettera inviata a Christian, ha però ribadito che non ci sono motivi tecnici alla base della decisione e che il pilota non solo è in forza al team sino alla fine della stagione, ma potrebbe essere confermato per il '94. A Fittipaldi è stata garantita un'opzione, sempre che non porti avanti azioni legali ed eviti dichiarazioni polemiche.

DISTRUTTA LA McLAREN SUPERCAR

# Dennis che figura!

Ron Dennis si è esibito in un crash-test senza alcun dubbio involontario. Venerdì mattina, poco prima dell'inizio del primo turno di prove libere, il titolare della McLaren ha infatti invitato Berger ad effettuare un giro di pista con la F1, la bellissima supercar (foto a lato) concepita da Gordon Murray. «Vuoi che guidi io?» gli ha allora chiesto il pilota della Ferrari. «No, no. Oggi il pilota lo faccio io» ha risposto

Dennis. A dimostrazione del fatto che bisogna lasciare ad ognuno il proprio mestiere, Dennis è però vergognosamente

uscito di pista, andando a sbattere e danneggiando molto seriamente la vettura, dopo poche centinaia di metri non appena ha

AMADUZZI



TEMPO ANNULATO, POI IL BOTTO

## Sabato nero per Alesi

Un testacoda, con conseguente uscita di pista di De Cesaris nelle fasi iniziali del secondo turno di qualificazione, è costato caro non solo al romano, ma anche ad Alesi, che ha poi pensato (male) di imitarlo poco dopo. Al danno si è allora aggiunta per il francese la beffa di vedersi annullare il giro appena completato in 1'38"503, giro che gli sarebbe valso la pole position provvisoria ed il settimo tempo finale, ma è stato invalidato dall'esposizione della bandiera rossa proprio in seguito all'incidente occorso a De Cesaris. Ciò è avvenuto proprio mentre Alesi giungeva sul traguardo, ma con 10" d'anticipo rispetto al suo passaggio sulla linea. A nulla sono valsi i tentativi di protesta di Todt e Ghedini. Secondo il regolamento, in caso d'esposizione di bandiera rossa, proprio per non danneggiare i piloti che sono allora invitati a rallentare, tutti i tempi realizzati in quel giro sono annullati e il giro defalcato dai dodici massimi autorizzati.



ORSI



affondato il piede sul gas. Il tutto tra gli applausi della folla che ha in un primo tempo pensato ad un'esibizione. «Devo dire — ha commentato Berger — che per la prima volta in vita mia Ron mi ha fatto pena. Per la figuraccia, ma anche perché l'errore gli costerà caro, visto che si tratta del solo modello disponibile e che deve essere presentato anche in Australia. Ora lo dovrà mandare d'urgenza in Gran Bretagna per farlo

riparare e rispedito ad Adelaide. Mi ha divertito invece ricordare a Ron che proprio in quel punto io ebbi un incidente lo scorso anno e che lui mi trattò per quello da imbecille. Una piccola rivincita della vita». Sempre Berger ha rivelato divertito che Ron Dennis non è nuovo a simili «numeri». In passato gli capitò anche con una Ferrari F40: «In effetti, come pilota ha la sensibilità di un pachiderma...».

**SUPER-FERRARI.** Al solito, l'onore della Rossa l'hanno salvato i meccanici: ancora primi nel pit-stop simulato, hanno portato a casa l'assegno (a lato) di 300.000 Yen



ORSI

**STRETCHING.** Mentre Toshio Suzuki, a sinistra fa ginnastica, la Ferrari prova un... tigre nel motore, in alto a sinistra



**TIFO.** Quello italiano, in basso a sinistra, si è mescolato al... color locale, in questa pagina

DAL 22 NOVEMBRE CON WILLIAMS E BENETTON

# All'Estoril le prove Goodyear

La Goodyear ha già fissato le date dei test invernali finalizzati allo sviluppo dei pneumatici per la prossima stagione; la prima sessione si terrà all'Estoril dal 22 al 26 novembre. Hanno già dato la loro adesione Williams e Benetton. La Ferrari si è riservata di decidere più avanti, così come la McLaren. Un secondo turno di test verrà poi effettuato in dicembre con due opzioni possibili: o dal 17 al 20 sempre in Portogallo, oppure dal 13 al 17 a Barcellona. Curioso il fatto che i tecnici della Goodyear si siano dichiarati all'oscuro della proposta fatta dalla Commissione F. 1 di fissare il diametro interno delle ruote a un massimo di 13 pollici. Un provvedimento che, se approvato al momento della stesura del regolamento tecnico a dicembre, è destinato a mettere fuori causa le gomme da 15 pollici provate quest'estate a Monza da alcuni dei top team. Il che significherebbe una notevole riduzione dell'area di ricerca per gli uomini della casa di Akron. «Per noi — ha spiegato il responsabile tecnico Goodyear — la F. 1 è un ottimo terreno di studio e lavorare su dimensioni di pneumatico diverse significa acquisire sempre nuove esperienze. Per contro fissare il diametro delle ruote ci consentirebbe di contenere le spese. La cosa più importante, in ogni caso, è avere subito un regolamento chiaro».

AMADUZZI



ORSI



McLAREN RESTA CON SHELL

## La Total è... bruciata

L'operazione McLaren-Peugeot, ha fatto un'altra vittima. Oltre ad aver assestato un colpo basso alla Lamborghini ha anche messo fuori gioco la Total (un importante partner e sponsor bruciato!). La Casa petrolifera era intenzionata a legare il suo nome a quello della marca francese, in questa nuova avventura e invece si è trovata costretta a lasciare. Dennis, infatti, non ha voluto rinunciare al contratto miliardario e pluriennale che lo lega alla Shell. Forte del clima di accesa concorrenza creato sfruttando le ottime prestazioni dei 12 cilindri Lamborghini è riuscito a far cedere la Peugeot anche sul fronte della benzina. Ora, se non altro, la Shell sa di poter contare sull'esperienza dell'ingegner Fayard, ingaggiato dalla Peugeot, ma sino a tre mesi fa responsabile tecnico della Elf in F.1.

## box

■ **SCIOPERI.** Lo sciopero selvaggio del personale Air France, che ha bloccato in particolare gli aeroporti parigini, ha ritardato molti addetti ai lavori. Giornalisti, ma anche personale delle squadre e piloti. Jean Alesi, che evita regolarmente di volare con la compagnia francese perché già in passato è stato spesso vittima di scioperi, si è fatto questa volta convincere da Prost. Forse si tratta dell'ultimo trucco del quattro volte campione del mondo per destabilizzare gli avversari, perché ha cambiato programma riuscendo a partire normalmente, mentre Jean ha anche perso il bagaglio che gli è stato recapitato solo il giovedì.

■ **WILLIAMS.** Sempre a causa dello sciopero negli aeroporti parigini si era diffusa olttralpe la voce che la Williams di Prost fosse bloccata a sua volta in attesa d'essere spedita. Ma cosa ci faceva all'aeroporto parigino una Williams, ed una soltanto, allorché la squadra di Dideot spedisce regolarmente le proprie vetture da Londra? Il mistero è stato subito risolto: si trattava di una vettura d'esposizione, che la Renault invia a vari Saloni per decorare gli stand.

■ **PIEDI.** La Foca Tv ha sperimentato in Giappone nuove riprese con camera-car disposte all'interno dell'abitacolo della Tyrrell di Katayama, che riprendevano il balletto dei piedi del pilota. Immagini molto interessanti, che si erano in precedenza già viste nelle trasmissioni delle corse Dtm. Il pilota giapponese ha ammesso che il fatto di sapere la cosa lo ha condizionato non poco: «Ho dovuto fare molta attenzione, perché sapevo che milioni di persone potevano osservare quello che facevo e soprattutto vedere se tengo o no giù il piede in certi punti del tracciato».

■ **BRUNDLE.** Martin Brundle ha sofferto durante tutto il week-end di gara un fastidioso male alle costole, che aveva contuso in una recente uscita di pista a Magny-Cours, durante una sessione di prove private. Il pilota inglese non è comunque passato inosservato visto che gli è stata affidata una Ligier Js39 dalla decorazione sicuramente innovativa. La squadra ha in effetti deciso di dare vita all'opera realizzata dall'artista Hugo Pratt per un'esposizione in occasione del Gp di Monaco. Proprio questa nuova decorazione era la famosa «sorpresa» preannunciata da Gérard Ducarouge e che qualcuno aveva creduto fosse di natura tecnica.

■ **250.** Domenica mattina, col taglio della rituale grande torta, la squadra Minardi ha festeggiato i 250 Gran Premi del nostro fotografo Daniele Amaduzzi, che calca i circuiti della F.1 ormai da tredici stagioni. Come Prost, ma lui al ritiro non ci pensa proprio...



Solo un decimo ha permesso a Prost di conquistare una nuova pole position ai danni di Senna e della McLaren. Segno che evidentemente l'abituale superiorità della Williams non è stata tale in quest'occasione. In effetti, la Fw15C ha mostrato i suoi limiti nella prima parte della pista, quella più guidata, per rimontare la china, grazie alla maggiore potenza, nel tratto dove c'è il lungo rettilineo. Indubbiamente la squadra ha patito un ritardo nella messa a punto dovuto al fatto che un nuovo motore sperimentale si è rotto sulla monoposto di Prost venerdì mattina dopo appena tre giri, facendo di fatto perdere il turno al francese, mentre Hill ha avuto difficoltà ad adattarsi alla pista che non conosceva. L'inglese è poi anche uscito di pista sabato pomeriggio, compromettendo la sua possibilità di lottare per la pole position.



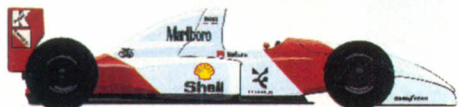
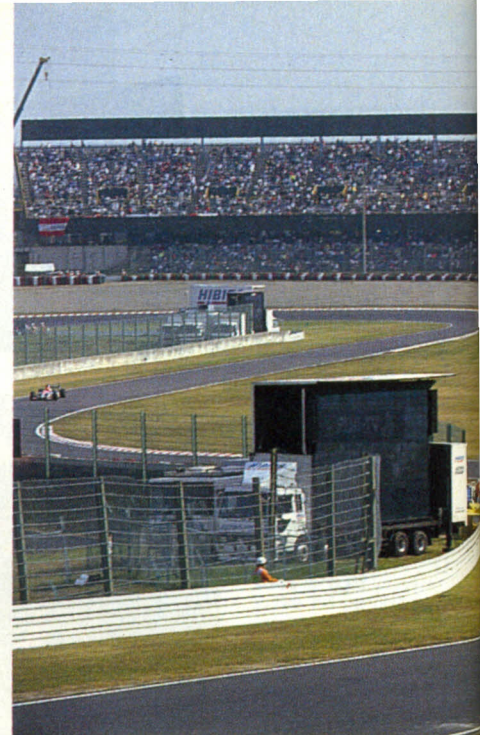
HILL	●●
PROST	●●●●
TEAM	●●●●



Il quinto posto di Berger soddisfa, tanto più che il distacco cronometrico è veramente ridotto rispetto alla pole position. Dispiace però che Alesi sia vittima di un suo testacoda e di un cavillo regolamentare che lo ha privato di un tempo nettamente migliore già fatto registrare sabato pomeriggio prima dell'interruzione per l'uscita di De Cesaris. Proprio Alesi aveva invece causato un'altra interruzione al venerdì pomeriggio per un'uscita di pista. Entrambe le volte il francese si è fatto tradire da gomme troppo consumate. Anche problemi tecnici per Alesi che lo hanno a lungo bloccato ai box nei due turni liberi: venerdì per la rottura di un condotto idraulico delle sospensioni e sabato perché il circuito elettronico dell'antispin è andato in tilt. Le F93A sono in versione alleggerita e con il nuovo motore 48 valvole.



ALESI	●●●
BERGER	●●●●
TEAM	●●●●



Grandissima prestazione globale della McLaren che ha indubbiamente trovato un ottimo compromesso tra maneggevolezza e efficienza aerodinamica che ha permesso ai suoi due piloti di impensierire lo stesso Prost. Anzi Senna è convinto che avrebbe potuto ottenere la pole position se non fosse stato rallentato nel suo giro più veloce da De Cesaris. Eppure per Senna le cose erano cominciate male come per Prost. Il brasiliano ha infatti dovuto saltare di fatto il primo turno di prove di qualificazione, non sono poi mancati i problemi: a un sensore dei freni per Hakkinen e un calo di potenza del motore per Senna. I freni hanno fatto danneggiare il finlandese anche sabato mattina, quando il grippaggio di una ganascia lo ha fatto finire fuori pista.



HAKKINEN	●●●●
SENNA	●●●●
TEAM	●●●●



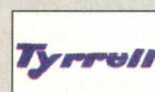
Esordio ufficiale dopo le prove dell'Estoril e di Silverstone per la B193b a quattro ruote sterzanti. Soluzione che Schumacher ha utilizzato sin dal primo turno di prove libere, mentre Patrese ha atteso quello del pomeriggio. Si è trattato sicuramente di un esordio positivo ed entrambi i piloti hanno giudicato concreti i vantaggi offerti da questa soluzione. Molti invece i problemi, in particolare venerdì, per Patrese con le sospensioni attive della sua monoposto. Il padovano ha addirittura preferito attendere che Schumacher finisse i suoi dodici giri per qualificarsi. E nel solo giro che gli rimaneva ha migliorato di circa due secondi la sua migliore prestazione. Segno evidente che qualcosa non andava sulla sua vettura. L'indomani, Patrese ha infatti deciso di utilizzare il muletto, che gli è parso più competitivo.



SCHUMACHER	●●●●
PATRESE	●●●
TEAM	●●●●



Ritorno al passato per la Tyrrell, alla cui direzione tecnica è tornato ufficialmente Postlethwaite. Novità anche per quanto concerne i motori, visto che la Yamaha ha messo a punto con John Judd una nuova versione del suo V10, denominata «H». Viste le positive prove e l'affidabilità dimostrata da questa nuova versione, viene deciso di farla esordire anche in gara. Sul circuito di casa, Katayama si dimostra più competitivo del solito e riesce a precedere De Cesaris. Il romano ha però compromesso le sue possibilità uscendo di pista sabato pomeriggio dopo due soli giri. Si è poi qualificato con la vettura del giapponese. Già al venerdì, De Cesaris che si lamentava di un pronunciato sottosterzo, era finito in testacoda. Katayama ha invece avuto venerdì mattina problemi col programma di gestione delle sospensioni attive.



DE CESARIS	●●●
KATAYAMA	●●●●
TEAM	●●●●

LE PROVE □ BERGER FA SOGNARE MA...

# La penultima è del «prof»

Fino a dieci minuti dalla fine delle qualifiche il ferrarista deteneva la pole. Poi si sono scatenati gli altri big e Prost ha messo in riga Senna, Hakkinen e Schumacher. Assente la Scuderia Italia: in pista solo in ventiquattro

**PAOLO BOMBARA**

SUZUKA — Quante emozioni. Mai come in quest'occasione, le quattro squadre di punta sono state così vicine nelle prestazioni. E immancabilmente è bastata una Williams meno spaccamondo del solito per rendere le prove palpitantissime, con un secondo turno decisivo in cui cinque piloti si sono dati feroce battaglia per la pole position.

Alla fine, l'ha spuntata il solito Prost che ha così staccato la trentatreesima partenza al palo della sua carriera, ma per riuscirci questa volta ha dovuto sudare sette camicie. Autoeliminatisi Hill e Alesi, il quattro volte campione del mondo è stato attaccato prima da Berger, che ha riportato per un attimo la Ferrari in vetta, poi anche

da Senna e dallo stesso Hakkinen, che non perde occasione per dimostrare di non avere il minimo timore reverenziale. Si è espresso sui soliti livelli anche Schumacher, ma per la terza volta consecutiva la Benetton ha dovuto inchinarsi alla McLaren. È andata decisamente male ad Alesi, uscito di pista insabbiandosi allorché una nuova grande prestazione era alla sua portata. Ha strabillato anche l'esordiente Irvine, ottavo e primo quest'anno tra i tanti compagni di squadra di Barrichello capace di precedere il brasiliano. Assente la Scuderia Italia solo ventiquattro vetture hanno disputato le prove. Un minimo storico. ■



**Settima e nona fila per le Tyrrell in questo Gp del Giappone. Risultato ottenuto grazie a una nuova versione del motore Yamaha V10. Particolarmente veloce si è rivelato Ukyo Katayama che ha realizzato il 13. tempo, partendo proprio accanto a Jean Alesi. Autore del 18. tempo De Cesaris, che il sabato ha compromesso la sua qualificazione con un testacoda**



Un nuovo pilota alla Jordan. Capita così anche a Suzuka, dove Irvine sostituisce Naspetti. Il nordirlandese è il sesto pilota della squadra quest'anno. Ma è anche il primo compagno di squadra di Barrichello capace d'infastidire il brasiliano. Indubbiamente la grande conoscenza del circuito, dove corre abitualmente nella serie nipponica di F.3000 lo ha aiutato, ma ha comunque sbalordito immediatamente, staccando il quinto miglior tempo nella prima sessione libera. La sua alta statura lo fa soffrire per guidare la Jordan. Alla fine conferma le prime impressioni conquistando un posto in quarta fila. Meno bene è andata a Barrichello, che venerdì dopo aver faticato per la scarsa conoscenza della pista stava migliorando notevolmente l'indomani quando è uscito sullo sporco lasciato in pista da un'altra vettura.



<b>BARRICHELLO</b>	●●●●
<b>IRVINE</b>	●●●●●●
<b>TEAM</b>	●●●●●●



Nuovo passo avanti della Footwork che conquista questa volta la quarta e la quinta fila, rispettivamente con Warwick e Suzuki. Sicuramente il migliore risultato di squadra per la compagine di Oliver. Ciononostante, Suzuki non è soddisfatto del risultato perché riteneva di poter salire in quarta fila a fianco del compagno di squadra. Il giapponese ha di fatto patito una non perfetta messa a punto dell'assetto dopo aver dovuto saltare il turno di prove libere del sabato mattina per un problema all'alternatore. La situazione era comunque nettamente meno brillante alla vigilia, quando entrambi i piloti non sono riusciti a bilanciare perfettamente la loro vettura. Nel secondo turno di qualificazione, Suzuki ha anche tagliato una variante saltando sul cordolo.



<b>WARWICK</b>	●●●●
<b>SUZUKI</b>	●●●●
<b>TEAM</b>	●●●●●●



La sola novità per la squadra è la presenza di Toshio Suzuki al fianco di Comas. Il giapponese ha sostituito Alliot esclusivamente per motivi economici. Ma il giapponese si rivela subito un buon acquisto. Ha trentotto anni e molta esperienza di gare in Giappone, per cui conosce il circuito come le sue tasche ed è in grado d'indirizzare i tecnici alla ricerca di un assetto ideale. Purtroppo i problemi congeniti della vettura, ovvero l'ammortizzamento insufficiente sui salti e la scarsa motricità nelle curve lente non possono essere risolti. Venerdì mattina, un problema al motore di Comas spinge la squadra a sostituire il propulsore, proveniente dallo stock originariamente destinato alla McLaren. Il francese è sorpreso dalla potenza. Al pomeriggio Comas è afflitto da un problema con la frizione e l'indomani da un cedimento al motore.



<b>SUZUKI</b>	●●●●
<b>COMAS</b>	●●●●
<b>TEAM</b>	●●●●



Risultato disastroso per le Lotus che si ritrovano appaiate in decima fila. Le vetture britanniche hanno collezionato problemi. Venerdì mattina, Lamy accusa guai alle sospensioni attive, mentre Herbert è soddisfatto dell'assetto e dell'equilibrio della sua vettura. Ma al pomeriggio è l'inglese ad essere vittima dei capricci delle attive. Prima si blocca un attuatore, poi si manifesta un calo di pressione nel circuito idraulico. L'indomani non è migliore per Herbert: al mattino, finisce in testacoda e al pomeriggio compie un solo giro prima d'essere bloccato da un cedimento della trasmissione. A quel punto non gli resta che sperare di qualificarsi a fine sessione con la vettura di Lamy. Vana speranza, perché il portoghese che fatica ad assimilare il difficile tracciato nipponico va in testacoda dopo otto giri.



<b>HERBERT</b>	●●
<b>LAMY</b>	●●
<b>TEAM</b>	●●



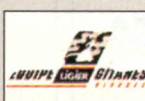
Nuovo avvicendamento di un pilota alla Minardi. Dopo Barbazza, che ha dovuto cedere il posto durante la stagione a Martini, questa volta tocca a Fittipaldi farsi da parte per dare spazio all'esordiente Gounon. Questi fatica più del dovuto a causa della mancanza d'allenamento. Nel '93 non ha corso in nessuna disciplina e ha serie difficoltà muscolari al collo. Talmente importanti da far passare in secondo piano i problemi della vettura. Non è così per Martini, che si lamenta dei soliti mali cronici: comportamento troppo nervoso della vettura sui salti, mancanza di potenza e di motricità. A ciò si somma un nuovo problema coi freni che a causa dell'adozione di nuovi cerchi più larghi non raffreddano correttamente e bloccano spesso. Martini compie anche un testacoda sabato pomeriggio.



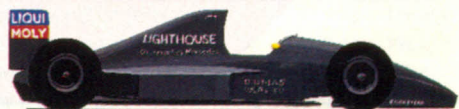
<b>GOUNON</b>	●●
<b>MARTINI</b>	●●●●
<b>TEAM</b>	●●



Come si poteva facilmente immaginare, le caratteristiche del circuito nipponico mettono a dura prova le non eccezionali doti telaistiche della Js39, che va in crisi sulle asperità e accusa problemi di trazione. Su un tracciato sinuoso e tecnico, dove la potenza del motore ha meno modo di esprimersi a fondo, Brundle e Blundell devono accontentarsi rispettivamente della 15. e 17. posizione sullo schieramento. I problemi cominciano per Brundle (in non perfette condizioni fisiche) nel primo turno di qualificazione, quando è bloccato da Comas mentre Blundell cerca di adattarsi al circuito che conosce poco. L'indomani, invece, è il cambio a far le bizze e a impedire a Blundell di utilizzare la propria vettura per qualificarsi. Deve attendere allora che Brundle gli ceda la sua a fine sessione.



<b>BRUNDLE</b>	●●●●
<b>BLUNDELL</b>	●●
<b>TEAM</b>	●●



Come per la Tyrrell, anche per la Sauber la principale novità è nella direzione tecnica. Ai box fa infatti la sua comparsa André de Cortanze, ma è ufficialmente in visita come osservatore. Il francese è ancora sotto contratto con la Peugeot e approfitta di un periodo di ferie per far conoscenza con la squadra. Prenderà effettivamente servizio nel Gp d'Australia. Il fine settimana comincia male per Wendlinger, venerdì mattina. Scopre così la vettura al pomeriggio, mentre Lehto si dimostra subito a suo agio nonostante una scarsa motricità nelle curve lente. L'indomani, Wendlinger è vittima di tagli d'alimentazione e deve giocare con la frizione per rilanciare il regime di rotazione. Nuove regolazioni aerodinamiche hanno migliorato il comportamento nelle curve lente, ma Lehto ha problemi in una curva veloce.



<b>WENDLINGER</b>	●●●●
<b>LEHTO</b>	●●●●
<b>TEAM</b>	●●●●

# GP GIAPPONE



Quindicesima gara  
del mondiale  
di F.1

24 ottobre 1993

**Circuito:**

Suzuka

**Distanza:**

53 giri  
(310,792 km)

**Organizzatore:**

Suzuka Motors  
Club

**Direttore di  
prove:**

Roland  
Bruynseraede

**Partenza:**

ore 15 locali

**Spettatori:**

150.000

**Organizzazione:** 9

**Sicurezza:** 8

**Condizioni  
atmosferiche:**

venerdì e sabato  
sereno, domenica  
variabile con  
pioggia



AMADUZZI  
**I PRIMATI**

## SUL GIRO IN PROVA

Imbattuto (1991)

**Gerhard Berger**

(McLaren Mp4/6)

in 1'34"700

alla media di 222,919 Km/h.

## SUL GIRO IN GARA

Imbattuto (1992)

**Nigel Mansell**

(Williams Fw14B)

percorse il suo 44. giro

in 1'40"646

alla media di 209,749 km/h.

## SULLA DISTANZA

E' imbattuto (1992)

**Gerhard Berger**

(McLaren Mp4/7)

percorse i 53 giri

pari a 310,792 km

in 1.32'10"695

alla media di 202,298 km/h.

## IN 24 AL VIA

(fra parentesi la media)

### 1. FILA



**2 Alain Prost**  
(Williams Fw15C)  
1'37"154 (217,288)



**8 Ayrton Senna**  
(McLaren Mp4/8)  
1'37"284 (216,998)

### 2. FILA



**7 Mika Hakkinen**  
(McLaren Mp4/8)  
1'37"326 (216,904)



**5 Michael Schumacher**  
(Benetton B193B)  
1'37"530 (216,450)

### 3. FILA



**28 Gerhard Berger**  
(Ferrari F93A)  
1'37"622 (216,246)



**0 Damon Hill**  
(Williams Fw15C)  
1'38"352 (214,641)

### 4. FILA



**9 Derek Warwick**  
(Footwork Fa14)  
1'38"780 (213,711)



**15 Eddie Irvine**  
(Jordan 193)  
1'38"966 (213,310)

### 5. FILA



**10 Aguri Suzuki**  
(Footwork Fa14)  
1'39"278 (212,639)



**6 Riccardo Patrese**  
(Benetton B193B)  
1'39"291 (212,611)

### 6. FILA



**30 J.J. Lehto**  
(Sauber C12)  
1'39"391 (212,398)



**14 Rubens Barrichello**  
(Jordan 193)  
1'39"426 (212,323)

### 7. FILA



**3 Ukyo Katayama**  
(Tyrrell 021)  
1'39"511 (212,141)



**27 Jean Alesi**  
(Ferrari F93A)  
1'39"535 (212,090)

### 8. FILA



**25 Martin Brundle**  
(Ligier Js39)  
1'39"951 (211,207)



**29 Karl Wendlinger**  
(Sauber C12)  
1'40"153 (210,782)

### 9. FILA



**26 Mark Blundell**  
(Ligier Js39)  
1'40"696 (209,645)



**4 Andrea De Cesaris**  
(Tyrrell 021)  
1'40"696 (209,645)

### 10. FILA



**12 Johnny Herbert**  
(Lotus 107B)  
1'41"488 (208,009)



**11 Pedro Lamy**  
(Lotus 107B)  
1'41"600 (207,780)

### 11. FILA



**20 Erik Comas**  
(Larrousse Lh93)  
1'41"769 (207,434)



**24 Pierluigi Martini**  
(Minardi M193)  
1'41"989 (206,987)

### 12. FILA



**19 Toshio Suzuki**  
(Larrousse Lh93)  
1'42"175 (206,610)



**23 Jena-Marc Gounon**  
(Minardi M193)  
1'43"812 (203,352)



**SUZUKA**  
m. 5864

**A Suzuka erano presenti 150.000 spettatori e non tutti in... erba, come il tifoso Benetton, a sinistra, o il piccolo in tuta rossa, a destra. Immane locali, sotto**



## L'ALTALENA

### COSI' DOPO 10 GIRI

1. Senna in 17'33"537 (200,376); 2. Prost a 1'393; 3. Hakkinen a 12"411; 4. Berger a 28"009; 5. Hill a 28"319; 6. Schumacher a 28"732; 7. A. Suzuki a 31"087; 8. Irvine a 35"161; 9. Warwick a 35"493; 10. Patrese a 37"049; 11. Lehto a 41"722; 12. Brundle a 42"843; 13. Barrichello a 44"089; 14. Wendlinger a 44"579; 15. Katayama a 46"237; 16. Herbert a 47"528; 17. Blundell a 54"720; 18. Lamy a 1'00"976; 19. Martini a 1'01"898; 20. Comas a 1'11"286; 21. T. Suzuki a 1'34"570; 22. Gounon a 5 giri.

### COSI' DOPO 20 GIRI

1. Prost in 35'15"591 (199,570); 2. Senna a 1"867; 3. Hakkinen a 18"242; 4. Irvine a 1'19"399; 5. Hill a 1'22"013; 6. Warwick a 1'25"192; 7. Barrichello a 1'26"235; 8. Patrese a 1'27"039; 9. Berger a 1'28"949; 10. A. Suzuki a 1'29"638; 11. Lehto a 1'31"894; 12. Brundle a 1'34"155; 13. Wendlinger a 1'41"347; 14. Katayama a 1'50"942; 15. Herbert a 1'55"781; 16. Blundell a 2'00"579; 17. Martini a 2'13"664; 18. Lamy a 1 giro; 19. T. Suzuki a 1 giro; 20. Gounon a 6 giri.

### COLOMBO

#### COSI' DOPO 30 GIRI

1. Senna in 56'16"544 (187,562); 2. Prost a 31"551; 3. Hakkinen a 41"571; 4. Hill a 1'41"033; 5. Warwick a 1'54"643; 6. Barrichello a 1'55"604; 7. Brundle a 1'58"487; 8. Berger a 1'59"186; 9. Irvine a 2'02"325; 10. Patrese a 1 giro; 11. Lehto a 1 giro; 12. Herbert a 1 giro; 13. Blundell a 1 giro; 14. Martini a 1 giro; 15. Lamy a 1 giro; 16. T. Suzuki a 1 giro.

#### COSI' DOPO 40 GIRI

1. Senna in 1.16'33"192 (183,841); 2. Prost a 20"952; 3. Hakkinen a 53"867; 4. Hill a 1'56"291; 5. Irvine a 1 giro; 6. Barrichello a 1 giro; 7. Warwick a 1 giro; 8. Lehto a 1 giro; 9. Patrese a 1 giro; 10. Berger a 1 giro; 11. Blundell a 1 giro; 12. Martini a 1 giro; 13. Brundle a 1 giro; 14. Herbert a 1 giro; 15. Lamy a 2 giri; 16. T. Suzuki a 2 giri.

#### COSI' DOPO 50 GIRI

1. Senna in 1.34'58"968 (185,212); 2. Prost a 29"949; 3. Hakkinen a 42"243; 4. Hill a 1'33"441; 5. Barrichello a 1'40"880; 6. Irvine a 1 giro; 7. Lehto a 1 giro; 8. Blundell a 1 giro; 9. Brundle a 1 giro; 10. Warwick a 2 giri; 11. Martini a 2 giri; 12. Lamy a 2 giri; 13. Herbert a 2 giri; 14. T. Suzuki a 2 giri.

## COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Ayrton Senna	McLaren Mp4/8	53	1.40'27"912	185.612	
2. Alain Prost	Williams Fw15C	53	1.40'39"347	185.260	11.435
3. Mika Hakkinen	McLaren Mp4/8	53	1.40'54"041	184.811	26.129
4. Damon Hill	Williams Fw15C	53	1.41'51"450	183.075	1'23.538
5. Rubens Barrichello	Jordan 193	53	1.42'03"013	182.729	1'35.101
6. Eddie Irvine	Jordan 193	53	1.42'14"333	182.392	1'46.421
7. Mark Blundell	Ligier Js39	52	1.41'20"496	180.535	1 GIRO
8. J.J. Lehto	Sauber C12	52	1.41'22"189	180.485	1 GIRO
9. Martin Brundle	Ligier Js39	51	1.39'28"398	180.389	2 GIRI
10. Pierluigi Martini	Minardi M193	51	1.40'29"902	178.549	2 GIRI
11. Johnny Herbert	Lotus 107B	51	1.40'35"293	178.389	2 GIRI
12. Toshio Suzuki	Larrousse Lh93	51	1.41'34"229	176.664	2 GIRI
13. Pedro Lamy	Lotus 107B	49	1.37'05"358	177.570	4 GIRI
14. Derek Warwick	Footwork Fa14	48	1.33'15"321	181.098	5 GIRI

## I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Andrea De Cesaris	Tyrrell 021	1	Incidente	0.
Jean Alesi	Ferrari F93A	7	Centralina	13.
Michael Schumacher	Benetton B193B	10	Incidente	6.
Erik Comas	Larrousse Lh93	17	Motore	20.
Karl Wendlinger	Sauber C12	25	Acceleratore	15.
Jena-Marc Gounon	Minardi M193	26	Abbandono	19.
Ukyo Katayama	Tyrrell 021	26	Motore	3.
Aguri Suzuki	Footwork Fa14	40	Uscita di pista	10.
Gerhard Berger	Ferrari F93A	40	Motore	10.
Riccardo Patrese	Benetton B193B	45	Uscita di pista	9.

## CLASSIFICA DOPO LA QUINDICESIMA GARA

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 28/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
--	----------------	--------------	-------------	-----------------	------------	-------------	-------------	-------------	------------------	---------------	---------------	-------------	-------------	-----------------	----------------	----------------	--------------

### MONDIALE PILOTI

1. Prost	10	-	4	10	10	3	10	10	10	10	-	4	-	6	6		93
2. Hill	-	6	6	-	-	6	4	6	-	-	10	10	10	4	3		65
3. Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3	-	-	10		63
4. Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6	-	10	-		52
5. Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	4	2	6	1	2	-	-		20
6. Alesi	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	6	3	-		13
7. Brundle	-	-	-	4	-	1	2	2	-	-	2	-	-	1	-		12
8. Herbert	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-		11
9. Berger	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	4	-	-	-	-		10
Blundell	4	2	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-		10
11. Andretti	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	4	-	-		7
Wendlinger	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	3	2	-	-		7
13. Fittipaldi	3	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		5
Lehto	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		5
15. Hakkinen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-		4
Warwick	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-		4
17. Barrichello	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-		2
Alliot	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		2
Barbazza	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		2
20. Comas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		1
Irvine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-		1
Zanardi	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	10	6	10	10	10	9	14	16	10	10	10	14	10	10	9		158
2. McLaren	6	10	10	-	8	10	-	4	2	3	-	3	4	-	14		74
3. Benetton	-	4	2	6	7	-	6	4	10	8	6	7	2	10	-		72
4. Ferrari	1	-	-	1	4	3	-	-	1	4	-	6	3	-		23	
5. Ligier	4	2	-	4	-	1	2	2	-	4	2	-	-	1	-		22
6. Lotus	-	4	3	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	-		12
Sauber	2	-	-	3	-	1	-	-	-	1	-	3	2	-	-		12
8. Minardi	3	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-		7
9. Footwork	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-		4
10. Larrousse	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-		3
Jordan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-		3

## I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Prost (Williams Fw15C)	53	1'41"176	208.650
Brundle (Ligier Js39)	49	1'42"119	206.724
Hakkinen (McLaren Mp4/8)	13	1'43"158	204.641
Senna (McLaren Mp4/8)	15	1'43"217	204.524
Blundell (Ligier Js39)	50	1'43"610	203.749
Herbert (Lotus 107B)	51	1'44"144	202.704
Irvine (Jordan 193)	46	1'44"293	202.414
Hill (Williams Fw15C)	51	1'44"507	202.000
Warwick (Footwork Fa14)	46	1'44"761	201.510
Lehto (Sauber C12)	50	1'44"802	201.431
Lamy (Lotus 107B)	49	1'45"389	200.309
Barrichello (Jordan 193)	49	1'45"578	199.951
Berger (Ferrari F93A)	15	1'45"648	199.818
Schumacher (Benetton B193B)	3	1'45"988	199.177
Wendlinger (Sauber C12)	14	1'46"408	198.391
A. Suzuki (Footwork Fa14)	17	1'46"819	197.628
T. Suzuki (Larrousse Lh93)	49	1'46"819	197.628
Patrese (Benetton B193B)	5	1'47"373	196.608
Martini (Minardi M193)	50	1'47"533	196.316
Katayama (Tyrrell 021)	15	1'47"816	195.800
Alesi (Ferrari F93A)	5	1'47"823	195.788
Gounon (Minardi M193)	11	1'48"940	193.780
Comas (Larrousse Lh93)	4	1'50"230	191.512

NOTA: De Cesaris non ha completato il 1. giro



**VELOCITÀ  
IN PROVA**

**venerdì**

N.	PILOTA	KM/H
2	Prost	311.060
0	Hill	307.690
27	Alesi	306.470
14	Barrichello	305.170
30	Lehto	305.000
20	Comas	304.830
28	Berger	304.740
9	Warwick	303.370
25	Brundle	303.370
29	Wendlinger	302.520
26	Blundell	302.440
15	Irvine	301.840
3	Katayama	301.420
19	Suzuki	301.000
4	De Cesaris	300.580
10	Suzuki	300.420
6	Patrese	300.000
7	Hakkinen	298.670
8	Senna	298.670
5	Schumacher	298.340
12	Herbert	297.110
11	Lamy	294.680
24	Martini	290.640
23	Gounon	287.390

**sabato**

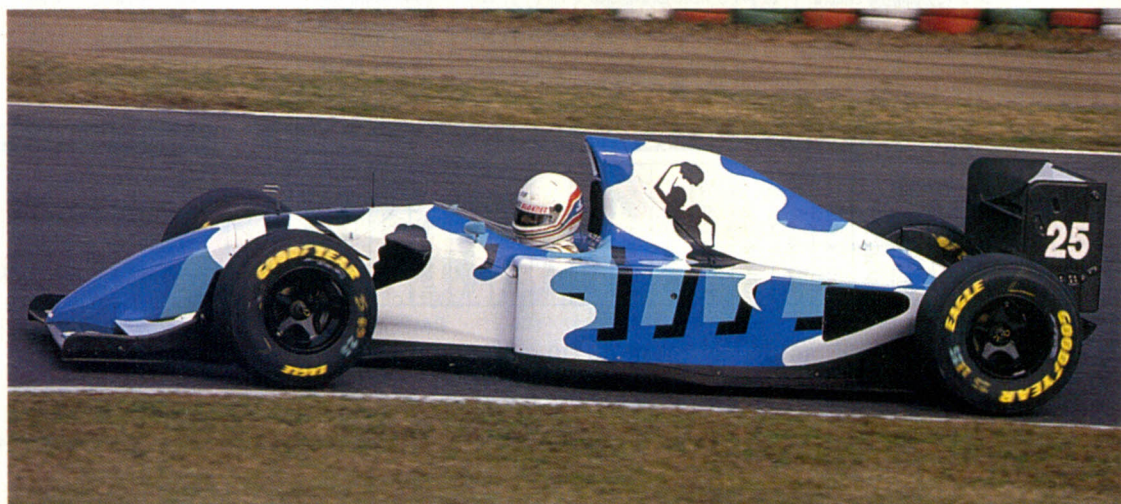
N.	PILOTA	KM/H
28	Berger	310.880
27	Alesi	309.370
2	Prost	309.370
20	Comas	308.920
0	Hill	308.570
3	Katayama	307.600
9	Warwick	307.170
25	Brundle	306.560
29	Wendlinger	306.210
30	Lehto	305.950
10	Suzuki	305.340
14	Barrichello	304.910
15	Irvine	304.140
4	De Cesaris	304.140
6	Patrese	303.800
8	Senna	303.460
26	Blundell	302.350
5	Schumacher	302.180
19	Suzuki	300.840
7	Hakkinen	300.420
11	Lamy	299.920
12	Herbert	298.590
24	Martini	292.600
23	Gounon	291.030

**domenica**

N.	PILOTA	KM/H
27	Alesi	305.780
0	Hill	303.970
10	Suzuki	302.950
25	Brundle	302.350
30	Lehto	302.350
7	Hakkinen	302.100
28	Berger	301.340
2	Prost	301.340
29	Wendlinger	300.670
9	Warwick	299.750
3	Katayama	299.750
26	Blundell	299.580
14	Barrichello	298.670
8	Senna	298.260
20	Comas	298.010
19	Suzuki	297.850
15	Irvine	297.680
5	Schumacher	297.190
11	Lamy	295.890
12	Herbert	295.810
4	De Cesaris	295.490
6	Patrese	293.800
24	Martini	286.700
23	Gounon	285.110



Warwick, a sinistra sulla Footwork, prima dell'inizio delle prove che lo hanno visto fra i protagonisti e, al termine, al settimo posto sulla griglia. Sotto, Brundle sulla Ligier con la nuova livrea. Wilson Fittipaldi, a destra, consola il figlio Christian dopo l'estromissione dalla Minardi, sulla quale, è salito Gounon



AMADUZZI

**TUTTI I TEMPI DELLE PROVE**

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
2	<b>Prost</b>	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	2'17"882	1'38"587	1'37"984	<b>1'37"154</b>	1'42"995
8	<b>Senna</b>	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'42"858	1'38"942	1'38"788	<b>1'37"284</b>	1'43"694
7	<b>Hakkinen</b>	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'40"003	1'38"813	1'40"069	<b>1'37"326</b>	1'43"891
5	<b>Schumacher</b>	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'41"013	1'38"589	1'39"674	<b>1'37"530</b>	1'43"561
28	<b>Berger</b>	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'41"931	1'39"024	1'38"917	<b>1'37"622</b>	1'44"802
0	<b>Hill</b>	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'39"737	1'38"979	1'38"497	<b>1'38"352</b>	1'43"791
9	<b>Warwick</b>	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'42"006	1'41"086	1'40"163	<b>1'38"780</b>	1'46"722
15	<b>Irvine</b>	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'41"917	1'41"018	1'39"561	<b>1'38"966</b>	1'46"394
10	<b>A. Suzuki</b>	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'42"473	1'41"380	1'43"881	<b>1'39"278</b>	1'43"287
6	<b>Patrese</b>	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'44"339	1'40"748	1'41"721	<b>1'39"291</b>	1'46"108
30	<b>Lehto</b>	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'42"416	1'40"346	1'40"644	<b>1'39"391</b>	1'45"010
14	<b>Barrichello</b>	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'42"789	1'41"624	1'40"203	<b>1'39"426</b>	1'46"810
3	<b>Katayama</b>	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'44"922	1'40"963	1'40"282	<b>1'39"511</b>	1'46"152
27	<b>Alesi</b>	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'40"728	<b>1'39"535</b>	1'40"253	2'44"132	1'44"429
25	<b>Brundle</b>	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'42"341	1'41"543	1'49"258	<b>1'39"951</b>	1'44"711
29	<b>Wendlinger</b>	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'50"079	1'41"367	1'40"382	<b>1'40"153</b>	1'44"415
26	<b>Blundell</b>	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'42"914	1'41"278	1'40"982	<b>1'40"696</b>	1'47"643
4	<b>De Cesaris</b>	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'43"804	1'41"480	1'42"778	<b>1'40"696</b>	1'48"646
12	<b>Herbert</b>	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'42"193	<b>1'41"488</b>	1'42"011	3'41"040	1'46"181
11	<b>Lamy</b>	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'46"366	1'43"165	1'42"022	<b>1'41"600</b>	1'46"208
20	<b>Comas</b>	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'47"514	1'43"483	1'43"818	<b>1'41"769</b>	1'45"517
24	<b>Martini</b>	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'45"212	1'42"388	1'42"555	<b>1'41"989</b>	1'45"422
19	<b>T. Suzuki</b>	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'47"598	1'44"562	1'43"264	<b>1'42"175</b>	1'47"638
23	<b>Gounon</b>	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'49"085	1'46"782	1'45"652	<b>1'43"812</b>	1'48"349



ORSI

**AUTO  
SPRINT**

## la nostra classifica

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
1. Prost	22	1	11	22	21	10	21	20	21	21	2	12	-	14	16		214
2. Senna	14	20	21	-	14	20	-	8	6	8	-	8	-	-	20		139
3. Hill	-	14	14	-	-	14	10	15	1	-	20	20	-	12	8		128
4. Schumacher	-	11	-	14	11	-	15	11	14	15	-	14	-	20	-		125
5. Patrese	-	-	6	-	8	-	-	1	10	6	14	5	-	-	-		50
6. Brundle	-	-	-	10	-	5	6	6	-	3	6	4	-	5	2		47
7. Blundell	10	6	-	-	4	-	-	-	4	10	4	-	-	-	4		42
8. Herbert	-	8	8	3	-	-	1	-	8	1	-	6	-	-	-		35
9. Berger	5	-	-	-	5	-	8	-	-	5	10	1	-	-	-		34
10. Lehto	6	-	-	8	-	-	4	-	3	-	-	2	-	4	3		30
11. Fittipaldi	8	-	4	-	3	6	2	3	-	-	-	-	-	2	-		28
12. Alesi	-	3	-	-	-	10	-	-	2	4	-	-	-	8	-		27
13. Warwick	4	2	-	-	-	-	-	-	5	-	8	-	-	-	-		19
14. Wendlinger	-	-	-	-	-	-	5	-	-	2	5	-	-	6	-		18
15. Andretti	-	-	-	-	6	3	-	5	-	-	-	3	-	-	-		17
16. Alliot	-	4	-	6	-	-	-	2	-	-	3	-	-	1	-		16
17. Barrichello	-	-	1	-	-	2	-	4	1	-	-	-	-	-	6		14
18. Zanardi	-	5	3	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-		12
19. Hakkinen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10		11
20. Barbazza	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		10
21. Comas	-	1	2	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-		8
22. Irvine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5		5
23. Martini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1		4
Brdr m.	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		4

Cesaris e Katayama 1.

iene attribuito il seguente punteggio: 20, 14, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Inoltre viene assegnato 1 position e del giro più veloce.

il discorso per Naspetti, in cui entrano in gioco molte componenti a compensazione da ambo le parti, come gli sponsor già portati

## numeri

■ **SENNÀ.** Forse un po' con l'aiuto di Nana Buruque - la divinità della pioggia dei riti brasiliani della macumba - Ayrton Senna ha vinto per la 2. volta il Gp del Giappone, cogliendo il 40. successo in 157 presenze. Per merito del brasiliano la McLaren, che ha disputato 393 Gp, ha raggiunto a quota 103 vittorie la Ferrari, arrivata a 520 presenze. I motori Ford sono invece al 165. successo con 384 Gp alle spalle.

■ **WILLIAMS.** A una gara dal termine, la Williams è in testa tra i costruttori alla media di 5,26 punti/partecipazione mentre Alain Prost è primo tra i piloti alla media di 6,20 punti/presenza. In Giappone sono andate al campione francese le prestazioni velocistiche: la 33. pole position e il 41. giro veloce in corsa. La Williams è invece a 67 pole e a 74 giri veloci.

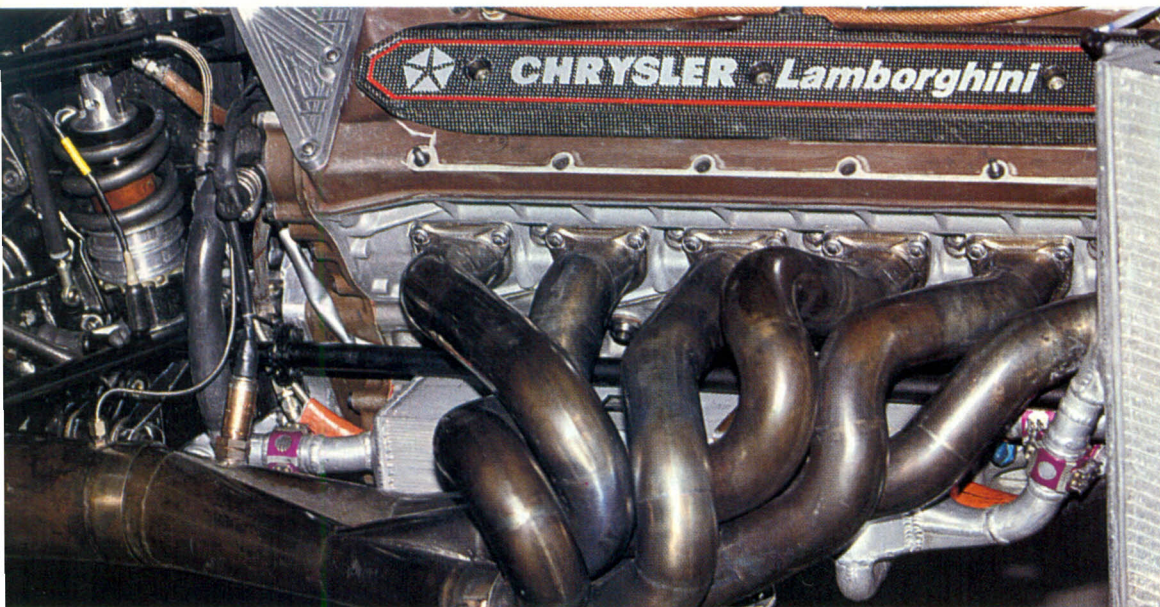
**ESORDIENTI.** Gli esordi del francese Jean-Marc Gounon, dell'eccellente britannico Eddie Irvine e del giapponese Toshio Suzuki hanno portato a 35 i piloti che hanno preso parte al campionato 1993, 22 dei quali figurano nella classifica provvisoria. Allo stesso numero di partecipanti si era arrivati nel 1990, con 18 andati a punti, e nel 1992 (19 entrati in graduatoria), mentre nel 1991 contavamo 37 partecipanti, 24 dei quali avevano ottenuto punti.

**COPPIE.** Per la prima volta nel corso della stagione hanno ottenuto punti 3 coppie di piloti; erano attesi il duo della McLaren e quello della Williams mentre era del tutto inaspettata l'inedita coppia della Jordan, i cui piloti inoltre non riuscivano nell'impresa dal Gp di Germania 1991; allora il merito era stato di Andrea De Cesaris e Bertrand Gachot. Da segnalare il punto conquistato dal debuttante Irvine: l'ultimo esordiente entrato in zona punti è stato Jean Alesi, 4. nel Gp di Francia 1989 su Tyrrell-Ford. Prima di Irvine, altri 16 piloti britannici hanno ottenuto punti in occasione del debutto. Il brasiliano Rubens Barrichello conta invece 15 presenze. Mika Hakkinen, con 31 Gp all'attivo, è salito per la prima volta sul podio; in precedenza però è andato a punti in altre 7 gare.

■ **PARTENTI.** A Suzuka i piloti al via erano soltanto 24: il minimo stagionale e che non si verificava da tempo. L'ultimo Gp in cui i partenti sono stati appena 24 è quello di Monaco del 1987, vinto da Ayrton Senna, allora su Lotus Honda.

■ **SUZUKI.** A proposito del debuttante Toshio Suzuki, che non è parente dell'omonimo Aguri al quale vanno 57 presenze, ricordiamo che sono 8 in tutto i piloti nipponici che hanno gareggiato in campionato, 2 dei quali sono entrati nelle classifiche iridate, con il 3. posto proprio di Aguri Suzuki in Giappone nel 1990 quale miglior risultato. Quest'anno la migliore prestazione per i giapponesi è il 9. posto di Aguri nel Gp di San Marino, su Footwork Mugen.

a cura di **MAURO MORI**



**ECCO  
LA SESTA  
DISPENSA  
SUL MONDIAL  
F.1 1993**

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

**AUTO  
SPORT**



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

CHRYSLER VUOLE CEDERE MOTORI E ENGINEERING

# La Lamborghini vende... casa

Il mancato accordo con la McLaren e, soprattutto, il modo in cui la trattativa si è conclusa hanno messo in serio imbarazzo la Lamborghini Engineering, tanto che la Chrysler ha deciso di metterla sul mercato. La Lamborghini è dunque in vendita, sostanzialmente si tratta di una presa di distanza da parte dei vertici della Casa di Detroit dall'ambiente della F.1. Quindi oltre che un team al quale cedere i suoi motori la «factory» italiana è ora alla ricerca di un acquirente per tutta l'azienda. Non è escluso che il gruppo indonesiano che sta trattando l'acquisizione della Lamborghini Automobili possa rilevare anche l'Engineering. Per quello che riguarda la fornitura dei suoi 12 cilindri, sfumata la trattativa McLaren, erano stati presi contatti con la Benetton, la Twr per la precisione, ma la Chrysler ha bloccato sul nascere questa trattativa rifiutando a priori il rischio di una nuova situazione McLaren. In ogni caso, il motore italiano installato sulla McLaren ha dimostrato la propria validità in rapporto al Ford, inoltre si è notevolmente rilanciato tanto che si sono fatte avanti diverse squadre. Ci sono stati degli abbozzamenti con Lucchini per una eventuale fornitura alla Minardi-Scuderia Italia che porterebbe ad una monoposto tutta italiana. Questo anche se conti-

nuano ad essere i Ford V8 l'opzione principale del team bresciano-romagnolo. Si è fatta avanti anche la Footwork, orfana dei Mugen e sino ad ora in trattativa con la sola Cosworth. In ogni caso la situazione motori ha ancora delle caselle da mettere a posto. Alla Benetton che sta vivendo l'incertezza Renault-Ford è legata a doppio filo la Ligier. Lo stesso De Rouvre ha ammesso che potrebbe essere presa in considerazione una soluzione diversa dagli attuali 10 cilindri della Regie. Facile dedurre che l'alternativa sono gli 8V Hb che Briatore ha a disposizione e potrebbe girare alla squadra francese, portando a propria volta i Renault alla Benetton. I Ford Hb interessano anche la Larrousse che, persi i Peugeot, non può probabilmente permettersi di rinnovare l'accordo con la Lamborghini. In alternativa entrambe le squadre hanno la possibilità di prendere gli

Ilmor prima versione, visto che l'ultimo step con tanto di marchio Mercedes sulle testate è in esclusiva alla Sauber. Più o meno lo stesso discorso può essere fatto per le nuove squadre che puntano ad entrare in F.1: o i Ford Hb o l'Ilmor tanto per la Simtek che per la Pacific. Quest'ultima ha presentato la propria monoposto con il V10 progettato da Mario Illien, ma ha previsto la possibilità di adattare la vettura al V8 Cosworth. Da dire che per il 1994 sono offerti i propulsori Ford Hb nell'ultima evoluzione, la «8», analoghi a quelli usati a Suzuka da Benetton e McLaren, poiché è già pronta la nuova versione battezzata «Ec». Questo motore è diverso, non solo nei dettagli, ma anche nelle dimensioni dall'attuale. La Benetton potrà utilizzarlo in esclusiva, se rimarrà legata alla Casa americana anche la prossima stagione.

Diego Forti

fotografieORSI



**Alla Chrysler non hanno digerito il comportamento della McLaren, così, per tagliare con la F.1, hanno deciso di vendere oltre al motore, in alto, tutta quanta la Lamborghini Engineering**

05	1'42"022	1'41"600	1'46"208
183	1'43"818	1'41"769	1'45"517
188	1'42"555	1'41"989	1'45"422
362	1'43"264	1'42"175	1'47"638
782	1'45"652	1'43"812	1'48"349

CIRCUS A PORTE APERTE... PAGANDO

# Quanto costa il ballo dei debuttanti

**E**ddie Irvine, Toshio Suzuki e Jean-Marc

Gounon hanno esordito in F. 1 a Suzuka con differente fortuna. Più che brillante l'irlandese del nord, all'altezza della situazione il nipponico ma penalizzato dalla scarsa consistenza del mezzo, non in condizione fisica anche per lo scarso allenamento il francese. Con loro sono in tutto cinque i piloti ad aver esordito a stagione incominciata in F. 1. Lamy ha infatti sostituito l'infortunato Zanardi alla Lotus, mentre a Monza fu Apicella a salire sulla Jordan lasciata libera da Boutsen. Andretti, Badoer e Barrichello hanno esordito sì in F. 1 quest'anno, ma da inizio stagione, mentre Boutsen, Naspetti e Hakkinen hanno fatto la loro apparizione a giochi iniziati, ma non erano esordienti. Come può oggi un giovane pilota sperare di approdare alla F. 1? La ricetta abbastanza scontata è quella di apportare un buon budget. Nel caso di Toshio Suzuki e Jean-Marc Gounon, le cifre sborsate si aggirano attorno ai 400 milioni per due gare, ovvero di che permettere alle squadre di effettuare le costose trasferte oltre oceano di fine stagione. Per queste squadre si trattava del resto di una condizione indispensabile. Apicella, si accordò a Monza con Jordan approfittando del fatto che il team manager irlandese si trovava un po' spiazzato, e se l'è cavata con un centinaio di milioni. Diverso il discorso per Naspetti, in cui entrano in gioco molte componenti a compensazione da ambo le parti, come gli sponsor già portati

dall'anconetano alla squadra a inizio stagione (Nordica, Butan-Gas, Oliveto). Ma Naspetti ha comunque dovuto pagare una quota supplementare non lontana da quella richiesta ad Apicella. Nel complicato meandro delle trattative in F. 1, e ancor più quando c'è di mezzo Jordan, Eddie Irvine e il suo sponsor Cosmo se la sono invece cavata con una modica spesa. È vero che sino a tre anni or sono la carriera del pilota irlandese è sempre stata legata a doppio filo alla squadra

di Eddie Jordan, e che questi aveva anche un controllo manageriale nei suoi confronti. Eddie Jordan ingaggiando Irvine ha quindi sicuramente ripagato un debito, probabilmente non solo morale. Differente ancora è il caso di Pedro Lamy che, ufficialmente, non ha pagato nulla. In realtà in tasca c'è andato, eccome, e ha anche portato precise garanzie di sponsorizzazione per il '94. Si dice addirittura che la compagnia petrolifera portoghese, Galp, che lo ha sempre so-

stenuto, potrebbe rilevare il contratto che lega la Castrol alla Lotus. Molto diverse sono anche le motivazioni che spingono talvolta questi giovani piloti a tentare l'avventura. Per Toshio Suzuki, trentottenne, si tratta chiaramente del coronamento del sogno di una carriera, di uno sfizio. Non molto dissimili sono state le motivazioni di Apicella e Gounon, per i quali il sogno della F. 1 rimane tale, ma gli anni di porte chiuse hanno sostituito la lucidità a facili entusiasmi. Lamy è il

classico prototipo di giovane pilota la cui carriera è tutta rivolta verso la F. 1. Forse il portoghese ci è persino arrivato troppo velocemente, senza essere maturato abbastanza nelle formule minori. Irvine è invece completamente atipico. Velocissimo e rilassato, non possiede una vera motivazione per la F. 1, se un'occasione si presenterà tanto meglio, ma solo se è veramente buona altrimenti preferisce rimanere a correre in Giappone.

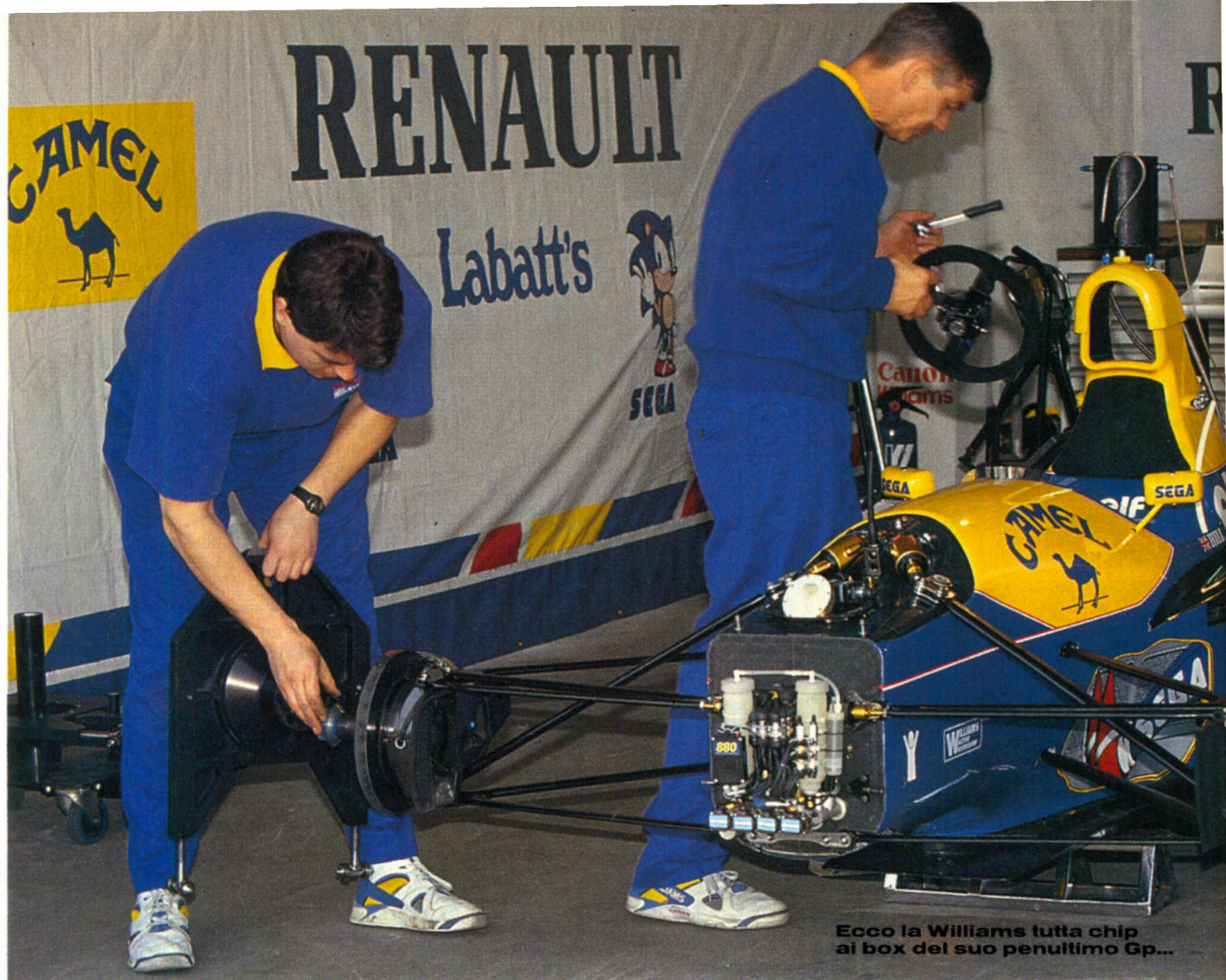
Paolo Bombara

fotografieORSI



**Toshio Suzuki, nella foto, ha portato al 12. posto la Larrousse nella sua prima gara di F. 1. Gounon, in alto assieme a Minardi, cura di persona la sistemazione delle scritte pubblicitarie degli sponsor che gli anno permesso di accedere alla massima formula**





Ecco la Williams tutta chip ai box del suo penultimo Gp...

PER QUANTO RIGUARDA L'ELETTRONICA

# Mosley cancella i dubbi

Le attive sono un capitolo chiuso. Improbabile ogni ripensamento, se non dopo unanime richiesta dei team. Il Presidente della Fia è intervenuto per confermare lo stop dal '94 alle sospensioni ma anche agli ammortizzatori intelligenti...

■ PAOLO BOMBARA

**S**UZUKA — Mentre continuano la confusione e il fermento circa i regolamenti tecnici '94, come leggete a parte, a Suzuka le riunioni tra i vari team manager e tecnici delle squadre si sono sprecate, c'è chi le idee sembra averle chiare e taglia la testa al toro. Così abbiamo chiesto a Max Mosley, giunto a Suzuka il sabato sera, cosa ne pensasse delle varie riunioni in corso.

«È ora di smetterla con queste storie — risponde Mosley —. Per la Fia le sospensioni attive sono finite, un capitolo chiuso. I rappresentanti delle squadre possono anche riunirsi e discutere per giorni, la cosa non ci riguarda, noi non devieremo di un pollice la nostra linea».

— Neppure se vi fosse presentata una richiesta da parte delle stesse squadre?

«In questo caso sì, potremmo. Ma solo se sarà una richiesta unanime e allo stato attuale delle cose la ritengo un'opportunità inverosimile».

— All'atto pratico le sospensioni attive saranno vietate o no? Quella norma che vuole che siano considerate tali solo se hanno un'influenza sull'aerodinamica, lascia molta libertà d'interpretazione...

«Le sospensioni attive saranno vietate

CRESCE IL MALCONTENTO NEI TEAM MINORI

# E i piccoli alzano la voce

**S**UZUKA — Tra i vari team è proseguita in Giappone la querelle su cosa sarà permesso e cosa, invece, sarà vietato il prossimo anno a livello di elettronica. Le idee delle varie parti in causa sono apparse come al solito molto diverse, per non dire contrastanti... Ma ormai non ci sono solo diverbi fra quelli che spingono per il mantenimento della massima tecnologia elettronica e quelli che, uniformandosi alla linea federale, vogliono schierare vetture completamente passive. Sta montando una protesta nuova, che nasce da uno scontento generalizzato che vede i team minori sempre più in rivolta nei confronti delle grosse squadre.

**RIVOLTA.** Non è stato per niente accettato il fatto che siano continuamente riuniti due gruppi di lavoro distinti: uno con i rappresentanti dei team più importanti, Williams, McLaren, Ferrari e Benetton, e uno con i più «piccoli», che in ogni caso rappresentano la maggioranza sotto il profilo numerico. I piccoli, soprattutto quelli di parte Foca, non solo sono disorientati per quello che riguarda il regolamento tecnico (che verrà definito solo a dicembre) ma hanno trovato molto seccante che alcune delle modifiche al regolamento sportivo, votate all'unanimità nella ormai famosa riunione di Hockenheim, siano state ignorate se non addirittura abolite. Che il numero dei motori sia stato liberalizzato, che il limite dei meccanici nella pit lane non sia stato rispettato, ha generato molto scontento. Ma anche il fatto che non si sia minimamente accennato alla concordata modifica dell'assegnazione dei punti, ha generato scontento. Non solo i piccoli team accusano sempre più apertamente i vertici della Foca, cioè Bernie Ecclestone, di appoggiare in tutte le trattative i grossi team e in particolare la Benetton anziché avere un occhio di riguardo per le squadre più piccole. Non solo: c'è quasi stata una sollevazione nei

confronti dell'atteggiamento tenuto da Williams e McLaren nei confronti di alcuni loro partner. Nella fattispecie il modo con cui Frank ha rotto i rapporti con la Canon, e soprattutto con la Camel, è stato considerato dannosissimo per tutto l'ambiente poiché ha allontanato due sponsor che, se trattati diversamente, avrebbero forse potuto decidere di passare ad altre squadre, restando così nel Circus. A Ron Dennis viene invece imputato di aver generato profondo disagio nei vertici di una Casa automobilistica importante come la Chrysler per il modo troppo disinvolto con cui ha sfruttato la trattativa Lamborghini per spuntare maggiori vantaggi dalla Peugeot.

**ATTIVE.** Per quello che riguarda le incertezze legate alle regole tecniche il nodo, sintetizzando, è: le sospensioni «intelligenti» diverse dalle attuali, vale a dire sospensioni che non influenzino l'aerodinamica, siano da considerare regolari o meno per il 1994. Le posizioni in campo sono più o meno queste: la Ferrari, la Tyrrell e la maggioranza dei piccoli team è per sospensioni assolutamente passive, cioè a funzionamento meccanico con tanto di molle e ammortizzatori. La Williams è disponibile ad utilizzare tanto le passive quanto le attive (come le attuali) ma non vuole le mezze misure. La Benetton, come la McLaren, vede bene i cosid-

detti ammortizzatori attivi, vale a dire un sistema con molle e ammortizzatori, con questi assistiti però da attuatori in grado di controllare lo smorzamento della vettura e il rollio della stessa (senza però modificarne l'aerodinamica). In realtà questo ultimo sistema potrebbe, senza alcuna possibilità di controllo da parte dei commissari, modificare anche l'altezza dal suolo come avviene oggi, in contrasto con lo spirito della legge... Da qui la ricerca da parte della maggioranza di stilare una norma in grado di vietare in maniera definitiva e senza possibilità di equivoci ogni forma di sospensione che in pista sia attiva. La McLaren più della Benetton, che dopo aver abbracciato la riesumazione delle sospensioni controllate elettronicamente sembra essere tornata sui suoi passi, sta boicottando questo tentativo. Quindi Mosley sarà chiamato a dirimere in maniera definitiva la questione. E come leggete a fianco ha le idee molto chiare... In più, il Presidente può sempre intervenire facendo appello alla sicurezza. Infatti, e su questo tutti sono d'accordo, le sospensioni attive vantano una pericolosità almeno doppia rispetto alle passive. Infatti a un possibile cedimento delle parti meccaniche si affianca nel primo caso il rischio del guasto elettronico, che nella pratica è in grado di produrre gli stessi effetti.

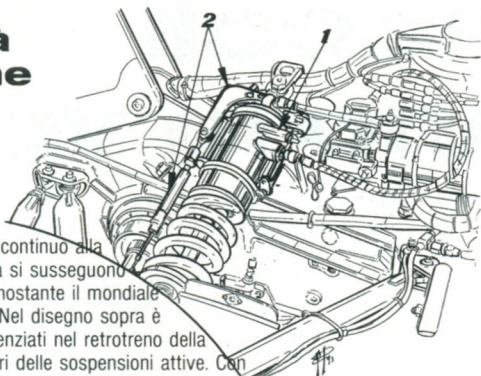
(d.f.)



## Sembravano d'accordo

Ecco alcuni dei team manager di F1 durante la riunione tenuta a Hockenheim nei giorni del Gp di Germania. Allora il fronte sembrava compatto, poi le cose sono cambiate...

## Ferrari proverà l'alettone doppio



Le cose cambiano di continuo alla Ferrari, dove le novità si susseguono a ritmo incalzante nonostante il mondiale sia ormai al termine. Nel disegno sopra è possibile vedere evidenziati nel retrotreno della F93A inediti particolari delle sospensioni attive. Con il numero 1 i nuovi attuatori idraulici introdotti in Portogallo, con il numero 2 un nuovo sistema, più affidabile, per il potenziometro. A destra ecco un'immagine «rubata» dell'alettone con il profilo supplementare, secondo la «moda» inaugurata a inizio stagione dalla Footwork e poi seguita da molti altri team. Alla Ferrari lo avevano in Giappone ma non è stato utilizzato, mentre lo si potrebbe vedere in pista nel Gp di Australia, su un tracciato molto più adatto di Suzuka a questo alettone.



**A** Suzuka ogni team ha inviato alla Federazione una propria interpretazione del concetto di sospensioni passive, in modo da riuscire a programmare la stagione '94 senza rischi di errate interpretazioni in fase progettuale e realizzativa. Vediamo di esaminare brevemente la questione per capire quali sono le differenze fra una sospensione considerata attiva ed una tradizionale. Max Mosley ha parlato di sospensioni che non abbiano influenza sull'aerodinamica e allora, come abbiamo più volte scritto si ritorna più indietro nel tempo rispetto all'introduzione delle sospensioni attive, mettendo fuori legge anche i correttori di assetto meccanici introdotti nel lontano '81 dalla Brabham Bt49 e generalizzati in F.1 negli anni successivi. Andando più in là, tutti i tipi di sospensioni dovrebbero essere messi al bando perché in ogni modo i movimenti permessi alle masse non sospese e quindi agli alettoni, a cui sono rigidamente fissate, alterano di fatto gli angoli di incidenza dei profili e quindi procurano una variazione del carico aerodinamico. Negli anni passati c'è chi ha giocato sulla definizione «rigidamente fissati» costruendo supporti, ban-

DOPO IL NO ALLE SOSPENSIONI ATTIVE

# Le passive secondo noi...

Ogni team ha inviato alla Federazione un promemoria precisando cosa intende fare sulle monoposto nel '94. Intanto le idrauliche di Minardi sembrano irregolari...

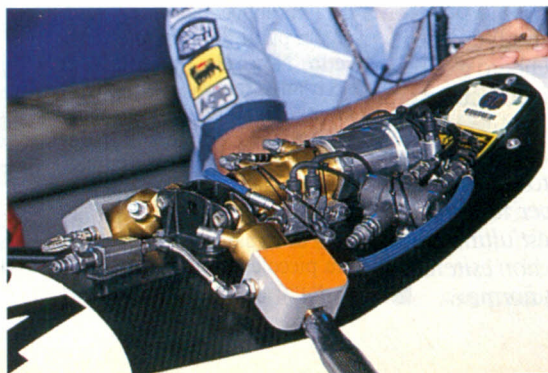
**GIORGIO PIOLA**

delle e pezzi vari che ammettevano troppa tolleranza e quindi alteravano l'aerodinamica in modo da migliorare le prestazioni delle monoposto. In questo caso, spesso tardivamente ma correttamente, i commissari tecnici intervennero per far rispettare il regolamento. La grande differenza fra sospensioni attive e passive è la possibilità di gestione «istante per istante» del molleggio sulle 4 ruote mediante una centralina elettronica. A grandi linee gli attuatori idraulici non sono altro che sofisticati ammortizzatori le cui leggi di funzionamento sono regolate da alcune elettrovalvole. Sarebbe stato più facile preparare una lista di cose non più tollerate in una sospensione. Si poteva, innanzitutto, mettere al

bando la possibilità di avere delle elettrovalvole nel circuito e tornare al vecchio concetto che non è possibile effettuare variazioni di regolazioni mediante fonti esterne di energia. In parte la regola che era stata fatta circolare al Gp del Belgio. Oltre alla abolizione delle elettrovalvole doveva essere precisato che era proibito usare sistemi per far alzare il muso delle monoposto in rettilineo, cambiare

l'angolo di rollio all'ingresso di una curva, abbassare la vettura in seguito al progressivo svuotamento dei serbatoi. In pratica tutti quegli accorgimenti che, grazie alle sospensioni attive, servono a mantenere costante per tutto l'arco della gara l'altezza da terra o addirittura, nel caso del sollevamento del muso, creare una situazione fittizia di perdita di efficienza dei profili estrattori per di-

muire la deportanza e quindi aumentare la velocità di punta in rettilineo. In pratica, mentre, le sospensioni passive reagiscono ai vari fenomeni mediante leggi ben identificate, quelle attive anticipano gli avvenimenti neutralizzando gli effetti negativi. Un esempio fra tutti: per avere le monoposto ad altezza da terra costante con i vecchi sistemi vi era una sola soluzione; quella di adot-



**A fianco la sospensione anteriore della Minardi. Secondo le ultime notizie pare che il sistema idraulico ideato dai tecnici della squadra non sia regolare in funzione del '94 per via dell'interazione tra i due assi-ruota**

DOPPIO GRADO DI LIBERTÀ SULLA BENETTON 4WS

# Sono sterzanti in tutti i sensi!

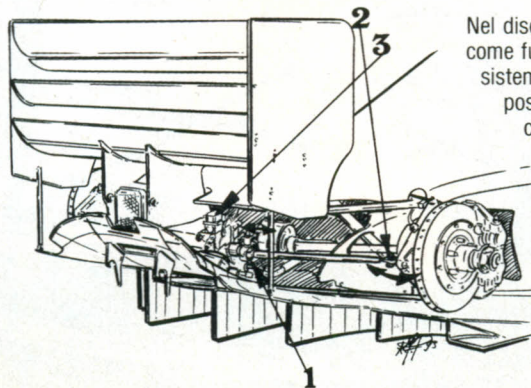
**N**el penultimo Gp prima del taglio alla gestione elettronica delle varie componenti di una monoposto di F.1 la Benetton, con l'introduzione delle quattro ruote sterzanti, è diventata la vettura con il maggior numero di «diavolerie» elettroniche a bordo. Il debutto ufficiale di questa soluzione è avvenuto a Suzuka dopo i positivi collaudi effettuati subito dopo il Gp del Portogallo sul circuito dell'Estoril. Una sorpresa sia perché sulla proibizione delle quattro ruote sterzanti erano tutti favorevoli da molti mesi, così come per l'Abs introdotto a Montecarlo dalla Williams, sia perché Flavio Briatore, general manager della Benetton, è stato uno dei principali artefici (ovviamente dopo Max Mosley e Bernie Ecclestone) della lotta alle stregonerie elettroniche. Vediamo, quale che sia il loro futuro, di capire a cosa servono e come possono essere utilizzate le ruote posteriori sterzanti. Nelle no-

te tecniche relative al Gp del Portogallo e nei disegni delle prove successive avevamo raffigurato le ruote posteriori leggermente sterzate in senso opposto a quelle anteriori ma non è detto che sia questa la soluzione scelta dai tecnici Benetton. Lo sarebbe certamente su un circuito lento, come Montecarlo, dove sono ipotizzabili notevoli guadagni: in pratica si ridurrebbe l'angolo di sterzata effettivo all'avantreno. Basterebbe infatti riuscire ad ottenere una divergenza di mezzo grado della ruota posteriore esterna per generare una componente verso l'esterno del retrotreno: questo faciliterebbe l'inserimento in curva dell'avantreno. Su un circuito veloce come quello di Suzuka invece, è più probabile che i tecnici della Benetton abbiano optato per la scelta opposta, quella cioè di far sterzare le ruote posteriori nella stessa direzione delle anteriori. A questo punto occorre fare una premessa. In un

tracciato veloce i piloti, in genere, non amano avere sovrasterzo perché lo si può correggere soltanto dando ulteriore potenza: è più facile, invece, controllare un leggero sottosterzo al quale si può ovviare alzando il piede dall'acceleratore. Inoltre bisogna tenere presente che da quest'anno, con la riduzione della sezione dei pneumatici posteriori, c'è una maggiore necessità di rendere più stabile il retrotreno, creando al limite un leggero sottosterzo. Da qui la necessità di dare un certo angolo di convergenza alla ruota posteriore esterna e quindi di farla girare nello stesso senso di quelle anteriori. Il vantaggio maggiore di questa soluzione, messa a punto da Pat Symmonds, dovrebbe però farsi sentire ad Adelaide, su un circuito dove è molto importante avere una vettura maneggevole nei cambi di direzione. Con le quattro ruote sterzanti alla Benetton hanno così aggiunto un altro parametro nella

determinazione delle caratteristiche di una monoposto. Le 4 ruote sterzanti dovrebbero inoltre evitare di ricorrere a pesanti bloccaggi del differenziale che hanno come conseguenza l'effetto di sottosterzo e un notevole deterioramento delle gomme. Il funzionamento pratico della seconda colonna dello sterzo applicata all'altezza dei bracci della convergenza è abbastanza semplice. Due elettrovalvole servono per garantire la potenza necessaria a far scorrere la cremagliera verso destra o verso sinistra con un sistema molto simile a quello usato per il comando delle marce nel cambio semiautomatico della Williams, che ha appunto due elettrovalvole, una cremagliera, un piccolo pignone e un tamburo, la cui rotazione serve per inserire le varie marce, in salita o in scalata. Sul cruscotto della B193B si è aggiunto un ulteriore pulsante, che permette in caso di anomalia di disinserire il programma relativo alla gestione delle ruote posteriori sterzanti. I problemi maggiori nella messa a punto di questo sistema secondo una esplicita ammissione dello stesso Symmonds, sono venuti dalla necessità di ottenere un buon grado di affidabilità e sicurezza. Quanto ai piloti alla prima uscita ufficiale, sia Schumacher che Patrese hanno avuto qualche perplessità con il retrotreno, che ogni tanto sembrava effettuare correzioni non in sintonia con lo stile di guida dei due piloti. (g. p.)

## Un sistema molto semplice



Nel disegno è possibile vedere come funziona sulla Benetton il sistema di sterzata anche al posteriore. Una seconda colonna dello sterzo (1) conferisce alle ruote posteriori la possibilità di venire angolate. La colonna è infulcrata dove c'è anche il braccio che regola la convergenza (2).

Agip  
28  
FOTO COLLINA

tare molle molto dure, diminuendo però l'efficacia delle stesse sospensioni, soprattutto nei tratti misti e lenti. Con le sospensioni attive anche senza parlare delle funzioni correttive citate sopra si può ottenere un molleggio variabile a seconda dei casi: estremamente rigido in pieno rettilineo o nei curvoni veloci e più morbido nei tratti misti e guidati. Nel calderone delle polemiche scatenatesi a Suzuka sono finite anche le sospensioni della Minardi, che in teoria invece rispondevano in pieno ai regolamenti presentati a Spa-Francorchamps. Sotto accusa l'interazione fra asse anteriore e posteriore presente nello schema idraulico studiato dallo staff della squadra romagnola. Allora con lo stesso metodo di giudizio dovranno essere aboliti tutti i dispositivi antiaffondamento del muso o del retrotreno applicati alla geometria delle sospensioni perché anche questi elementi lavorano tenendo conto dei trasferimenti di carichi sui due assi: sono i dispositivi correttivi antidive e antisquat che impediscono al muso di abbassarsi troppo in frenata o di alzarsi troppo in accelerazione, creando fra l'altro una tendenza opposta al retrotreno, con conseguente variazione di motricità delle ruote posteriori. ■

**Van der Linde ufficiale Bmw in Sudafrica**

Il 23enne sudafricano Shaun Van der Linde, risultato vincitore nella selezione per giovani piloti che la Bmw ha operato al Nürburgring nello scorso mese di luglio, è stato ingaggiato come pilota ufficiale della Bmw South Africa Motorsport. Van der Linde affiancherà Deon Joubert (che ha difeso i colori sudafricani a Monza, in occasione del Challenge Fia) al volante di una delle due 318i che parteciperanno all'edizione '94 dello Stannic Satcar Challenge, il campionato Turismo sudafricano. Van der Linde prenderà dunque il posto dello sfortunato Tony Vianna, seconda guida del team nel '93, stroncato da un male incurabile alcuni mesi fa.

■ **APPELLO.** Il Tribunale Nazionale d'Appello ha rigettato la scorsa settimana l'istanza presentata da Luca Leoni contro la decisione di escluderlo dalla gara di Coppa Clio di Magione per irregolarità tecnica. Il provvedimento era scattato perché la vettura di Leoni era priva dei fermi delle flange degli ammortizzatori, e ciò faceva aumentare il camber. A seguito di questa sentenza il successo nella Coppa Michelin resta di Stefano Rosi.

■ **CORSO.** L'Automobile Club di Torino sta organizzando un corso per ufficiali di gara. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al numero telefonico 011 - 541914, fax 011 - 541917.

■ **FIORI D'ARANCIO.** Christian Danner è sempre stato un tipo imprevedibile e lo ha dimostrato anche con il matrimonio. Il pilota tedesco ha approfittato per sposarsi con la fidanzata Nicola nella recente vacanza nel Nevada avvertendo la mamma... via fax! Ai freschi sposi i migliori auguri di Autosprint.

COSÌ SI È ESPRESSO IL NUOVO COMITATO

# Senatori e pochi test nella F.3

Una drastica riduzione delle prove libere e la riapertura, pur parziale, ai senatori. Sono questi i due temi centrali su cui si è concentrato il gruppo di lavoro della F.3 nella sua prima riunione tenuta la scorsa settimana nella sede milanese della Csaì. A questo meeting erano presenti, oltre ai «padroni di casa», ovvero il presidente dell'autorità sportiva, Marco Piccinini, e il segretario generale, Erasmo Saliti, il rappresentante della Csaì nelle gare di F.3, Carlo Giorgio, il promotore, Maurizio Flammini, Gianpaolo Dallara, rappresentante dei costruttori, i fratelli Pedrazzani, per i motoristi, Enrico Ferrari, per gli autodromi, Piccolo, Sandonà, Minello e Fraquelli per i team, infine gli sponsor Erg e Pirelli rappresentati, rispettivamente, da Tessaro e Calza-

vara. Questo nuovo comitato, nella riunione d'esordio, ha messo a punto una serie di proposte, che dovranno poi essere ratificate dall'Esecutivo della Csaì, volte a ridurre i costi della F.3. Per quel che riguarda le prove, sarà possibile svolgere test senza limiti solo dall'ultima gara di campionato fino al 31 dicembre. Dopo l'inizio dell'anno vi saranno solo quattro sedute, di due giornate ciascuna, a Varano, Misano, Monza e Vallelunga, in date ancora da stabilire. Una volta iniziato il campionato, scompare le finora usuali prove nel venerdì precedente ogni gara, le squadre potranno fare test soltanto nel lunedì successivo a tre corse che, probabilmente, dovrebbero coincidere con le gare del 24 aprile a Varano, 26 giugno a Monza e 24 luglio a Vallelunga. Sempre

con l'obiettivo di ridurre i costi, il gruppo di lavoro si è espresso per il divieto di usare i sistemi di telemetria che trasmettono in tempo reale le informazioni dalla vettura ai box, mentre sarà ancora possibile utilizzare gli apparati di acquisizione dati che operano solo con la vettura ferma. Inoltre non sarà più ammesso il collegamento radio tra pilota e box durante le gare. L'altra grossa novità che arriverà nella F.3 edizione '94 è l'allungamento del periodo di servizio dei piloti. Il tetto massimo di stagioni di permanenza passerà da tre a quattro stagioni, mentre l'età massima salirà da 25 a 27 anni. È chiaro che in una sola seduta questo nuovo organo, voluto dal presidente della Csaì per il rilancio della F.3, non poteva di certo affrontare tutte le questioni che si profilano all'o-

rizzonte; così è stato stabilito che nel prossimo incontro, fissato per l'11 novembre presso la sede della Flammini, il promotore presenterà il proprio piano operativo per la stagione '94. Sempre nella stessa occasione si tornerà a parlare della possibilità di disputare due gare per ogni appuntamento del Tricolore, un'ipotesi che, nella riunione milanese della settimana passata, ha visto i team e gli autodromi schierati su posizioni piuttosto distanti. Le squadre chiedono le due corse sostenendo che ciò rilancerebbe la serie. Gli autodromi invece propongono di svolgere prove di qualificazione e gara in una sola giornata per ridurre anche i loro costi, a fronte del mancato introito delle prove libere del venerdì e delle perdite che comportano per loro queste corse.

**Riccitelli, a lato, è uno dei piloti che, con la norma che potrebbe portare a 4 il tetto delle stagioni di permanenza potrà restare nella nostra F.3 anche nel '94**

ACTION



a cura di **ARTURO RIZZOLI**



CHALLENGE PER LE GR. N

## Spa e Ring 24 ore ... simili

**C**on larghissimo anticipo gli organizzatori delle due 24 Ore Turismo, quella del Nürburgring e quella di Spa, hanno diffuso le caratteristiche delle vetture che saranno ammesse al via delle rispettive gare di durata. La corsa tedesca, in programma dal 3 al 5 giugno accetterà le seguenti auto: Gruppo 1, Turismo Fia D2; Gruppo 2, Turismo Fia Gr. A, Procar belga, Gr. N della serie tedesca Dtm; Gruppo 3, Turismo Fia Gr. N senza limitazioni. Le iscrizioni dovranno essere inviate entro il 6 maggio 1994 all'Adac Nordrhein, Reparatur Sport, D-50963 Colonia, fax. 0049-221-447433. Di poco diversa è la situazione per la 24 Ore di Spa, la cui data è stata anticipata di una settimana (21-24 luglio). Le suddivisioni della gara belga sono le seguenti: Gruppo 1, Turismo Fia D2; Gruppo 2, Turismo Procar belga; Gruppo 3, Turismo Dtm tedesco; Gruppo 4, vetture Turismo Fia Gr. N con motore aspirato da 1600 a 2500. Le iscrizioni dovranno pervenire entro il 1. luglio 1994 a R.A.C.B., 53 rue d'Arlon, B-1040 Bruxelles, fax 0032-2-2307584. Congiuntamente i due organizzatori hanno istituito un Challenge con premi in denaro per le vetture Gruppo N Fia che prenderanno parte ad entrambe le gare.

SARANNO GESTITE DALLA SALERNO CORSE

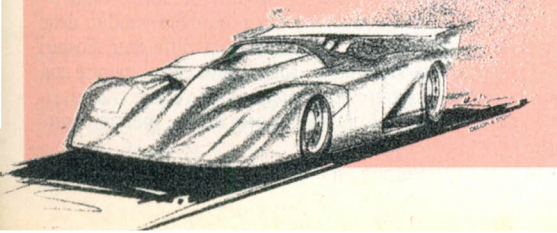
## Assalto nelle salite di tre 155 Gta Super-T



BIONDO

### L'ARGO PER L'IMSA

I costruttori interessati alla nuova serie dell'Imsa che dal '94 vedrà al via vetture Sport scoperte si stanno dando da fare. La inglese Argo sta lavorando alla realizzazione di una vettura, riprodotta nel disegno (Autosport-Gran Bretagna). La biposto inglese è stata progettata da Jo Marquart e lo stile della carrozzeria è frutto della matita di Achim Storz. La sigla identificativa della nuova barchetta è Jm22. Il telaio è stato realizzato in honeycomb d'alluminio e la vettura è una evoluzione della Jm20, la C3 spinta dal motore Alfa-Romeo V6. La Jm22 è stata studiata per essere equipaggiata con i motori Chevrolet derivati dalla serie impiegati nelle gare americane.



L'operazione Alfa 155 Gta nelle salite non solo si replica, ma... triplica. Dopo il positivo impatto avuto sul pubblico delle gare in montagna, la Salerno Corse, promotrice del campionato italiano della specialità, ha deciso di varare un programma molto impegnativo: gestirà in prima persona e con il supporto tecnico dell'Alfa tre 155 Gta, ex-SuperTurismo '92, nel tricolore delle salite. Alcuni piloti di buon nome si sono già fatti avanti, ma, prima di prendere una decisione, alla Salerno Corse vogliono esaminare più ipotesi, vista anche la vasta e valida offerta di conduttori che offre il mercato in questo momento. Inoltre non è escluso che la destinazione delle tre 155 possa prevedere l'impiego di due piloti fissi per tutta la stagione, mentre sulla terza vettura potrebbero alternarsi, per creare maggiore promozione attorno al Civm, top-driver della pista, centauri del moto-mondiale e personaggi dello spettacolo che fanno i piloti per diletto... del pubblico.

## PROSPETTIVE

Su richiesta di Regazzoni la Csaì è pronta a varare un **campionato per disabili** Ma c'è tanta indifferenza...

### MARIO DONNINI

**S**e i portatori di handicap, in un clima assai di diffusa indifferenza, riescono ad essere, se non ascoltati, almeno un po' ricordati, forse lo devono a un pilota molto amato dalle folle come Clay Regazzoni, da anni impegnato per la difesa dei diritti dei disabili e per la rimozione delle barriere, materiali e anche «moralì». I tanti sforzi dell'ex pilota della Ferrari stanno sortendo risultati non trascurabili...

«C'è tanto da fare: di attenzione e sensibilità verso i portatori di handicap ce n'è davvero poca. Basti un esempio: recentemente allo stadio Olimpico di Roma si è svolto un incontro di calcio, nella Giornata del disabile, per sensibilizzare l'opinione pubblica facendo scendere in campo una selezione di Roma e Lazio contro vecchie glorie della squadra azzurra di Bearzot; ma la stampa non ha dato particolare risalto all'evento. Però posso dire che di recente abbiamo avuto un incontro con il presidente della Csaì, Marco Piccinini, per trovare spazi per l'attività automobilistica dei portatori di handicap. Il risultato è stato quello di trovare la federazione italiana pronta a varare per il prossimo anno un campionato monomarca su pista per le persone che si trovano in condizioni simili alle mie».

— **A proposito di corse e portatori di handicap, quanto ha fatto e può ancora fare l'elettronica per i disabili che guidano l'auto?**

«È stato già fatto molto ma c'è comunque ancora molta stra-

da da fare, forse le corse dei portatori di handicap serviranno. Vorrei poi aggiungere che paradossalmente sono state investite somme enormi per lo sviluppo dell'elettronica in F.1 senza una benefica ricaduta di

## Se i portatori di handicap - spiega Regazzoni - chiedono la licenza tutti si stupiscono

questa tecnologia sulle auto di chi ha ben più bisogno dei piloti da Gp di certi marcingegni...».

— **La tecnica si evolve, ma la legislazione fa altrettanto?**

«Solo di recente noi della Federazione italiana sportiva per portatori di handicap siamo riusciti, dopo lunghe battaglie, ad ottenere una normativa, al passo con il resto del mondo, che permetta a un disabile, qualora ne dimostri le capacità, di guidare un qualsiasi tipo di auto. Quanto al problema della scarsa conoscenza delle leggi, debbo aggiungere che i portatori di handicap quando vanno a chiedere la licenza per correre si trovano sovente di fronte a persone e dir poco disorientate...».



Clay Regazzoni, sopra, in pista su una vettura con comandi modificati

**Pro-Am di Balocco a Francia**

Giorgio Francia ha portato anche quest'anno al successo la squadra da lui capitanata nel 2. trofeo Pro-Am. La manifestazione, sulla falsariga di quanto avviene per altri sport come golf, tennis e vela ha visto sei squadre, ciascuna composta da sette piloti professionisti e non, sfidarsi sulla pista di Balocco. Tra i piloti spiccavano i nomi di Nannini, Larini, Schön, Tognana e Ormezzano, mentre tra le vetture sono state ammiratissime le varie Aurelia B20, Stratos e Delta S4. La formazione vincitrice era composta da Francia, Pochettino, Iachino, Ammendola, Tognana, Avandero e Morazzoni.

■ **CONDANNA.** Arrestato lo scorso 3 settembre per traffico di droga, Vic Lee è tuttora in stato di arresto, ma la sentenza pare ormai imminente. Per il ritrovamento di 40 kg di cocaina su di un camion di sua proprietà che trasportava le vetture da corsa e il suo sospetto coinvolgimento in una organizzazione dedita al traffico degli stupefacenti Vic Lee rischia una condanna da 15 a 20 anni di reclusione.

■ **ADAMS.** Il campione, seppur sub-judge, della F.2 inglese Philippe Adams sta svolgendo una serie di test di F.3000 in Giappone, al Fuji. Il pilota britannico conta di riuscire a trovare un ingaggio per correre la prossima stagione nella F.3000 del Sol Levante.

**Club Ferrari «Little Tony» ... benefico**

Una Ferrari può diventare ogni tanto anche un qualcosa di diverso da uno status symbol, concentrato di mito e tecnologia per la gioia di chi la possiede e la guida. Il cantante Little Tony, che ne ha cinque, a settembre ha fondato ad esempio il Club Appia Antica Little Tony per possessori di vetture Ferrari per l'organizzazione di raduni che servano alla raccolta di fondi da devolvere in beneficenza. Nel recente raduno a Orvieto sono stati raccolti 6 milioni che sono stati destinati all'acquisto di un'apparecchiatura medica per l'ospedale della città umbra. Il prossimo incontro è fissato per domenica prossima a Latina.



VARATA ANCHE UNA SERIE PER LA D2

# Il Dtm si fa ...in due

Un autentico terremoto si sta abbattendo sul Turismo tedesco: la settimana passata è stato presentato un campionato nazionale per la D2 che si andrà ad affiancare a quello riservato alle vetture di D1. Già da tempo girava la voce che si sarebbe potuta allestire una serie per le vetture fino a due litri, ma molti sono i fatti che vanno a modificare il quadro che si prospettava in precedenza. In primo luogo, non si tratta più di una serie che deve correre nell'ombra della D1, nel programma di ogni manifestazione prima della classe superiore; ma il campionato di D2 si muoverà (secondo gli intendimenti dell'Adac) in modo del tutto autonomo rispetto alla classe superiore. A ciò bisogna poi aggiungere che le Case che hanno disertato finora la classe D1 paiono molto interessate al nuovo campionato di D2. Dal quartiere generale dell'Audi Dieter Bascre non ha problemi a dichiarare:

«Noi vogliamo correre sia in Germania che in altri Paesi. Lo possiamo fare soltanto nella D2, un impegno parallelo con la D1 non è possibile». A questa posizione fa eco Karl-Heinz Kalbfell, numero uno della Bmw Motorsport, che dice: «Non vogliamo fare corse con prototipi, ma con vetture da Turismo», insomma un'ulteriore conferma della volontà della Ca-

sa bavarese di gareggiare solo nella D2. Sull'onda del successo della Mondeo nel Challenge internazionale Fia di Monza, Rainer Strong ha spiegato la posizione della Ford tedesca in modo molto chiaro: «Se corriamo in Germania lo facciamo solo nella D2». Se Bmw e Audi hanno già dato il loro ok per l'impegno nella D2, si sa che il coinvolgimento di Peugeot e

Nissan, oltre che di Ford, è molto probabile. Ad ogni modo la nascita del campionato D2 è frutto del braccio di ferro che è in corso all'interno dell'Ons (la Csai tedesca), dove si fronteggiano i cinque rappresentanti dell'Avd, favorevoli alla D1, e i cinque dell'Adac che sostengono invece la D2. Circa questa situazione, Giorgio Pianta, responsabile delle attività sportive dell'Alfa Romeo, ha detto: «Per noi non cambia niente. Abbiamo detto fin dall'inizio che la D2 non ci interessa. Noi abbiamo un piano di correre ancora nella D1. So che da tempo l'Adac, con i suoi rappresentanti nell'Ons, sta cercando di dare vita a un campionato di D2, però posso dire che nell'ultima riunione dell'Ons del campionato della classe fino a 2 litri non se ne è nemmeno parlato. Ciò non significa che non possono tentare di dare vita a questa serie, ma penso che chi vuole organizzare un campionato per le vetture della classe D2 si troverà a dovere affrontare una strada in salita».

A CONFRONTO CON SOSPIRI E STEWART JR  
**Sfida test Lola-Reynard**

Alla ricerca del... mercato perduto, la Lola ha svolto la scorsa settimana a Silverstone una serie di test con una vettura '93, evoluta e motorizzata Judd, posta a confronto con una Reynard-Cosworth usata dal team Paul Stewart nell'ultima stagione. Lo scozzese ha ottenuto il miglior passaggio sul tracciato lungo in 1'32"20 con la Lola, mentre con la Reynard si è fermato a 1'32"60. Dopo ha provato Vincenzo Sospiri che, forte di una ottima conoscenza del propulsore Judd, era stato convocato per l'indubbia validità delle indicazioni che avrebbe potuto dare in presenza di motorizzazioni differenti. Sospiri con la Reynard ha percorso 148 tornate arrivando a 48"3, sul circuito corto, mentre con la Lola ha fatto 22 giri spiccando un 49"0. A parere del romagnolo le vetture si equivalgono nel risultato ma non nel comportamento: la Lola ha più grip dietro, mentre l'anteriore della Reynard è più preciso.

IN PISTA A SILVERSTONE E A MISANO

## De Simone super nei test F. 3000

In questi ultimi giorni sia a Silverstone che a Misano si sono svolti i test di F.3000 per selezionare nuovi piloti per la prossima stagione. Sul tracciato britannico la Vortex ha fatto provare i neofiti De Simone e Crinelli: il primo su una Reynard-Cosworth con monoammortizzatore anteriore, ha segnato un 1'34"15, mentre il secondo, con vettura uguale ma dotata di sospensione a doppio ammortizzatore, è arrivato a 1'34"96. Con la Vortex ha girato anche il più esperto Delle Piane siglando un 1'33"13. A Misano era di scena invece la Mythos: con la formazione veneta sono scesi in pista Delle Piane, De Simone e Boldrini. Il primo ha voluto solo assaggiare il motore Judd, dopo avere corso tutta la stagione con il Cosworth Ac, ottenendo un 1'23"00, con condizioni della pista meno favorevoli di quelle trovate dagli altri due piloti. De Simone ha invece fermato i cronometri sul tempo di 1'22"10, mentre Boldrini, presente solo per una «prova premio», è arrivato a 1'22"50.



OLIVER

CON UN RICCO MONTEPREMI

## Coppa Zx 16V in Spagna

Un nuovo interessante monomarca vedrà la luce il prossimo anno in Spagna, si tratta della serie riservata alle Citroën Zx 16V. La SuperCoppa Zx 16V, questo il nome esatto del campionato, prevede lo svolgimento di otto gare, con soli sei risultati validi. La vettura impiegata vanta una potenza di 200 cv, 45 in più rispetto alla versio-

ne di serie, mentre il peso minimo sarà di 850 kg, con un dimagrimento di 300 kg rispetto al modello stradale. Il cambio è a sei marce. Il montepremi infine non è trascurabile: circa 41 milioni e mezzo di lire a gara, mentre la graduatoria finale porterà alla spartizione di una somma attorno ai 150 milioni di lire.



## Calendario Ferrari d'autore

Successi o no la Ferrari è sempre al centro anche dei pensieri degli artisti, e non solo degli appassionati. Così il pittore Fernando Masi, di Avellino, ha realizzato un suggestivo calendario-poster dedicato alle Rosse. Su cartoncino 70 x 100 cm di alta qualità ha riprodotto, in serie limitatissima, un'opera che fa parte della serie «Ferrari nel mondo», esposta a Maranello nel 1990. Il numero di telefono di Fernando Masi è 081 - 8243369.



SPERIMENTATE SOLUZIONI PER IL '94

## Primi passi di Unser jr con la Penske a Phoenix

Il primo contatto di Al Unser jr. con la Penske è stato estremamente positivo. La scorsa settimana il neocampione del team ha girato assieme al compagno di squadra Paul Tracy al Firebird Raceway di Phoenix. I due

hanno percorso circa 500 miglia in tre giorni (provando alcune soluzioni aerodinamiche che si vedranno sulla vettura '94) su di una Penske Pc22-Chevrolet. I tempi segnati da Unser jr. e Tracy erano molto simili a

quelli registrati da Mansell nei test svolti dal britannico lo scorso inverno. Quanto alla nuova vettura, alla Penske contano di potere fare i primi test della Pc23 motorizzata Ilmor verso la metà dicembre.

## PRIMO PIANO

Supercar ed ex-piloti di F.1 sono ingredienti della 6 ore di Vallelunga. Si va verso un ritorno dell'endurance...

### MARCO RAGAZZONI

Qualificazioni spettacolari da brivido, in cui si gioca il tutto e per tutto in un solo giro, gare sprint, duelli scratch, arrivi in volata..., malgrado ciò le categorie Turismo e Gran Turismo stanno riscoprendo anche il fascino della «durata». Già quest'anno in eventi particolari «una tantum», come quelli di Spa, Nürburgring e Le Mans, sono arrivate anche al gravoso impegno delle 24 ore; non senza qualche difficoltà, naturalmente, ma resistendo comunque quanto basta per sollecitare l'interesse fra appassionati, piloti e Case. Ora si preparano a sbarcare anche in Italia, a Vallelunga, il 20 e 21 novembre, per una Golden Cup di 6 ore aperta a vetture Turismo Gr.N, Gr.A, Gr.B, D2, S1, Dtm, Gt Adac e Le Mans, che già si preannuncia piena di spunti agonistici e di interesse. Basterebbe dire che segnerà il ritorno di Arnoux su una Ferrari, una F40 del Club Italia, preparata da Nicodemi, e sulla quale faranno squadra con l'ex pilota di F.1 Schiattarella e Sartori. Ma non sono neppure da sottovalutare Bertaggia e Beneduce sulla Ferrari 348 Competizione, Cutrera e Merzario sulla Jaguar Xj220, Olofsson sulla Ferrari F40, Lusuardi sulla Bmw 318 D2 e..., attenzione, gli equipaggi Cecotto-Burgstaller e Pirro-Ravaglia sulle Bmw M3 Gtr. Perché «attenzione»? Perché dietro questi quattro alfieri c'è la Bmw Motorsport che iscriverà con proprio nome la Gtr nei primi due e affiderà la gestione dell'altra al team Bigazzi. E tutto questo non è «occasionale». «Non c'è ancora un program-

ma futuro ben dettagliato» spiega infatti Bigazzi «ma questa nostra partecipazione può essere certamente vista come una sorta di «banco prova» in vista di un maggior impegno futuro in questo tipo di gare». Quale il motivo? «Perché queste gare stanno assumendo interesse e prestigio crescenti e anche per noi preparatori c'è più soddisfazione: in una gara di mezz'ora si dimostra poco: in una di durata si vede invece quanto realmente ogni squadra ha lavorato sulla «consistenza» della vettura e di quale organizzazione dispone. Non è escluso così che il prossimo anno decida di dedicarmi proprio alla preparazione di una Gtr per il Gran Turismo e le gare di durata. Aspetto solo che venga trovato il modo per ampliare la rosa dei modelli di vetture in grado di puntare alla vittoria assoluta e che si faccia un po' più di chiarezza sui regolamenti...».

«Vallelunga - spiega Bigazzi - è un banco di prova per impegni futuri»

PHOTO4



Cecotto a Vallelunga correrà con una Bmw M3 Gtr ufficiale, sopra

# FORMULA OPEL CAMPIONI CONTRO

# Prova d'appello



La stagione è terminata ma, per reclami e verifiche, il titolo è ora sub judice. In attesa del verdetto ecco un faccia a faccia fra Radermecker e Crinelli

■ ENRICO ROSI CAPPELLANI

**A**ll'Estoril, ultima prova del campionato europeo di F. Opel, tra gli spettatori c'erano ben 3 ex campioni della categoria lanciati in F.1. Hakkinen, Barrichello e Lamy avrebbero voluto vedere in faccia il loro successore al vertice della formula promossa dalla General Motors. La loro attesa è però rimasta delusa: 16 gare, certamente non poche, sono risultate insufficienti per assegnare il titolo continentale. Al termine della stagione il blega Vincent Radermecker (Van Amersfoort Racing) ha accumulato 185 punti, 2 in più rispetto al nostro Patrick Crinelli (Draco Racing). L'Euroseries 1993 è però «sub judice». Si discute della validità della prima gara di Zandvoort (annullata il sabato e corsa la domenica mattina su distanza ridotta) e si attendono i risultati delle verifiche tecniche d'ufficio eseguite al Nurburgring: una situazione di incertezza mai verificatasi in precedenza. Al di là di ogni risultato, da una analisi della stagione è emerso comunque un interessantissimo poker di piloti composto, oltre che dai 2 mattatori delle serie, dallo svizzero Hauser e dal danese Magnussen. Radermecker, ottimamente assistito dal team che ha lanciato Verstappen, è emerso alla distanza con 4 vittorie, 5 pole ed altrettanti giri veloci. Patrick Crinelli, dopo una stagione in Inghilterra con il team di Sears, ha ritentato quest'anno con la Draco. Con la squadra di Morini il romano ha ottenuto 3 successi (uno dei quali magistrale ad Hockenheim) e 2 partenze al palo, risultando in un paio di occasioni il più veloce in gara. Grande favorito della vigilia, ha però forse sofferto psicologicamente per il successivo affermarsi di 2 temibili debuttanti, prima Magnussen, poi Radermecker, di diverse panne elettriche, dovute a una nuova iniezione elettro-

nica un po' capricciosa (che ha creato problemi a molti quest'anno) e di una brutta influenza nel weekend di Zandvoort. Terzo in classifica generale, Johnny Hauser, del team Eggenberger, si è invece dimostrato veloce quanto spregiudicato: ha vinto 4 gare come Radermecker, ma ha pagato il prezzo della sua irruenza subendo squalifiche e penalizzazioni senza le quali avrebbe potuto

puntare anche più in alto. Infine, ma non ultimo, Magnussen. Il danese, pluriiridato in kart dalle doti non comuni, era partito molto bene. L'essere passato a metà stagione da un team modesto alla squadra più blasonata di David Sears non gli ha però portato fortuna: in totale ha vinto 3 gare, ma all'ultimo è stato sopravanzato in classifica da Hauser. ■

## PATRICK CRINELLI

### Forse davo fastidio...



PHOTO 4

«Subito dopo l'ultima gara all'Estoril ero giù di morale: mi rimproveravo di non aver osato abbastanza nel corso della stagione, nel tentativo di non strafare e rovinare tutto. Ora va meglio, penso al mio futuro ed attendo con serenità le decisioni dell'autorità sportiva». È questo lo stato d'animo di fine stagione di Patrick Crinelli, 21 anni, 2. nell'europeo di F. Opel a meno che... «Due punti di differenza costituiscono un divario minimo, sul quale ha influito anche la fortuna: in gara mi sono fermato due volte, mentre Radermecker una soltanto». Come il belga, anche lui sugli appelli proposti dalla sua squadra, la Draco Racing, ha idee precise. «In questo campionato la mia squadra ed io non siamo stati trattati come gli altri. Evidentemente c'era qualcuno a cui non faceva piacere che la Draco vincessesse il titolo europeo per la 3. volta. Come se ciò potesse rovinare il

«mercato». Poi pensa al rivale, Radermecker. «Sotto l'aspetto umano lo conosco poco. Non mi è certo piaciuto a Spa per il reclamo che ha presentato insieme ad altri nei miei riguardi. Come pilota è costruttivo in gara, ma non un fuoriclasse, anche se arriva sempre in fondo». E anche sulla sua vettura ha dei dubbi. «La F. Opel va guidata con una certa irruenza, mettendola di traverso per andare forte. Vincent invece aveva una macchina diversa dalle altre, più stabile e sino all'ultimo giro. Forse il vantaggio era nelle gomme, o in qualche altro dettaglio. Sta di fatto che all'Estoril, dove per le gomme c'era il parco chiuso, non ha fatto la pole ed è arrivato solo settimo». Poi fa un po' di autocritica. «A Spa ho solo ritardato una staccata in una delle prime curve, andando dritto. Hockenheim ed Imola restano le mie gare più belle, mentre a Zandvoort, Donington e Nurburgring ho forse concesso troppo ai miei avversari».



ORSI

**VINCENT RADERMECKER**

## Irregolare io? Chiacchiere!

«Ho debuttato quest'anno in F. Opel. All'inizio non conoscevo la macchina né sapevo gestire le gomme: in prova ero veloce, non altrettanto in gara». Così Vincent Radermecker, belga 26enne vincitore provvisorio dell'Euroseries 1993, si presenta e giustifica la sua partenza di stagione un po' in sor-

dina. «Ad Imola, ad esempio, dopo l'ottimo 3. tempo in prova su una pista sconosciuta, in corsa non sono riuscito a rimanere sugli stessi livelli. Le cose sono migliorate dopo, anche grazie al lavoro della squadra che ha lavorato in maniera impeccabile ed in esclusiva per me». Poi passa a giudicare il suo rivale Crinelli. «Patrick al contrario di me, sfruttando la precedente esperienza nella categoria, è partito subito bene quest'anno. È un pilota valido e veloce: più che nelle qualifiche, è in gara che rende». E affronta quindi la difficile questione sugli appelli di Spa e Zandvoort proposti dalla Draco Racing. «Penso che il mio punteggio in classifica finale sia giusto. Ritengo che in Belgio Crinelli abbia commesso un grosso errore, forse non intenzionale. Adesso si discute anche della regolarità della prima gara di Zandvoort. In campionato ho dato il massimo senza rubare nulla a nessuno: se mi vogliono togliere quei punti, lo facciano pure. È lo stesso». Non ha dubbi neppure su alcuni interrogativi sollevati sulla regolarità della sua macchina, in particolare delle gomme. «Tutte chiacchiere. Ho fatto il tempo in prova alla fine della sessione solo sulle piste che non conoscevo. In corsa ho sempre badato a risparmiare i pneumatici nei primi giri, cercando di non far scivolare la macchina. Per arrivare in fondo è essenziale controllare col piede la trazione, impedendo alle gomme di deteriorarsi con sbandate nelle fasi iniziali».



Crinelli, a sinistra, sembra avviarsi verso Radermecker, sopra, per un... chiarimento

SEARS GIUDICA I PROTAGONISTI

## Magnussen è un talento naturale

**D**avid Sears, ex pilota di notevole esperienza a livello internazionale, è uno dei team manager al top in F. Opel. La sua squadra, il David Sears Motorsport, nel '92 si è aggiudicata il titolo continentale ed inglese della categoria, rispettivamente con Rees ed Hunnisett. Ecco il giudizio di Sears, nella foto in basso, sui protagonisti della stagione.

**VINCENT RADERMECKER:** Con i suoi 26 anni è il meno giovane del gruppo. Lo conosco bene perché nel '92 ha corso in Inghilterra in F. Ford e lo giudico molto veloce. Dalla sua ha avuto la calma, quanto meno apparente, ed un team che ha svolto un lavoro eccellente. La sua vettura, soprattutto in rettilineo, è un vero missile. Appoggiato da sponsor belgi ed olandesi, potrebbe approdare nella F.3 inglese, sull'esempio di Goossens.

**PATRICK CRINELLI:** Si vede che viene dal kart: ha uno stile di guida simile a quello di un altro protagonista della serie, Magnussen. Nel '92 ha corso per me e so che Patrick, da buon mediterraneo, si emoziona più di altri ottenendo talora risultati a fasi alterne. Quest'anno è molto maturato, anche come collaudatore: per lui prevedo un 1994 in F.3, italiana o tedesca; ma anche in F.3000 potrebbe fare la sua figura.

**JOHNNY HAUSER:** Il pilota di Eggenberger è il più aggressivo che abbia visto in F. Opel, anche se nel finale di stagione si è un po' calmato. Mi auguro per lui che impari a gareggiare usando più la testa che il piede destro: quando ci riesce, è molto temibile. Hauser ha ottimi contatti con la Germania: lo vedremo probabilmente schierarsi

nella Formula 3 tedesca.

**JAN MAGNUSSEN:** Nella guida il danese è un talento naturale, non si discute. Uno che ha vinto 3 mondiali in kart riesce a tirare fuori tutto dalla macchina, anche se non è al top. Deve solo migliorare un po' il suo carattere fuori dall'abitacolo. Purtroppo da quando è passato al mio team è stato bersagliato dalla sfortuna: si rifará il prossimo anno nella F.3 inglese.

**SANDRO SPOLADORE:** In 2 stagioni Sandro ha compiuto enormi progressi. A chi lo definiva un «playboy driver», ha risposto quest'anno terminando al 5. posto assoluto. Ha un buon carattere: lo definisco un ottimo ambasciatore dei piloti italiani. Con l'aiuto della Practice è salito ai vertici della categoria. Forse tornerà in F.3, ma con migliori chances.

**OLIVER MARTINI:** Quest'anno ha corso in parte per me. Se riuscisse ad essere sempre concentrato al 100%, sarebbe velocissimo. Non avendo una grande esperienza, difetta un po' in regolarità. Deve imparare a sfruttare tutte le sue doti, che sono notevoli. Suo fratello Pierluigi lo vorrebbe vedere in F.3000: nessun problema, a patto che faccia prima ancora un po' di anticamera al volante di una categoria formativa.

CAPPELLANI





ACTION

## EUROPACUP CLIO FINALE A NOGARO

# Rispunta l'Italia

Dopo i ripetuti successi di Sigala nella serie continentale Renault risorge il tricolore con Salvatore Pirro. Il napoletano ha però potuto contare su una sola vittoria: a Montecarlo

**FABIO RAVAIOLI**

**S**otto gli occhi del Professore (questo è il titolo che hanno dato alla manifestazione internazionale dell'Europa Cup Clio). Quando si tratta di promozione sportiva alla Renault ne sanno una più del diavolo e così hanno scomodato Alain Prost come supervisore delle finali internazionali di Nogaro. Sul circuito dell'Armagnac, il quattro volte campione del mondo di F.1 ha fatto onore al suo soprannome, seguendo attentamente ogni gara. Alla fine ha avuto parole di elogio per tutti i campioni, anche per il nostro Salvatore Pirro, che ha conquistato il titolo più ambito, quello dell'Europa Cup Clio. Un alloro costruito sulla sola, ma prestigiosa, vittoria ottenuta a Montecarlo e su



COSÌ PARLÒ «SASÀ»

## Che guaio essere napoletano

**S**alvatore Pirro, neo campione dell'Europeo Cup Clio si scherzisce: «Sarà anche vero che adotto la tattica di Prost, il fatto, però, è che sono tifoso di Senna». Cosa ci si poteva aspettare da lui, se non la schiettezza tipica dei napoletani? A 30 anni «Sasà», che lavora nell'azienda paterna dove si producono fiori artificiali, è un veterano dei monomarca Renault. Dopo le prime esperienze nelle crono-

scalate e negli slalom con una Fiat X1/9 (era il 1984), debuttò in Coppa Italia con la Supercinque Gt Turbo, laureandosi campione Junior nell'87. Seguirono il titolo assoluto nell'89, la parentesi europea con la 21 Turbo e un altro titolo tricolore con la Clio nel '91. Quest'anno è giunta la sospirata consacrazione internazionale.

«Sono stato criticato per aver vinto poco e aver cercato i piazzamenti — borbotta a mezza voce — ma quando sei in corsa devi fare delle scelte. C'è chi preferisce vincere le gare e chi puntare al titolo. Io ho affrontato la stagione con l'obiettivo del campionato e mi sono regolato di conseguenza».

— Ora cosa ti aspetti da questo titolo europeo?

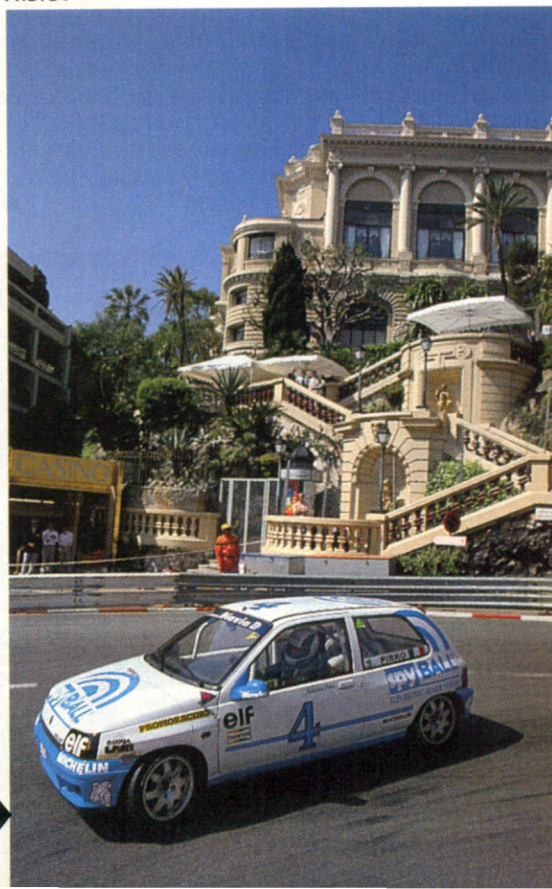
«Magari un risveglio da parte degli sponsor, ma essere napoletano non mi aiuta. Le grandi aziende sono tutte al nord e da noi l'automobilismo non è molto popolare. Quando dico che corro in macchina mi sento rispondere... "Allora sei un pilota di F.1", è deprimente. Al nord c'è più cultura e più tradizione in questo campo e quando tratto con gli sponsor devo sempre pagare lo scotto di essere un napoletano».

— Hai già fatto dei programmi per il '94?

«Il mio sogno nel cassetto è il SuperTurismo, ma ci vogliono troppi soldi. Correre è la mia passione, lo farei in qualsiasi categoria, perciò potrei anche restare nell'Europa Cup. Se Massimo Sigala ha trovato gli stimoli per vincerla cinque volte, potrò riuscirci anch'io».

**Non è solo l'olandese Kalf, a fianco, a volare, ma vola l'Europa Cup Clio e soprattutto vola in alto l'Italia. Salvatore Pirro, sotto in gara a Montecarlo, ha infatti vinto il titolo europeo**

PHOTO 4



una serie di piazzamenti che gli hanno consentito di gestire il vantaggio accumulato nelle fasi iniziali della stagione. Una tattica che sarà stata certamente apprezzata dal Professore. Con Pirro l'Italia riconquista quel... «posto al sole» nel monomarca continentale, che aveva occupato per anni (5 consecutivi, fra l'86 e il '90) con Massimo Sigala. Un riconoscimento per la stessa Renault Italia, che tanto ha fatto e continua a fare per aiutare i più validi protagonisti della Coppa Clio ad emergere a livello internazionale. Il successo di Pirro non è arrivato per caso e non è stato facile. Esso è frutto di un programma varato alla fine del '91 e che, gradualmente, attraverso una stagione di apprendistato, ha portato il napole-

tano, il preparatore Lallo Giuliani e il team Promoracing, a crescere insieme sulla strada delle competitività. Il titolo sarebbe potuto arrivare l'anno scorso, ma poi svani e prevalse l'esperienza di Bernard Castagne. I nostri accusarono il colpo, ma si rimboccarono le maniche con l'obiettivo di prendersi la rivincita. E così è stato, anche a dispetto di una concorrenza ben più qualificata. Il contendente più pericoloso è stato Kenny Brack. Lo svedese, però, non ha saputo resistere al richiamo della monoposto, lui che proviene dall'Opel Lotus, e ha subordinato la sua partecipazione alle gare Renault a quella nella categoria Zerex Saab in Usa, serie che ha peraltro vinto con largo anticipo. Da qui a

concludere che Pirro abbia acciuffato il titolo per le assenze di Brack ce ne corre. Il napoletano ha gestito le prestazioni anche in funzione dell'impegno saltuario del rivale e, fino a prova contraria, nelle occasioni in cui i due si sono incontrati, il bilancio è favorevole al nostro. Se Brack ha vinto a Barcellona e Spa, Pirro lo ha battuto nelle due manche della prova monegasca, poi, a Nogaro, lo svedese ha commesso una leggerezza imperdonabile che gli ha tolto ogni residua speranza ancor prima di partire. Il pilota rivelazione della stagione è stato invece lo spagnolo Eduardo De Aysa, vincitore di tre delle sette prove in calendario (Zandvoort, Monza e Nogaro). La sua maturazione è sorprendente, visto che negli anni passati, anche all'epoca delle 21 Turbo, non aveva ottenuto risultati decenti. Per gli altri della pattuglia azzurra la stagione ha riservato poche soddisfazioni. A risollevarla la scuola italiana a Nogaro ci hanno pensato Maurizio Campani ed Enea Carta, rispettivamente 2. e 4. nella gara internazionale Clio di contorno alla finale europea. Per il primo, campione della Coppa Italia, è stata una prova generale in vista dell'impegno nell'Europa Cup '94. ■



NEL CAMBIO LA MODIFICA '94

## Scatola più rigida

**A**ncora un anno e poi si cambia rotta. Nel 1995, infatti, l'Europa Cup sarà riservata a un nuovo modello della gamma Renault, per diversificarla maggiormente da quella che è la realtà dei vari trofei nazionali. Con ogni probabilità l'erede della Clio 16V in Europa sarà la vettura che sostituirà la 19, equipaggiata con il 2000 16V della Clio Williams. Per questo motivo si è deciso di non apportare modifiche all'attuale regolamento della serie continentale. Revocata, dunque, la decisione di introdurre il nuovo collettore di scarico, che avrebbe consentito di guadagnare qualche cavallo, ma anche costretto i concorrenti a spendere un milione in più. Sarà invece rinforzato il carter del cambio, che ha manifestato qualche defaillance nelle «scordolate» più violente. Il calendario '94 ricalcherà quello del '93, con l'aggiunta di un'ottava prova, l'apertura stagionale a Le Mans. L'Italia sarà rappresentata nuovamente da otto piloti, tra i quali i due Campani: Maurizio e Nino, rispettivamente 1. e 3. nella Coppa Italia '93. Gli altri sei posti nella pattuglia azzurra saranno divisi in parti eguali fra i tre preparatori che hanno preso parte alla stagione appena conclusa: Giuliani, De Franceschi e Drumel. ■



## LA CLASSIFICA FINALE

Per Pirro, indiscusso campione, solo un successo: a Montecarlo. Per De Aysa, secondo con 96 punti, tre vittorie: Zandvoort, Monza e Nogaro. Due per lo svedese Brack, 3. a 80 punti: Barcellona e Spa.

		punti
1.	Salvatore Pirro (I)	121
2.	Eduardo De Aysa (E)	96
3.	Kenny Brack (S)	80
	Bernard Castagne (F)	80
	Joel Gouhier (F)	80
6.	Marcel Van Vliet (NL)	74
7.	Roger Menghini (CH)	50
8.	Patrick Bourdais (F)	38
	Frans Verschuur (NL)	38
10.	Harald Becker (D)	30

## IL CALENDARIO '94

Calendario '94 ancora incompleto. Manca la data definitiva della gara in aprile. Incerto pure il circuito dove si correrà: Barcellona o Jarama. Tutto da decidere anche per la pista della gara conclusiva.

20 marzo	Le Mans
?? aprile	Barcellona o Jarama
15 maggio	Montecarlo
26 giugno	Norising
23 luglio	Spa
7 agosto	Zandvoort
11 settembre	Monza
16 ottobre	Jarama o Barcellona o Jerez (finale internazionale)

AMADUZZI



**Maurizio Campani, in alto, campione della Coppa Italia, sarà impegnato a tempo pieno il prossimo anno nel campionato europeo. In alto, lo spagnolo De Aysa è stato il pilota rivelazione di quest'anno, con tre successi parziali. Anche se ai tempi della Coppa 21 Turbo non ha mai brillato. A fianco, «Camaleone» uno degli otto italiani impegnati nella Coppa Europa Clio, ma con scarsa fortuna**



TOMAZZONI

**De Cecco, a destra, si è imposto nel rally delle Alpi Orientali coronando così il suo successo in 4. zona. Sopra, Lorenzo Saracco è andato a vincere in riviera, nello slalom di Alassio**

## RALLY UDINE

### De Cecco che alpino!

UDINE — Il friulano Claudio De Cecco ha aperto la nuova era del rally Alpi Orientali. In coppia con Sincerotto su Lancia Delta Hf della Race Day ha vinto nell'edizione che ha ritrovato Udine come sede di partenza e arrivo. L'ultima volta era accaduto nel '78.

#### RALLY 1. SERIE

Udine, 23 ottobre 1993

**Classifica assoluta:** 1. De Cecco-Sincerotto (Lancia Delta Hf) in 1.22'26"; 2. Vicario-Gubana (Lancia Delta Hf) a 1'; 3. Cappellari-Candoni (Lancia Delta Hf) a 3'47"; 4. Vegnaduzzo-Bisol (Lancia Delta Hf) a 3'59"; 5. Venica-De Rossi (Lancia Delta 16V) a 4'21"; 6. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 6'02"; 7. Gaetti-Morassi (Opel Astra Gsi 16V) a 6'25"; 8. Gazziero-Valente (Lancia Delta 16V) a 7'19"; 9. Buiatti-Zearo (Vw Golf Gti 16V) a 7'19"; 10. Di Santo-Silverstrin (Vw Golf Gti) a 7'29".

## A CHIVASSO

### Zonca re del Team

CHIVASSO — Netta vittoria di Zonca nella 22. edizione del Rally Team '91. Con il 2. posto assoluto Dissegna si è assicurato la vittoria finale nella 1. zona di Coppa Italia. Dopo il ritiro di Muller e Debernardi, il successo in Gruppo N è andata a Rosso, 1. anche in Coppa Italia.

#### RALLY 1. SERIE

Chivasso (To), 24 ottobre 1993

**Classifica assoluta:** 1. Zonca-Martini (Ford Escort Cosworth) in 1.08'55"; 2. Dissegna-Paganelli (Lancia Delta 16V) a 1'54"; 3. Borsaberra (Lancia Delta 16V) a 2'22"; 4. Rosso-Ronzano (Ford Sierra Cosworth) a 3'41"; 5. S. Zanatta-Barbieri (Lancia Delta 16V) a 4'08"; 6. Cortese-Willy (Lancia Delta 16V) a 4'36"; 7. Leoni-Lucchini (Ford Escort Cosworth) a 4'47"; 8. Rao-Battiato (Opel Astra Gsi 16V) a 4'58"; 9. Garosci-Pizzato (Peugeot 405 Mi 16) a 7'24"; 10. Nalin-Colombo (Lancia Delta 16V) a 7'42".

## ALPENPOKAL

### L'ultima a Calderari

MAGIONE — È stato l'elvetico Enzo Calderari ad imporsi nell'ultima prova italiana della Carrera Alpenpokal. Sotto la pioggia battente, Calderari ha preceduto il milanese Maurizio Monforte e il campione '93 Sandro Angelastri; sfortunata Lilian Keller, solo 4. per noie al cambio.

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 24 ottobre 1993

**Classifica assoluta:** 1. Calderari 35 giri in 37'34"436 alla media di 92,218 kmh; 2. Monforte a 5'270; 3. Angelastri a 5'530; 4. Keller a 19'760; 5. Doren a 31'500; 6. Kuhn a 32'360; 7. Cassina a 49'990; 8. Michelotti a 1 giro; 9. Marsiaj a 1 giro; 10. Mastropietro a 1 giro.

## PORSCHE

### Angelastri di classe

MAGIONE — Sandro Angelastri ha vinto la Classe 3 nella gara conclusiva della Targa Tricolore Porsche davanti a De Castro, vincitore del titolo. Nella Classe 2 vittoria a Pierluigi Bottini e titolo a Nanni Corongi (944 Turbo Cup) mentre in Classe 1 si è imposto Grassi (968 Cs).

#### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 24 ottobre 1993

**Classifiche**  
**Classi 1-2:** 1. Bottini (911 Carrera RS) 35 giri in 40'01"806 alla media di 86,559 kmh; 2. Grisa (911 Carrera RS) a 36"741; 3. Martiniengo (944 Turbo Cup) a 39"435.  
**Classe 3:** 1. Angelastri (911 Carrera Cup) 35 giri in 38'05"068; 2. De Castro (911 Carrera Cup) a 1 giro; 3. Passerini (911 Carrera Cup) a 1 giro.



PHOTO 4

## A MESTRE

### Draghetti in laguna

MESTRE — Venezia o dintorni non hanno strade per fare i rally. Ed allora è meglio lo slalom. Si è corso così il 1° Slalom Nazionale città di Venezia-Mestre. Ha vinto Giovanni Draghetti su Peugeot 205 Gti, portandosi a casa il 1° Trofeo Autoservice. Successo di Gaetti in Gruppo N.

#### SLALOM

Mestre (Ve), 24 ottobre 1993

**Classifica assoluta:** 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) pen. 93,41; 2. Bernardoni (Talbot Sunbeam) 94,80; 3. Quintarelli (Fiat X 1/9) 97,95; 4. Boselli (Opel Kadett Gsi) 97,95; 5. Ciresola (Opel Kadett Gsi) 98,55; 6. Barberini (Talbot Sunbeam) 99,30; 7. Gaetti (Opel Astra Gsi) 100,35; 8. Fiocco (Opel Astra Gsi) 101,25; 9. Sartoretto (Opel Kadett Gsi) 101,92; 10. Patriarca (Opel Corsa Gsi) 102,13.

## A CELICO

### Puglisi sulla Sila

CELICO — Il 4. Slalom della Sila, corso con otto giorni di ritardo rispetto alla data originaria a causa dei problemi creati dal maltempo, è stato vinto dal siciliano Puglisi su Fiat X1/9 che ha nettamente battuto Dragone, anch'egli su Fiat X1/9. In Gruppo N successo di Molinaro ed in Gruppo A del solitario Feo.

#### SLALOM

Celico (Cs), 24 ottobre 1993

**Classifica assoluta:** 1. Puglisi (Fiat X1/9) pen. 159,80; 2. Dragone (Fiat X1/9) 166,47; 3. Munafò (Fiat 127) 169,38; 4. Truscillo (Fiat X1/9) 173,43; 5. Loddo (Fiat Ritmo 130) 175,24; 6. Scaramuzzino (Vw Golf Gti) 175,84; 7. Molinaro (Renault 5 Gt Turbo) 177,58; 8. Costantino (Renault 5 Gt Turbo) 179,47; 9. Germano (Renault 5 Gt Turbo) 182,53; 10. Eusebio (Renault 5 Gt Turbo) 184,10.

## AD ALASSIO

### Un Saracco da favola

ALASSIO — Dispetto di Saracco e Torterolo, rispettivamente 1. e 2. ad Alassio, nei confronti di Cremonesi che correva sulle strade di casa. A Oregno e Serembe i successi di Gruppo N e A, mentre alla Marziano è andata la femmine

#### SALOM

Alassio (Sv), 24 ottobre 1993

**Classifica assoluta:** 1. Saracco (Lancia Delta 16V) 100,74; 2. Torterolo (Alpine A 110) 104,86; 3. Cremonesi (Fedeccar) 107,12; 4. Giarracca (Fiat X 1/9-Dallara) 107,84; 5. Cavalieri (Fiat X 1/9) 108,29; 6. Giuliano (Simca Rally 2) 108,44; 7. Oregno (Renault 5 Gt Turbo) 108,75; 8. Zunino (Fiat X 1/9) 109,27; 9. Sandroni (Fiat X 1/9) 109,61; 10. Ferrari (Fiat 127) 110,69.

## A VALLIO

### Le Terme di Massola

VALLIO TERME — Leonardo Massola ha fatto centro anche nella seconda edizione dello slalom Comune di Vallio Terme, vincendo al volante della solita Fiat X1/9. Secondo posto per Fausto Zandonà (Fiat 850 Coupé) che ha preceduto Franco Pandolfi su Fiat 500.

#### SALOM

Vallio Terme (Bs), 24 ottobre 1993

**Classifica assoluta:** 1. Massola (Fiat X 1/9) 145,17; 2. Zandonà (Fiat 850) 155,17; 3. Pandolfi (Fiat 500) 156,28; 4. Niosi (Gmg) 156,45; 5. Tomasini M. (Opel Kadett Gte) 157,38; 6. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 158,98; 7. Tirelli (Fiat 127) 159,18; 8. Rizzi (Fiat X 1/9) 159,71; 9. Landi (Fiat X 1/9) 161,27; 10. Falezze (Fiat 127) 162,18.

**RALLY RAID**  
DOPO IL FARAONI

# La sfinge di Al Hajri

Un colpo di sfortuna ferma l'arabo e lancia Salonen e Lartigue in Coppa. Ma il '94 promette già polemiche...

■ **ELISABETTA CARACCILO**

**F**ra compromessi e discussioni il Faraoni, quinta e penultima prova della neonata Coppa del mondo rally-raid, si è concluso con la vittoria della Citroën di Timo Salonen, che per la prima volta nella sua carriera si aggiudica una gara di questo tipo dopo i successi nei rally. Una vittoria sofferta, offuscata da squalifiche e reclami assurdi presentati dalla Citroën contro la Mitsubishi quando ancora Al Hajri era in testa e ritirati subito dopo, quando il pilota arabo si è capotato, perdendo una gara già vinta, a 2 chilometri dalla fine della penultima tappa. Resta insomma in queste gare un clima di tensione, pettegolezzo e scorrettezza che non annuncia niente di buono. Non sono certo i presupposti migliori per un campionato che sta nascendo e per una gara, la «Dakar», che si propone di risollevarne le sorti di una disciplina un po' in declino. Già il Faraoni, con i suoi 48 partenti fra auto e camion, ha messo in evidenza la crisi che stanno attraversando gli affezionati dell'Africa. Una crisi che non ha evitato però alla Fia di varare un nuovo campionato del mondo con la bellezza di otto gare, quasi una ogni mese a partire da aprile, «Dakar» a parte... Non sembrano toccati da crisi economiche i grandi team, Citroën e Mitsubishi per intenderci, che seppure sprovvisti di sponsor continuano a mettere a punto le loro nuove vetture. La Citroën per la «Dakar», nonostante vada dicendo che non ha ancora deciso se iscriversi o no, sta già preparando una serie di modifiche al nuovo prototipo, la Zx Rallye Raid Evolution che dimostra di avere ancora parecchi problemi da risolvere. Somiglia ad un missile invece la nuova Mitsubishi Pajero super evoluta, una vettura che per una sorte avversa si comporta sempre benissimo quando non è in lotta per la vittoria (Baja di Spagna) e finisce invece per rompersi quando tutti si aspettano delle performance di più alto livello. Comunque sia i due top team

francesi, Citroën e Sonauto-Mitsubishi, appunto, hanno già avviato una battaglia psicologica in vista della prossima «Dakar», una gara che è ancora delineata solo sulla carta ma che fa già discutere: la Mitsubishi riporterà in Africa lo squadrone di sempre, con Saby, Weber, Shinozuka e Fontenay; sono invece i «rossi» che non svelano nulla. Salonen, con la sua vittoria in Egitto, probabilmente si è guadagnato il posto alla «Dakar», a dispetto (forse) del finlandese fino ad oggi più famoso: Ari Vatanen. Do-

po aver corso all'Atlas e nelle baja spagnola e portoghese, il 42enne Salonen è riuscito ad aggiudicarsi la prima posizione seppure con pochi meriti. Salonen, infatti, già nelle prime battute della gara si era ritrovato arretrato rispetto al gruppetto dei primi, per una serie di rotture (ai semiassi) e forature che lo

**«Ma come avrò fatto a capotare?»: l'enigma della sfinge, per il povero Al-Hajri, è tutto qui. La sua Mitsubishi è uscita così da una duna, nonostante procedesse con prudenza. E a festeggiare al traguardo, in alto, sono stati Salonen e Gallagher con la Zx...**



## IL CALENDARIO '94

Ecco di seguito il nuovo calendario, recentemente varato dalla Fia, per la Coppa del mondo rally-raid '94. Le gare valide sono ben otto, di cui sei valide anche per il campionato costruttori, suddivise fra raid africani e baja (compresa quella italiana organizzata in Friuli). Il calendario però non è ancora definitivo per un semplice motivo: c'è ancora il problema dei diritti televisivi. Gli organizzatori delle gare si incontreranno a fine mese con Ecclestone, per decidere l'entità e soprattutto la proprietà dei diritti televisivi, problema che già aveva fatto saltare il campionato, ripescato poi in extremis. Gli organizzatori si opporranno ad ogni richiesta troppo esosa da parte della Federazione: più i diritti saranno accessibili, ovviamente, e più televisioni potranno permettersi di acquisirli, smettendo così le immagini in tutto il mondo.

29 dicembre-16 gennaio	<b>Parigi-Dakar-Parigi</b>
7-17 aprile	<b>Tunisia</b>
11-20 maggio	<b>Atlas</b>
23-26 giugno	<b>Baja Portugal</b>
21-24 luglio	<b>Baja Aragon</b>
28-29 agosto	<b>Italian Baja</b>
2-12 ottobre	<b>Faraoni</b>
9-12 novembre	<b>Uae Desert Challenge</b>

riserva: 19-27 agosto **Australian Safari**

## LA CLASSIFICA '93

Ecco la classifica della Coppa del mondo rally-raid dopo il Faraoni e prima dell'ultima prova in programma, l'Uae Desert Challenge che si disputerà a novembre. Al comando, a pari punti, i due della Citroën: Lartigue e Salonen. Per il gioco degli scarti infatti (sono validi 4 risultati su 6), Fontenay deve togliere dal suo score i punti della Baja Aragon e in quel modo il francese della Mitsubishi viene superato dalla coppia di piloti Citroën...

	ATLAS 19-28 maggio	BAJA SARDEGNA 10-13 giugno	BAJA PORTUGAL 1-4 luglio	BAJA ARAGON 22-25 luglio	FARAONI 1-13 ottobre	UAE DESERT CHALLENGE 18-20 novembre	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
<b>Lartigue</b>	13	-	29	29	16		87	87
<b>Salonen</b>	21	-	21	16	29		87	87
<b>Fontenay</b>	15	29	19	11	19		93	82
<b>Servia</b>	7	21	10	-	15		53	53
<b>DeLavergne</b>	13	-	17	9	-		39	39
<b>Schlesser</b>	-	-	16	-	21		37	37

avevano relegato in settima posizione. In testa fino a metà gara c'era stata un'altra Citroën, quella di Auriol, che sembrava poter bissare il successo ottenuto nel '90 al volante della Lada Samara. Ed invece il popolare francese è andato ad incastrarsi su una montagna per un errore di navigazione ed è stato addirittura squalificato per essere poi rientrato al campo in elicottero. Una dopo l'altra, quasi per una sorta di maledizione, le vetture in testa si sono ritirate. Saby ha rotto il motore quasi subito, Ambrosino si è capotato, come detto Al Hajri si è girato sottosopra in una duna tagliata. E Salonen si è trovato primo, proprio lui che Fréguelin aveva relegato, insieme a Lartigue, al ruolo di assistenza veloce. E invece adesso i due piloti

sono in testa alla classifica di coppa del mondo, una classifica che, in maniera assurda, tiene conto di soli quattro risultati su un totale di sei gare in calendario. In questo modo la Citroën ha potuto decidere di non disputare due gare (Sardegna ed Emirati Arabi) e chi invece, come Fontenay, se l'è sorbite tutte, si trova costretto a dover scartare i risultati. Sono cose che nella prossima coppa non dovranno più accadere: gli organizzatori hanno già annunciato una revisione del regolamento adottato quest'anno. Addirittura, si sta pensando di inserire all'interno della nuova bozza di regolamento una clausola che stabilisca come il vincitore della Coppa debba per forza aver vinto almeno una delle gare africane.

**ITALIANI.** Maurizio Traglio ed Alessandro Pio sono riusciti a conquistare la Coppa del Mondo T4 1993, riservata alla categoria camion: anche se... non hanno fatto altro che vincere il Faraoni, unica gara valida per l'assegnazione del titolo! Una bella soddisfazione comunque per l'equipaggio, che se l'è dovuta vedere con avversari ben più esperti. Maurizio Traglio ha già corso con il camion lo scorso anno, sempre al Faraoni, ed una volta alla «Dakar», ma ha poi preferito presentarsi al via degli altri raid con i prototipi Mercedes 600 classe T3, ben più potenti e veloci. È però sui camion che ha riportato i migliori risultati. Traglio ha cominciato a correre in moto, dieci di anni fa, ed è poi passato ai rally raid nell'85. ■



foto: SOLDANO-DPPI

■ **JUNIORES.** Distrarci nei regolamenti per i titoli minori del panorama tricolore non è semplice e c'è il rischio di sbagliare, specie nella identificazione dei piloti aventi diritto alla qualifica di Juniores (che non sempre coincide con quella indicata nelle classifiche delle singole gare). Risultato: il titolo Juniores del Campionato Assoluto non è andato, come scritto su As N. 42, a Dallavilla ma a Sartori, con un solo punto di differenza tra i due. Onore al merito del pilota della Peugeot, che ha così unito questo alloro al successo nel Trofeo Peugeot, mentre Dallavilla si deve accontentare della piazza d'onore davanti al grande deluso Oldrati. Questi, con il titolo ormai in pugno, è stato costretto al ritiro a Sanremo quando la sua assistenza non è riuscita a ripristinarli in tempo utile la vettura dopo una uscita di strada.

■ **MOTOCICLISTI.** Efficacissimi anche quest'anno al rally di Sanremo i motociclisti che hanno garantito ai giornalisti presenti in sala stampa le informazioni in tempo reale (via telefono) di fine prova del rally. Tre le coppie impegnate, sotto la regia di Silvia Galleni: i piloti del Moto Club Sanremo Carlo Brizio, Pasquale Di Muccio e Silvano Oreggia e i navigatori Paolo Blenio, Davide Cattaruzza e Maurizio Paliaga.

■ **CAMBIO DATA.** Gli organizzatori del rally Golfo dell'Asinara (Sassari) hanno chiesto e ottenuto lo spostamento del loro rally, valido anche nel '94 per il Trofeo Terra, dal 22 maggio inizialmente previsto al 24 settembre. Uno spostamento che migliora notevolmente la distribuzione delle gare sterrate durante la prossima stagione: all'origine c'era infatti una sosta lunghissima, da fine luglio (Conca D'Oro) a fine ottobre (San Marino).

■ **RIAMMESSI.** Giustizia è fatta! Squalificati dopo il rally di Limone per una controversa storia di lavorazioni irregolari all'albero motore delle loro Fiat Cinquecento, Fabio Olocco e Francesco Pozzi (rispettivamente 2. e 3. nella gara piemontese alle spalle di Dallavilla) sono stati riammessi in classifica.



La Ford Escort Cosworth si avvicina sempre più a Carlos Sainz, l'asso spagnolo che con il rally di Spagna conclude la sua poco felice esperienza con la Lancia Delta. Addio con vittoria?

ANCORA APERTA LA QUESTIONE «TERZA ESCORT»

# Ford-Sainz ma col dubbio

Dal Salone dell'auto di Tokyo, la scorsa settimana, è arrivata una schiarita sulla vicenda, comunque non ancora conclusa, che ha per protagonista Carlos Sainz: la Subaru ha fatto sapere che nel team Prodrive per il mondiale '94 non ci sarà lo spagnolo, comunicando invece che al momento gli unici due piloti

certi sono McRae e Vatanen. La stessa posizione l'ha ribadita il responsabile della Prodrive David Richards. Intanto, il francese Francois Chatriot, si è offerto alla Prodrive per due rally di asfalto, Montecarlo e Corsica. Il passaggio di Sainz alla Ford, la seconda opzione prospettata dal madrileno, è dunque im-

minente. Tuttavia l'operazione presenta ancora alcuni punti interrogativi. La Ford non sembra in grado di schierare tre vetture in ogni gara (oltre a quella di Sainz, le Escort di Biasion e di Delecour), mentre lo spagnolo intende affrontare una stagione completa. La trattativa è perciò indirizzata nel trovare una

soluzione per la terza Escort ufficiale, quindi un team che la assista in almeno tre prove di campionato. La negoziazione è serrata, i tempi stringono. In questa fase l'intervento dello sponsor Repsol è fondamentale: la Ford doveva rinnovare ancora un mese l'accordo con la Mobil, ma non l'ha fatto. (m. rav.)

a cura di SERGIO REMONDINO



APPIEDATO L'ITALIANO

## Per Aghini annullata la Spagna

Con una decisione inaspettata, visto che la gara era prevista dagli accordi di inizio stagione, il Jolly Club non schiererà Andrea Aghini al rally di Spagna, preferendo affidare la seconda Delta disponibile (a sinistra) all'uruguayano Gustavo Trelles, la cui presenza è garantita da uno sponsor personale, come già accaduto nelle altre tre

prove del mondiale disputate quest'anno con i colori della scuderia milanese. La scelta di rinunciare al pilota toscano, hanno fatto sapere dal Jolly, è dovuta all'indisponibilità di vetture; gli incidenti in cui sono rimaste coinvolte le Delta hanno ridotto agli sgoccioli il parco macchine utilizzabile a disposizione del team italiano. Tuttavia, la sensa-

ACCORDO BIENNALE CON LA CASA NIPPONICA

# E la Pirelli «sposa» la Subaru

Dopo una trattativa protrattasi per mesi, la Pirelli e la Subaru hanno infine raggiunto l'intesa. L'accordo, siglato la scorsa settimana in occasione del Salone dell'Auto di Tokyo, ha validità biennale e prevede l'impegno della Pirelli per la fornitura e lo sviluppo di pneumatici specifici al team Prodrive-Subaru nelle prove del campionato del mondo rally, che la squadra diretta da David Richards affronterà con la nuova Impreza Gruppo A (nella foto con Vatanen al 1000 Laghi). Accordandosi con la Casa giapponese, la Pirelli si è dunque assicurata un partner di alto livello, potenzialmente in grado di puntare al titolo mondiale già l'anno prossimo, che le permette di rientrare a tempo pieno nei



grandi rally internazionali dopo la presenza limitata quest'anno alla collaborazione con la scuderia Astra e col Jolly Club. Intanto, con una mossa a sorpresa, al rally di Spagna la Delta-

Jolly di Carlos Sainz sarà equipaggiata con pneumatici Pirelli; a determinare la rottura dell'accordo tra la Michelin e il Jolly Club è stato il risultato del rally di Sanremo.

CINQUE EQUIPAGGI IN PIÙ A VARANO

## Trofeo Cinquecento sono 55 i finalisti

Saranno 55 anziché 50 come inizialmente previsto gli equipaggi che potranno partecipare alla finalissima di Varano nella quale sarà assegnato il super premio per il miglior «under 25» del Trofeo Cinquecento. Una piccola novità, che darà la possibilità a cinque piloti in più di farsi valere nella kermesse in programma dal 24 al 28 no-

vembre. A proposito del super premio finale, riservato al miglior «under 25» la Fiat ha precisato che «il vincitore dovrà presentare un programma da svolgersi, anche con vetture della concorrenza, nell'ambito dei campionati: Assoluto, Promozione, Terra». In attesa del calendario per il prossimo anno, quando scompariranno i due

gironi e si passerà alla formula unica, arriva la conferma sia per il tipo di vettura, ancora la Fiat Cinquecento di 900 cc, e per le gomme, ancora della Michelin. Sarà quasi certamente elevato, infine, il montepremi. Nella finalissima, per concludere, saranno al via (senza prendere, né togliere punti) 5 equipaggi francesi e 5 tedeschi.

PER LE CASE C'È LA WRTA

## Team e piloti in associazione

Le squadre e i piloti impegnati nel mondiale rally stanno dando vita a vere e proprie associazioni di categoria, il cui scopo è di tutelare gli interessi comuni. I primi a darsi una struttura sono stati i team con la Wrta, World Rally Team Association, che prende corpo sulle ceneri della ex Oica (Organizzazione Costruttori), la quale tuttavia faceva parte della Federazione internazionale. La Wrta, invece, è un'organizzazione autonoma, alla quale hanno già aderito la Toyota, la Subaru Prodrive e la Ford, mentre anche la Renault si è dichiarata interessata all'iniziativa. Sul fronte dei piloti, l'intenzione di creare un'associazione era stata discussa tra i top drivers del mondiale già in occasione del rally di Australia e si sta concretizzando. Molto probabilmente già al prossimo rally di Montecarlo i piloti potrebbero essere riuniti in un club, una sorta di «sindacato» che suggerisca e proponga alla Fia soluzioni ai problemi della specialità. Tra i sostenitori di una associazione, i più convinti sono Miki Biasion e Carlos Sainz.

zione diffusa è che con questa sgradevole decisione si siano volute scaricare su Andrea Aghini le colpe per una stagione andata male, per scelte di campo che non hanno prodotto risultati. Il toscano doveva affrontare 6 prove del mondiale; la spedizione in Spagna sarebbe stata l'ultima gara contemplata dal contratto. Invece, paradossalmente ad Aghini è stata conteggiata anche la partecipazione al rally di Madeira, prova valida per il campionato Europeo, quindi non prevista tra le 6 dell'accordo. Aghini meritava un trattamento migliore.

(m. rav.)



## L'ultima uscita della Delta

Abbandonata la formula del percorso misto asfalto-terra per quella tutto asfalto, il rally di Spagna '93 diventa determinante per il campionato Piloti, la cui classifica concede ancora qualche chance a Francois Delecour. Vincendo in Catalunya, e col leader Kankkunen non piazzato nei primi tre, il francese della Ford può ancora sperare di rovesciare le sorti del campionato nella sfida finale al Rac di Gran Bretagna. Intanto il rally di Spagna è anche l'ultima uscita ufficiale della Lancia Delta...

## Il programma

### Martedì 2 novembre

Prima tappa: km 675 con 12 prove speciali pari a km 198

### MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE

Seconda tappa: km 700 con 10 prove speciali pari a km 185

### GIOVEDÌ 4 NOVEMBRE

Terza tappa (finale): km 375 con 7 prove speciali pari a km 132

**Percorso totale:** km 1750 con 29 prove speciali (tutte di asfalto) pari a km 515

**Partenza e arrivo** sono a Lloret de Mar

## Così il campionato

L'edizione '93 del rally di Spagna, che ha anche la denominazione di Rally Catalunya-Costa Brava, è valida quale 12esima prova del campionato del mondo Marche e Piloti, della Coppa Fia Gruppo N, della Coppa Fia 2 litri riservata alle vetture Gruppo A con motore di 2000 cc e trazione anteriore, e per la Coppa Fia dame, il cui titolo è già stato assegnato alla francese Christine Driano. Ecco le classifiche provvisorie.

**PILOTI** - 1. Kankkunen punti 111; 2. Delecour 82; 3. Auriol 71; 4. Biasion 66; 5. McRae, Sainz 50; 7. Vatanen 30; 8. Eriksson, Mäkinen 26; 10. Alen 25; 11. Aghini, Trelles 22; 13. Jonsson, Cunico 20.

**MARCHE** - 1. Toyota punti 151 (campione 1993); 2. Ford 125; 3. Subaru 100; 4. Lancia 84; 5. Mitsubishi 69

**COPPA FIA GR. N** - 1. Fassina punti 43; 2. Coutinho 28; 3. Kytölehto 23; 4. Bin Sulayem, Hellman, 15; 6. Ordynski, Fujimoto, Shamj, Backlund, Spiliotis, Travaglia, Manfrinato 13.

**COPPA FIA 2 LITRI** - 1. Opel-General Motors punti 56; 2. Skoda 43; 3. Peugeot 32; 4. Citroën, Lada 24.

## I principali iscritti

EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.	NAZ.
Sainz-Moya	Lancia Delta Hf	A	E-E
Kankkunen-Grist	Toyota Celica 4Wd	A	SF-GB
Auriol-Occelli	Toyota Celica 4Wd	A	F-F
Delecour-Grataloup	Ford Escort Cosworth A	F-F	
Biasion-Siviero	Ford Escort Cosworth A	I-I	
Fiorio-Brambilla	Lancia Delta Hf	A	I-I
Trelles-Del Buono	Lancia Delta Hf	A	U-RA
Fassina-Pirollo	Mazda 323 Gt-R	N	I-I
Thiry-Prevot	Opel Astra 16V	A	B-B
Bin Sulayem-Morgan	Ford Escort Cosworth N	UAE	IRL
Coutinho-Lisboa	Ford Escort Cosworth N	P-P	
Bardolet-Muntada	Opel Astra 16V	A	E-E
Sibera-Gross	Skoda Favorit 136L	A	CS-CS
Triner-Klima	Skoda Favorit 136L	A	CS-CS
Climent-Munoz	Opel Astra 16V	A	E-E
Moratal-Rodriguez	Peugeot 309 16V	A	E-E
Alonso-Belzunces	Ford Escort Cosworth N	E-E	
Cima-Martinez	Renault Clio 16V 2.0	A	E-E
Bedini-Bettini	Ford Escort Cosworth N	I-I	
Melani-Bardi	Lancia Delta Hf	N	I-I

**Rallygame Classifiche**

**GRUPPO N**

**Classe 1000:** 1. Medici-Davolio (Peugeot 106 Xn) 15 punti.

**Classe 1400:** 1. Cannino 28 punti; 2. Bertinotti-Pavese 20; 3. Sturnio-Gismondo 16; 4. D'Abramo-Berno 15; 5. Freschi-De Nardi 14; 6. Cocino-Guglielmi 11 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Pagano-Arena 35 punti; 2. Mastrazzo-Mastrazzo e Menichi-Garavaldi 30; 4. Serio-Saja e Cantarella 16; 6. Longo-Aglicco, Vallisneri-Nucifora (Peugeot 205), Paperini, Giboni, Roggiani (Peugeot 205), Porro e Ghigin-Dal Ponte 10 (tutti gli altri su Opel Corsa).

**Classe 2000:** 1. Viberti-Putzu 26 punti; 2. Laganà-Guglielmi (Renault Clio) 20 punti; 3. Gaetti (Opel Astra) e Boccalatte (Opel Kadett) 18; 5. Cioni (Renault Clio) e D'Arcio (Opel Kadett) 16 (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16).

**Classe 2500:** 1. Settembrini-Boselli 40 punti; 2. Orenco-Ardissone e Pucci L. 20; 4. Motta 16; 5. Schena-Montagna 14; 6. Alessi-Gilberto 12 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Rosso-Ronzano (Ford Sierra) e Polsell-Bianchi 26 punti; 3. Di Miceli-Riggio e Benazzo-Bocca 20; 5. Guarducci (Ford Sierra) 12; 6. Marasti (Ford Sierra), Fazio-Molendini, Bizzarri-Bizzarri (Lancia Delta), Manfrinato-Condotta (Ford Sierra), Griotti (Ford Sierra), Porro-Zermini, Cerato-Scaramuzza, Bedini, Rindone (Lancia Delta), Muller, Agostoni, Bertolini-Tumaini (Lancia Delta) e Garbuglia 10 (tutti gli altri su Ford Escort).

**GRUPPO A**

**Classe 1000:** 1. Fusaro-Vaccari 15 punti; 2. Manfrinetti-Branda 8; 3. Battistel-Valmassoi 6; 4. Gioli, Cuneo-Giganti, Morra-Mentoni (Peugeot 106 Xn) e Muggittu-Arru (Seat Marbella) 5; 8. Cariani-Fornasier 4 (tutti gli altri su Fiat Cinquecento).

**Classe 1400:** 1. Grossi-Pasquali (Citroën Ax) 40 punti; 2. Fontani-Spelti 28; 3. Fausone 16; 4. Zanotti (Citroën/Peugeot) 14; 5. Topazzini 12 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Boria-Martinelli 30 punti; 2. Gonzo 21; 3. Apolloni-Di Salvo 20; 4. Canevari-Murdolo 18; 5. Michelis-Santoro 16; 6. Pensa, Castellazzi-Delfino (Ford Escort/Toyota) e Mazzucchelli (Ford Fiesta) 12 (tutti gli altri su Opel Corsa).

**Classe 2000:** 1. Vallino-Abate (Peugeot 309) 26 punti; 2. Russo-Pistarino (Peugeot 405) e Fiora-Sghedoni (Renault Clio) 20; 4. Pasi (Fiat Ritmo) 16; 5. Scolaro-Miranda 15; 6. Scattolon-Camerini 12 (tutti gli altri su Opel Kadett).

**Classe 2500:** 1. Prinetto-Comollo e Vecchi-Mazzini (Bmw M3) 20 punti; 3. Berri-Raviolo 16; 4. Laurini (Fiat Uno T) 14; 5. Villa-Villa, Capocelli-Topazzini, Basso-Andriolo (Bmw M3), Mastroianni-Carozzi, Panizza, Mazzotti, Falleri (Bmw M3), e Forcellini-Conti (Fiat Uno) 10 (tutti gli altri su Renault 5).

**Classe oltre 2500:** 1. De Cecco 20 punti; 2. Leoni 18; 3. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort) 17; 4. Zonca-Martini (Ford Escort) e Pianezzo-la-Roggia 16; 6. Dissegna-Paganelli 14 (gli altri su Lancia Delta) **(La classifica è aggiornata dopo il rally di Modena).**

MA ANCHE FASSINA HA QUALCHE SPERANZA

# È Viale il secondo Jolly?

**S**treffa finale per quel che concerne i dettagli del programma Ford Italia — Jolly Club — Martini che porterà la squadra milanese a gestire la Ford Escort Cosworth che punterà al titolo italiano '94: una sorta di stagione test che potrebbe fare da preludio per il Jolly Club alla gestione delle vetture ufficiali nel mondiale della stagione '95. Pilota di punta, ed unico a fregiarsi dell'egida Ford Italia, sarà Franco Cunico, che disporrà di una vettura allestita a Boreham. Ma il Jolly Club gli affiancherà una seconda Escort realizzata in Inghilterra: per il volante di questa vettura sono in ballottaggio diversi piloti, anche se allo stato attuale il nome più accreditato è quello di Antonio Viale (nella foto) e qualche piccola speranza la coltiva ancora Alessandro Fassina. Almeno inizialmente l'impegno è previsto per il solo

campionato italiano, ma non è da escludere che in base ai risultati delle prime gare questo possa essere esteso anche al campionato europeo: va infatti ricordato che ben sei delle gare del tricolore hanno validità anche per la serie continentale e che quattro di esse si disputeranno entro maggio: Piancavallo, Costa Smeralda, Mille Miglia e Targa Florio, con 800 punti in pa-

lio. Le vetture del Jolly Club verranno «rialzate» dal personale del team, con la collaborazione e il supporto del reparto corse inglese, ma resta attuale l'ipotesi che si possa arrivare ad una collaborazione con la Pro.Motor.Sport. Grazie al successo sanremese, infatti, ora Boreham tiene in grande considerazione la squadra italiana e si è giunti finalmente ad un chiarimen-

to fra i rispettivi responsabili, dopo una stagione contraddistinta dagli scarissimi rapporti fra Vicenza e l'Inghilterra. Un eventuale rapporto di collaborazione fra Jolly Club e Pro.Motor.Sport consentirebbe una gestione più pratica del programma e la possibilità di disporre dei propulsori sviluppati a Vicenza e dotati dell'elettronica Marelli. In questo scenario la squadra veneta si dedicherebbe autonomamente al campionato Promozione con uno o due piloti (in prediletto Travaglia e Pasquali, ma ci sarebbero diverse interessanti alternative quali Navarra, Fiora e Dallavilla) oltre ad una serie di partecipazioni di prestigio (Pasquali e anche Cerrato). Per la squadra di Fabio Penariol ci sarà comunque la ripresa dell'attività nelle gare nazionali, accantonata nelle ultime due stagioni.

Gianni Cogni

PHOTO A



**AL CIOCCHETTO**

**Formula tutto compreso**

Si aprono lunedì 1 novembre le pre-iscrizioni per il rally a inviti «Il Ciochetto», che quest'anno è in programma nei giorni 17-18 e 19 dicembre e che prevede un massimo di 70 equipaggi al via. La gara organizzata dal Ciocco Sporting Club avrà quattro prove speciali da effettuare ciascuna tre volte, con possibilità di scartare il peggior risultato ottenuto in ciascuna di esse e quindi con classifica al meglio di due crono su tre. Fra le



A SAN MARINO DOPO UN GRAVE INCIDENTE

## Per Grossi impresa Titanica

È un San Marino che si preannuncia davvero ricco di motivi d'interesse e con oltre 120 iscritti. La gara del Titano, in programma venerdì 29 e sabato 30 ottobre, non solo è il penultimo appuntamento di un Trofeo Terra ancora da decidere, ma ha anche nel suo elenco iscritti una serie di possibili pretendenti al successo che non sono in lotta nella serie sterrata. Si intrecciano così i destini e le ambizioni di piloti spinti da motivazioni diversissime, a cominciare da quelle di chi correrà per la gloria di un successo isolato ma comunque appagante. Come Gabriele Noberasco, Massimo Ercolani, Enrico Bertone: sono tre piloti che possono tranquillamente puntare alla vittoria e partico-

larmente da seguire sarà la gara del ligure. Noberasco avrà infatti a disposizione una Ford Escort della Pro. Motor. Sport «nuova di fabbrica». Tra i pretendenti al Trofeo Terra il riminese «Pucci» Grossi è quello con più punti in classifica ma è anche quello che rischia più di tutti. Grossi, infatti, è al rientro dopo quasi quattro mesi di inattività (nella foto è impegnato sulle Delta al rally d'Abruzzo) ma soprattutto dopo un grave incidente motociclistico nel quale si è rotto la spalla destra e il polso sinistro... I rivali Andrea Navarra e Sergio Pianezzola non staranno certo a guardare, così come Paola De Martini, alla quale la matematica non nega la speranza nel titolo riservato alla serie sterrata.

**GLI ORARI.** Prima tappa: partenza venerdì 29 alle ore 13.31, arrivo dalle 20.03. Seconda tappa: partenza sabato 30 dalle ore 8.01, arrivo dalle ore 21.18. (Partenze e arrivi sono a San Marino). Nella prima tappa sono in programma 6 speciali, nella seconda 12, tutte su fondo sterrato, per un totale di 302 km su complessivi 771.

**INFORALLY.** Per avere informazioni sull'andamento della gara si potrà comporre lo 0549-990532.

**LE CLASSIFICHE.** Assoluta Trofeo Terra: 1. Grossi 60 punti; 2. Navarra 56; 3. Pianezzola 46; 4. De Martini 26. Gruppo N: 1. Griotti 52 punti; 2. Reggini 47; 3. Stagno 35; 4. Fabbri 31; 5. Bertolini 23.

PER IL DECLASSAMENTO '94

## Elba rinuncia?

La scelta della Csaì di declassare il rally dell'Isola d'Elba da gara valida per il Campionato Assoluto, come è stato nel '93, a prova del Promozione ha suscitato una profonda amarezza, se non già un senso di sconforto totale, tra le fila del Comitato promotore della manifestazione elbana. Dopo essersi prodigati con successo negli ultimi anni per riportare in alto la corsa, gli isolani vedono adesso penalizzati i loro sforzi dalla mancata titolazione e dalla collocazione nel calendario nazionale: la data assegnata, l'ultimo fine settimana di maggio, è considerata «impossibile», essendo l'Elba in quel periodo già presa d'assalto dai turisti, quindi il rischio di evidenti problemi per quanto riguarda la disponibilità alberghiera. Di fronte alle scelte della Csaì, il Comitato promotore sembra fermamente intenzionato a rinunciare all'organizzazione della 25esima edizione, rimandando alla stessa Commissione sportiva il compito di allestire il rally dell'Isola d'Elba. La gara rischia dunque di non disputarsi nonostante l'alto gradimento sull'edizione '93 emerso da un sondaggio effettuato recentemente tra 13 piloti, tra cui il vincitore di quest'anno Cerrato: solo uno aveva espresso parere negativo.

(m. rav.)

## SPECIAL STAGE

Dopo le ottime prestazioni di Piero Liatti al Sanremo il team **Art** punta a un '94 da prima linea. Ecco come

**MAURIZIO RAVAGLIA**

Visto come si erano messe le cose nelle prime cinque prove speciali, con Piero Liatti e la Subaru Legacy sorprendentemente secondi alle spalle di Delecour e della Ford, il risultato del rally di Sanremo ha lasciato l'amaro in bocca agli uomini del team modenese Alessandrini Racing & Technology. Il quinto posto finale conquistato da Liatti non rispecchia la formidabile corsa del biellese: dopo la malaugurata uscita di strada causata da una pozza d'acqua, il pilota della Art è stato autore di una spettacolare sequenza di scratch, 8 contro i 9 del recordman Cunico. Dietro la prestazione di Liatti al rally d'Italia c'è il lavoro svolto dalla équipe di Paolo Alessandrini: la Legacy allestita dalla Prodrive ma sviluppata dalla factory modenese per le esigenze dei percorsi di asfalto ha fornito performances da assoluto. Paolo Alessandrini, 38enne ex pilota, oggi manager a tempo pieno della Art, racconta come il team e Liatti sono arrivati a questo risultato.

«Abbiamo effettuato parecchi test prima del Sanremo, durante i quali il nostro impegno è stato soprattutto nel migliorare l'assetto della Legacy in configurazione "Corsica" utilizzando soluzioni studiate dai nostri tecnici e particolari realizzati dalla Art. Piero è stato formidabile nel deliberare gli accorgimenti. Sull'asfalto è il più veloce tra i piloti Subaru. Per la corsa italiana la Prodrive ci ha fornito un motore ultimo allestimento e una nuova trasmissione, oltre alla revisione completa della vettura e a un team di 6 meccanici. Senza l'episodio dell'uscita di strada, e la

successiva penalizzazione, sono convinto che Liatti avrebbe lottato con Cunico per la vittoria. Il tutto con solamente 7 mezzi di assistenza. Siamo un team piccolo ma molto motivato».

— Quali appoggi vi aspettate adesso, dalla Subaru?

«Già il fatto che al Sanremo la Subaru ci abbia affidato dello status di team ufficiale per il punteggio del Marche è stato per noi motivo di orgoglio. Peccato solamente che dalla Subaru Italia non abbiamo ricevuto alcun appoggio. Con la Prodrive la collaborazione è perfetta, l'anno prossimo la partnership sarà ancora più stretta. Il nostro obiettivo è di affrontare il campionato italiano con la Impreza, di cui la Art sarà la prima squadra a ricevere la scocca, con l'intenzione di puntare in alto. Inoltre, stiamo già studiando di allestire una versione Gruppo N della Impreza, un modello che rappresenta una valida alternativa per i piloti privati, soprattutto per l'interessante rapporto prestazioni-costi che permette».

**«Il rapporto con la Prodrive continuerà Della Impreza allestiremo anche una versione Gr.N»**

**La Legacy-Art di Liatti al Sanremo: è risultata la più veloce in 8 prove**

SOLDANO-DPPI



# LA NOVITÀ PORSCHE 911

# Regina senza tempo



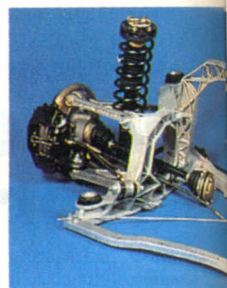
In trent'anni di vita la sportiva tedesca è rimasta fedele a se stessa ma sempre al passo con l'evoluzione tecnica. L'ultima generazione della Carrera è più potente e guidabile.

**Prezzo** Lire 134.089.200; (Iva inclusa); **Cilindrata:** 3600 cc

**Potenza max:** 272 cv; **Velocità max:** 270 kmh;

**PRO** prestazioni, frenata, sicurezza

**CONTRO** prezzo elevato



## CARLO MASSAGRANDE

**C**AP FERRAT — La Porsche 911 ha oltre trent'anni ma costituisce ancora un ambizioso traguardo per ogni automobilista, perché questo modello non è una Porsche ma «la Porsche». A tuttoggi la 911 rappresenta i 2/3 del totale delle vendite della Casa di Stoccarda e la nuova versione si presenta completamente rinnovata, ma sempre inconfondibile. I tecnici infatti hanno saputo apportare alla 911 aggiornamenti tecnologici di primaria importanza, riuscendo però a mantenere quella linea antica ma classicamente moderna, tanto apprezzata, un compito non facile. Guidare una Porsche in maniera sportiva, non è da tutti, soprattutto la 911 che richiede al pilota molta attenzione nei percorsi misti per quel caratteristico sovrasterzo di potenza in curva tutto da controllare. La modifica tecnica più marcata di questo modello Porsche sta nella sospensione posteriore che, lasciato l'assale a bracci obliqui, adotta ora un assale interamente nuovo a bracci multipli con telaio ausiliario, che ha richiesto modifiche costruttive fondamentali, una soluzione tipica delle vetture da competizione. Ebbene la nuova 911 Carrera, è così più facile da guidare soprattutto nell'inserimento in curva e nella percorrenza della traiettoria: lo confermano anche i tempi di raffronto in un tracciato a slalom fra il modello precedente e quello attuale. Anche beccheggio e rollio sono fortemente contenuti. La cilindrata è rimasta invariata per non aumentare consumi e inquinamento, ma la potenza, grazie a una serie di interventi meccanici ed elettronici è aumentata del 9%, passando da 250 a 272 cavalli. Due sono le marmitte e due i catalizzatori. Un'altra importante miglioria appor-

tata a questo modello riguarda la frenata, già ottima prima, ora a dir poco eccezionale nell'efficacia e nella modulabilità, grazie ai dischi ventilati e forati e l'ultima edizione dell'Abs Bosch. Le cifre del comportamento in frenata della Porsche 911 Carrera ultima edizione sono eloquenti: da 100 kmh a 0, occorrono 2 secondi e 7/10, da 160 kmh a 0 4"1 e da 200 kmh a 0 5"3! La 911 Carrera modello 1994 è nuova anche nel cambio che è ora a sei marce ed è in grado di permettere una velocità massima di 270 kmh (10 in più rispetto al modello precedente) raggiungibile in sesta velocità. Al regime di potenza massima di 6100 giri. La manovrabilità del cambio è superba e anche con il Tiptronic la guida è sempre sportiva: si tratta infatti di un sistema di trasmissione che permette di scegliere tra variazione automatica vera e propria e quella semiautomatica, che elimina l'uso della frizione. Il Tiptronic costa comunque sette milioni di lire. La 911 Carrera dell'ultima generazione è stata ritoccata nella linea in più punti, soprattutto nei fianchi posteriori comunque intelligentemente raccordati mantenendo lo stile originale. Novità nel si-

stema del tergicristallo a doppia spazzola parallela con superficie doppiamente deter-sa. Aumentata la portata dei fari, ora collocati più in basso nei parafranghi meno sporgenti con proiettori ellissoidali di nuova progettazione. Lo spoiler posteriore che fuoriesce automaticamente a 80 kmh, è di superficie leggermente più grande. La carrozzeria ha una rigidità torsionale maggiore del 20% e il sottoscocca rivestito con effetto di depressione, riduce la



# La scheda TECNICA

## Sospensione nuova

Per rendere più controllabile il fisiologico sovrasterzo di potenza della 911, sull'ultima generazione è stata impiegata una nuova sospensione posteriore multibracci con telaio ausiliario. Inoltre è disponibile come optional un sistema di controllo della trazione (denominato Abd) per evitare il pattinamento di una delle ruote motrici sui fondi viscosi, l'Abd agisce fino a 70 kmh.

### Motore

dei cilindri boxer, raffreddato ad aria con lubrificazione a carter secco; *cilindrata* 3600 cc; *alesaggio* × *corsa* 100 × 76,4 mm; *rapporto di compressione* 11,3:1; *alimentazione* a iniezione multipoint sequenziale Bosch M 2.10; *distribuzione* due alberi a camme in testa, uno per bancata; doppia accensione a candele contrapposte, due valvole per cilindro con recupero idraulico del gioco delle punterie; *potenza massima* 272 cv a 6100 giri; *coppia massima* 33,63 kgm a 5000 giri.

### Trasmissione

Trazione posteriore; cambio meccanico a sei marce, optional cambio automatico Tiptronic; frizione monodisco a secco.

### Autotelaio

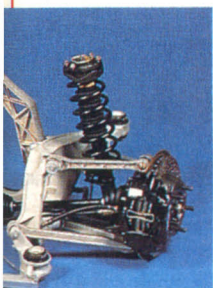
scocca autoportante; *sospensioni* anteriore a montanti elastici di tipo Mc Pherson e posteriore a bracci multipli con telaio ausiliario; *impianto frenante* a disco sulle quattro ruote tutti ventilati e forati con pinze a quattro pistoncini anteriori e posteriori, sistema antibloccaggio Abs 5; *sterzo* a cremagliera; *ruote* in lega 7J × 17 pollici anteriormente e 9J × 17 pollici posteriormente; *pneumatici* 205/50 ZR 17 anteriori e 255/40 ZR 17 posteriori.

### Dimensioni e peso

*lunghezza* 4245 mm; *larghezza* 1735 mm; *altezza* 1300 mm; *passo* 2272 mm; *carreggiata anteriore* 1405 mm, *posteriore* 1444 mm; *volume bagagliaio* 123 litri; *serbatoio carburante* 72 litri; *peso* 1370 kg.

### Prestazioni e consumo

*Velocità massima* 270 kmh (265 kmh per la Tiptronic); *accelerazione* da 0 a 100 kmh 5"6 (6"6 Tiptronic); *consumo* a 120 kmh 10,9 km/litro.



portanza e la resistenza. In Germania sono riusciti nonostante tutte le migliorie apportate, a mantenere lo stesso prezzo che in Italia è invece passato a 134.089.000 lire di lire leggermente aumentato per effetto del cambio poco favorevole con il mar-

co. Una curiosità: la Porsche 911 del 1964 della prima serie (della quale esiste un solo modello in America) costava 22.900 marchi tedeschi che corrispondevano con il cambio di allora (dm/lire 170) a 3.893.000 lire. ■

**LINEA.** Inconfondibile è la prima cosa che viene in mente guardando il modello 993 della 911. La più grossa novità del frontale è rappresentata dai fari in posizione obliqua e i parafranghi più bassi

**INTERNO.** È un classico irrinunciabile: la plancia ha sempre i soliti cinque strumenti circolari con il contagiri al centro



## EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Pochissime vetture al mondo si identificano con la stessa marca produttrice, una di queste è la 911. In queste cinque immagini per giunta è visibile la continuità che lega le varie generazioni della 911 alla 356, sua diretta progenitrice degli anni '50. La sigla della berlina tedesca era 901, ma fu cambiata in 911 perché i numeri con lo zero in mezzo erano già stati depositati dalla Peugeot.



**Le gallerie in bianco con il titanio**

La colorazione bianca, ottenuta con il biossido di titanio, della pavimentazione delle gallerie sta dando ottimi risultati. Recentemente sono entrati in funzione tre tunnel autostradali nei pressi di Ginevra, con l'asfalto colorato di bianco grazie all'impiego del Bayeritan. Con questa soluzione si determinano condizioni di maggiore luminosità nelle gallerie, diminuisce il contrasto tra l'esterno e l'interno del tunnel, ciò permette inoltre al guidatore una migliore assuefazione al variare delle condizioni di luce, inoltre ogni ostacolo è più visibile. Quanto ai costi va detto che queste pavimentazioni comportano una spesa di un 3-4% superiore alle soluzioni tradizionali, un costo che può rapidamente venire compensato dai minori costi che richiede l'illuminazione.

■ **BFGOODRICH.** Recentemente la Kleber ha iniziato a distribuire in Italia le gomme da fuoristrada BfGoodrich. La Casa con sede a Akron, nell'Ohio, potrà così contare per la commercializzazione e anche l'assistenza sulla rete italiana della Kleber, che conta ben trecento punti vendita. Ogni eventuale informazione potrà essere richiesta alla stessa Kleber Italiana, telefono 011-9885333.

**Prezzo-lancio per la Xantia 1.6 iniezione**

In occasione del lancio della Citroën Xantia 1.6 iniezione è stato fissato un prezzo di lancio particolare di 24.930.500 lire, chiavi in mano. In questa somma è compreso il «pack elettrico», ovvero alzacristalli elettrici anteriori e chiusura centralizzata oltre al sedile posteriore sdoppiato, per un valore di 1.169.770 lire. Questa offerta sarà valida fino al 31 dicembre di quest'anno.

■ **VERNICI.** La scorsa settimana è entrato in funzione nel Brandeburgo, in Germania un nuovo stabilimento della Basf per la produzione di vernici a base acqua. La tecnologia ecologica delle vernici a base acqua permette di sostituire il 90% dei solventi organici con l'acqua; in questo settore la Basf è impegnata già dal 1987 e il maggior acquirente delle vernici a base acqua è l'industria automobilistica.



LA GOLF FINALMENTE STATION-WAGON

**Colpo di coda**

**P**er molte vetture la versione station-wagon rappresenta un'evoluzione abbastanza scontata della berlina; il caso della Golf è molto diverso. La conferma arriva appena si va a vedere quanto è effettivamente grande l'auto: controllando la lunghezza si nota che questa è aumentata di ben 32 cm, un valore non certo trascurabile per una vettura che nasce lunga quattro metri e due centimetri. Sono poi occorsi diciannove anni di attesa per vedere, dopo la nascita della prima Golf, la versione station-wagon, era quindi logico attendersi un lavoro accurato e così è stato. La Variant non nasce infatti per generazione spontanea, ma è frutto di un attento studio delle esigenze che pone questo tipo di vettura. Così è stata realizzata una nuova sospensione posteriore. Due erano gli obiettivi da raggiungere: il primo di ridurre gli ingombri dei passaruota posteriori per migliorare la capacità di carico; il secondo



**A diciannove anni dalla nascita la Volkswagen ha deciso di realizzare una versione familiare della Golf. La Variant, questo è il suo nome, è più lunga di 32 cm della berlina e ha una nuova sospensione posteriore per migliorare la capacità di carico**

era quello di migliorare la resistenza al maggiore peso da trasportare senza però passare a specifiche da... camioncino. Bastano pochi km di guida per notare che la Golf Variant nel comportamento su strada è uguale alla sorella senza coda, inoltre un'occhiata al metro e 64 cm del piano di carico conferma che l'accesso è decisamente buono e lo sfruttamento del volume totale disponibile di 1465 è agevole. Per non lasciare perdere nessuna opportunità, si è approfittato dei guadagni di spazio ottenuti grazie a un pianale più lungo e alle sospensioni meno ingombranti per montare un nuovo serbatoio, con una capacità aumentata a 60 litri. I motori saranno quattro a benzina di 1400cc (55cv), 1800 cc (75 cv), 1800 cc (90 cv) e 2000 cc (115cv) e due a gasolio, uno aspirato e l'altro turbo, entrambi di 1900 cc, il primo con 75 cv e l'altro con 90 cv. I prezzi partiranno da 25 milioni e le vendite inizieranno ai primi del '94.

a cura di **ETTORE MINGARDI**  
**ARTURO RIZZOLI**

INIEZIONE DI GRINTA DI HÖRMANN

# Un'Alfa 155 ... über alles

Il successo dell'Alfa nel Turismo tedesco con la 155 sta mostrando i suoi benefici anche sulla clientela che cerca qualche cosa di più particolare. Così, Hörmann ha messo a punto un interessante kit per la berlina milanese (nella foto a lato). Gli interventi riguardano estetica, assetto e motore. Nel primo caso si procede al montaggio di un'ala posteriore. Si passa poi alle ruote: sono disponibili cerchi di 7,5 pollici di canale e 17 di diametro, componibili in tre pezzi, capaci di ospitare gomme 215/40 x 17, ruote e pneumatici vengono venduti a 4523 marchi, circa quattro milioni e mezzo di lire; ad una cifra inferiore di circa un milione sono disponibili

ruote 8 x 17 pollici in pezzo unico. Successivamente vengono montati ammortizzatori dalla Koni che abbassano la vettura di 35 mm, e qui si spendono 1390 marchi, circa 1.360.000 lire. Infine, per il motore, esiste un kit, comprendente scarico e cen-

tralina per la 2.5 V6 che consente un guadagno di 20 cv, mentre con interventi più radicali la potenza della 2.0 Q4 può essere portata a valori tra i 220 e i 280 cv. Il numero di telefono di Hörmann è 0049-8374.8071 oppure 8374.8073.



ARRIVA LA PALM BEACH

## Peugeot 106 alla marinara

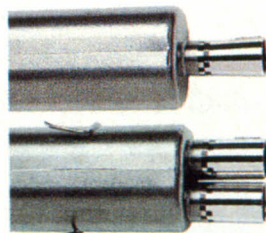
Per essere commercializzata in questi giorni d'autunno, la Peugeot 106 Palm Beach (nella foto sopra), potrebbe essere considerata un po'... fuori stagione. Le tinte, gli allestimenti e la sua grafica sono infatti decisamente solari, i loghi con palme e surf sono un'ulteriore conferma. È una vettura giovanile che si rivolge anche ai neopatentati, avendo una potenza di 50 cv, una velocità massima inferiore ai 150 kmh e un motore da 954 cc, infine può essere considerato... giovane anche il prezzo di 13.500.000 lire. Tutto è giocato sulla semplicità: basti pensare che non sono disponibili optional; solo tre sono i colori offerti: blu Miami, verde Fluorite e bianco. La dotazione accessoristica di serie prevede: lava-tergi lunotto, retrovisori esterni regolabili dall'interno e predisposizione per l'autoradio.

CON IL NUOVO GOODYEAR AQUATRED

## Sull'acqua in sicurezza



Molto spesso i pneumatici che garantiscono le migliori prestazioni di aderenza, sia sull'asciutto che sul bagnato, vengono realizzati nelle misure destinate alle vetture delle classi superiori, come se la sicurezza per le vetture meno aristocratiche fosse... un optional. La Goodyear con il nuovo Aquatred (nella foto a lato) ha invece voluto rivolgere un'attenzione particolare anche alle utilitarie, nello specifico alle vetture dei segmenti B e C, proponendo un pneumatico in grado di garantire un'ottima aderenza sul bagnato. Questo risultato è stato ottenuto con un disegno del battistrada piuttosto largo con andamento direzionale. Tutte le cose particolari hanno però un loro prezzo: così l'Aquatred costa circa un 7% in più rispetto a una normale gomma della medesima misura. Questo pneumatico è disponibile in misura da 165, 175 e 185 per diametri da 13 e 14 pollici e 185 x 15.



GAMMA CUP

## Nuovi scarichi sportivi Devil

La famiglia dei collettori di scarico speciali della Devil si allarga con l'arrivo della gamma Devil Cup (nella foto sopra) che si va ad affiancare alla Devil Inox. Le nuove marmitte sono caratterizzate da uscite perfettamente circolari a uno o due tubi. Questi scarichi, che sono costruiti in acciaio inox e hanno un rivestimento esterno in colore grigio, sono disponibili per tutte le sportive francesi, le Bmw 318 e 320,

Golf, Opel Astra e Corsa, Honda Crx e Civic, Ford Escort Xr3, Mazda 323 e Nissan Sunny. Prerogativa molto importante di queste marmitte sono una notevole resistenza alla corrosione, con una conseguente durata decisamente lunga, e un suono sportivo. I prezzi vanno dalle 450.000 alle 550.000 lire. Distributore della Devil per l'Italia è la Bear, via Cremona 7, Clusone (Bg); tel. 0346 - 23674.

UNA PROPOSTA FORD IN PIU'

## Fiesta in Blue

La vettura straniera più venduta in Italia propone un nuovo allestimento. Il nuovo look della Ford Fiesta si chiama Cayman blue. La nuova versione (nella foto a lato) si distingue per i paraurti in tinta con la carrozzeria, ottenibili a richiesta, un nuovo disegno delle coppe copriuota, inoltre la gamma dei colori metallizzati disponibili si arricchisce con l'arrivo del verde tormalina, grigio levante, rosso novello e, appunto, del Cayman Blue. Negli interni in velluto Rubic, in tonalità antracite o beige ed è stata aggiunta una consolle centrale. La dotazione di serie prevede alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata e cristalli atermici. Le motorizzazioni disponibili sono 1100 cc, 1300 (anche con cambio automatico) e 1800 diesel aspirato.



**IL VINCENTE**

Vincere con una Ferrari è nei sogni di ogni pilota **Marco Brand** c'è riuscito aggiudicandosi la serie Gt

**MAURIZIO MASINI**

**N**el '93 sei l'unico pilota che è riuscito a vincere con una Ferrari.

«Ho sentito molto la responsabilità di questo programma voluto dal Jolly Club, la scuderia europea più prestigiosa».

— **Con la vittoria nel Campionato Italiano Supercar Gt con la Ferrari F.40 del Jolly Club ti consideri un pilota ufficiale?**

«Il pilota ufficiale in teoria è quel pilota che viene pagato direttamente dalla Casa. In pratica il professionista è quel pilota che si comporta da tale e dà al team quello che gli viene richiesto. Ormai il professionismo non mi interessa molto; oggi corro soprattutto per passione».

— **C'è amicizia tra i piloti?**

«Dove c'è competizione difficilmente esiste l'amicizia. Nel mondo delle corse c'è molta più amicizia nei rally dove il confronto è più con il cronometro che con l'avversario. Il duello in pista porta ad esasperare la rivalità tra i vari piloti».

— **Il passare del tempo ha cambiato l'uomo ed il pilota?**

«Quando ho iniziato a correre ero una persona spensierata a cui piaceva moltissimo correre in macchina e frequentare questo ambiente. Forse i miei comportamenti non erano quelli del pilota professionista, ma poco importava. Il tempo mi ha cambiato: inoltre la morte di mio padre ha contribuito ancora di più a maturarmi perché ho dovuto affrontare un carico di responsabilità inaspettato».

— **Che significato ha vincere con una vettura tanto prestigiosa?**

«Vincere guidando una Ferrari ritengo sia nei sogni di ogni pilota. A me è riuscito farlo ed anche se molti hanno giudicato facile raggiungere questo risultato, così non è stato».

— **È più difficile guidare un Gruppo C o una Ferrari F. 40?**

«Fra i due tipi di vetture c'è una certa affinità perché sono entrambi pesanti e dotate di molta potenza. La differenza è che il Gruppo C ha una aerodinamica molto accentuata, cosa che non si riscontra in

una vettura come la F. 40. Perciò ritengo molto più difficile portare al limite una F. 40 che di base è una vettura stradale».

— **Perché in Italia l'attività nazionale ha così poco seguito?**

«Questa situazione è un po' demotivante, quando però ti infili il casco dimentichi tutto e dai l'anima. Purtroppo l'unica cosa che interessa agli italiani è la F. 1. Si dovrebbe cercare di creare dei personaggi attraverso la stampa che non sia quella specializzata. Inoltre esiste un problema di regolamenti: troppe categorie e troppe classi rendono incomprensibili le gare».

**«La gente non ama le gare nazionali perché ci sono troppe serie e neppure un personaggio»**

ACTION



SUPERCAR □ COLOMBO SPERA MA...

**Il campione non perdona**

SCARPERIA — Per Marco Brand e la sua Ferrari F.40 l'ultima prova tricolore è stata una semplice formalità. Infatti, dopo aver siglato la pole, il pilota del Jolly Club ha imposto la legge del più forte lasciando al compagno di squadra Vittorio Colombo l'onore di condurre in testa i primi due giri della prima manche. Molto acceso è stato il duello per il secondo posto con Colombo che comunque ha avuto la meglio su Popoff. Al via della prima manche Brand lascia spazio a Colombo che prende il comando della corsa, dietro alla coppia del Jolly: Spatafora, Popoff e Cutrera danno vita ad un bel duello. Al 3. giro Brand rompe gli indugi e supera alla curva Materassi Colombo. Ben presto il campione prende il largo, dietro Cutrera attacca Popoff, ma alla curva Biondetti non riesce a controllare la vettura che va in testa coda. Il pilota della Jaguar riparte in ultima posizione e inizia un inseguimento che al termine lo por-

ta a recuperare alcune posizioni. Nel corso del 6. giro Spatafora, nel tentativo di passare Colombo, s'intraversa e scivola in quarta posizione. Terzo così sale Popoff, mentre Schenetti difende bene la quinta posizione con la Porsche 911 Turbo S penalizzata per potenza e assetto rispetto alle Ferrari F.40. Nel 3. raggruppamento Larrauri, con la Ferrari 348 Gt, non ha difficoltà a piegare la resistenza di Rebai e Dazzan con le Porsche Rsr. Nella seconda manche Brand controlla agevolmente la corsa,

dietro Cutrera, migliorato l'assetto, risale bene e al 7. giro supera anche Colombo in seconda posizione. La fortuna non è amica di Spatafora che a tre giri dalla fine è costretto a ritirarsi per problemi meccanici. Nella classifica finale per somma di tempi accanto al dominatore Brand finiscono Colombo e Popoff, mentre Cutrera è quarto davanti a Schenetti e Della Noce. Nel 3. raggruppamento vittoria di Massimo Monti con la Mazda Rx7, il bolognese ha controllato bene la gara riuscendo a precedere Nurmi-



# Un affare in famiglia



SCARPERIA — Per Francesco e Michele Merendino quest'ultima prova del Trofeo Fisa 1993 di F.2000 è stata coronata da un trionfo esaltante che, alla fine, ha coinvolto un po' tutti a cominciare da Ernesto Catella, boss del Team Rc Motorsport. Il successo i due fratelli palermitani l'hanno iniziato a costruire fin dalle prove, siglando il primo e rispettivamente il secondo posto con Francesco e Michele. La gara è stata condotta da loro sempre al comando e Michele poiché il secondo posto era per lui più che sufficiente per vincere il titolo, ha badato solo a tenere a distanza Mastronardi e Famà, che dopo metà gara, si sono ac-

contentati delle posizioni acquisite. Con questa vittoria Francesco Merendino ha così pareggiato il numero di successi del fratello, riuscendo a terminare al secondo posto nella classifica del campionato. Questa la cronaca. Il direttore di gara è costretto a ripetere la procedura di partenza perché prima di accendere il semaforo verde un paio di vetture si ammutoliscono. Al via parte bene Francesco Merendino e Michele si accoda con Mastronardi e Famà che cercano di non perdere la scia dei due fratelli. Dopo la curva Bucine, Ferraresi e Dubbini si toccano, ha la peggio il primo, mentre Dubbini al termine del primo giro passa

ultimo. Nel quartetto di testa il più combattivo è Famà che cerca di sorprendere Mastronardi, dietro Scilla e Meloni perdono contatto, mentre Rigoldi, nel corso del 2. giro, conquista la settima posizione superando Raimondi. Sia in testa che tra gli inseguitori non ci sono molti sussulti, l'unico che movimentava la gara è Federico Dubbini che, dopo la toccata e il conseguente testacoda, inizia una entusiasmante rimonta a suon di giri veloci. Al 6. giro è tredicesimo, al 10. supera Molteni ed è decimo. In testa Francesco Merendino ha conquistato una cinquantina di metri di vantaggio e controlla la corsa abbastanza agevolmente grazie anche ad una maggior prontezza del suo propulsore in uscita dalle curve. Il finale della corsa non offre emozioni, il solo Dubbini riesce ancora a migliorare la sua posizione superando Stremmenos, Raimondi e Rigoldi; al penultimo giro segna anche il giro più veloce della giornata giungendo nella scia di Meloni. Nel finale Famà si rassegna accontentandosi del quarto posto; sul traguardo una bandiera tricolore e l'entusiasmo degli uomini della Rc Motorsport sottolineano il trionfo dei fratelli siciliani.

(m.m.)

fotografiePHOTO4



In alto, Brand e Colombo affiancati dopo il via tra le Supercar. Alla fine Brand sarà primo. Sotto a sinistra, Larrauri si è imposto nel 2. raggruppamento. Sopra, Michele e Francesco Merendino campione e vincitore al Mugello in F.2000. Sotto, Mastronardi 3. assoluto nella gara toscana



## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 17 ottobre 1993  
**Trofeo Fisa F. 2000**  
Decima gara della serie

### La classifica

**Absoluta:** 1. Merendino F. (Dallara 392 Vw) 20 giri in 36'49"239 alla media di 170,936 kmh; 2. Merendino M. (Dallara 392 Vw) a 1"186; 3. Mastronardi (Dallara 391 Ar) a 1"372; 4. Famà (Dallara 391 Ar) a 1"847; 5. Scilla (Dallara 391 Ar) a 1"924; 6. Meloni (Dallara 392 Vw) a 3"286; 7. Dubbini (Dallara 392 Vw) a 3"793; 8. Rigoldi (Dallara 392 Ar); 9. Raimondi (Dallara 391 Ar) a 4"080; 10. Stremmenos (Dallara 392 Ar) a 4"358; 11. Molteni (Dallara 391 Ar) a 4"735; 12. Moscatelli (Dallara 392 Ar) a 1"29"817; 13. Amaduzzi (Dallara 391 Ar) a 1"11"146; 14. Vergani (Dallara 392 Ar) a 1"29"817; 15. Melito (Dallara 392 Ar) a 1'43 588; 16. Popolizio (Dallara 392 Ar) a 1'50"218.

□ **Giro più veloce:** Dubbini in 1'49"185 alla media di 172,935 kmh.

**Classifica Campionato:** 1. Merendino M. 44; 2. Merendino F. 37; 3. Famà 33; 4. Dubbini e Scilla 28; 6. Mastronardi 27; 7. Meloni 13; 8. Pagani 11; 9. Rigoldi 10; 10. Carta 9.

nen e Favero. Il rientrante Bugané ha vinto il 4. raggruppamento nel quale è stato riammesso. Se la Csai, dopo che il Tna ha accolto il suo ricorso darà a Bugané i punteggi giusti, il milanese potrebbe aggiudicarsi la vittoria ai danni di Trione, assente in questa gara.

Maurizio Masini

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 17 ottobre 1993  
**Campionato Italiano Supercar Gt**  
Decima gara della serie

### Le classifiche

**1. Raggruppamento:** 1. Brand (Ferrari F40) 20 giri in 40'28"453 alla media di 155,506 kmh; 2. Colombo (Ferrari F40) a 23"884; 4. Popoff (Ferrari F40) a 25"219; 4. Cuttrera (Jaguar XJ220) a 48"874; 5. Schenetti (Porsche 911 Turbo S) a 58"544; 6. Della Noce (Ferrari F40) a 1'14"762; 7. Sparafora (Ferrari F40) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Brand in 1'59"451 media kmh 158,073.

**2. Raggruppamento:** 1. Larrauri (Ferrari 348 Gt) 20 giri in 41'51"219 alla media di 150,381 kmh; 2. Rebai (Porsche Rsr) a 33"790; 3. Dazzan (Porsche Rsr) a 43"859.

□ **Giro più veloce:** Larrauri in 2'04"107 media kmh 152,142.

**3. Raggruppamento:** 1. Monti 20 giri in 43'34"701 alla media di 144,429 kmh; 2. Nurminen a 3"123; 3. Favero a 1'15"463 (tutti su Mazda RX7).

□ **Giro più veloce:** Monti in 2'08"901 media kmh 146,484.

**4. Raggruppamento:** 1. Bugané (Porsche 944 Turbo) in 46'13"004 alla media di 136,184 kmh; 2. Naddeo (Alfa Sz) a 1 giro; 3. Dolfi (Alfa Sz) a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** Bugané in 2'14"995 media kmh 139,871.

**Classifica campionato:** 1. Brand punti 93,4; 2. Monti 64; 3. Larrauri 63,9; 4. Cuttrera 54,8; 5. Nurminen 50,3; 6. Colombo 46; 7. Trione 44,1; 8. Bugané 37,4; 9. Cantera 36,9; 10. Rebai B. 31.

**IL CASO**

**Martinello** al Mugello ha usato benzina risultata irregolare. Se il Tna conferma l'esclusione **Mancini** sarà campione. Però...

**MARISA IMBROGNO**

**M**ancini o Martinello, questo è il dilemma! Il dubbio, nell'occasione, non arrovella Amleto, principe shakespeariano, bensì i due protagonisti del campionato italiano prototipi 1993. La domanda che sorge spontanea è: come mai, quando si è conclusa anche l'ultima gara e il sipario è calato sul campionato, non è ancora sicuro il vincitore? Questi i fatti. Il 13 giugno, alla gara del Mugello, furono effettuati prelievi di benzine e, in seguito alle analisi chimiche, i commissari escludono dalla classifica della gara Martinello, Ronca e Merzario, sulle cui vetture furono trovate benzine irregolari per numero di ottani. Giorgio Lucchini, per cui corrono sia Martinello che Ronca, e il Symbol Team, sodalizio cui appartiene Merzario, hanno interposto appello al Tna. Ora, togliendo a Martinello i punti del Mugello, il vincitore è, per il secondo anno consecutivo, Fabio Mancini; qualora però il tribunale dovesse accogliere il ricorso il tricolore sarà di Martinello. «Ho saputo ufficiosamente dell'esclusione del mio antagonista solo la settimana prima di Imola — dice Mancini —. Le benzine erano irregolari, c'è un regolamento e deve essere rispettato. D'altra parte non c'è un commissario che controlla la benzina da quando esce dalla pompa a quando entra nella macchina, l'unico responsabile è il concorrente. Il massimo degli ottani consentito è di 96, mentre le benzine irregolari ne avevano 97,4. Non credo che il Tna possa decidere diversamente, anche perché si scatenerebbero problemi in altre categorie, con tolleranze non ammissibili».

«Siamo ricorsi in appello — dice Martinello — perché abbiamo fatto rifornimento dentro l'autodromo, con tanto di ricevute. Merzario, invece, si è servito a Scarperia e le benzine sono risultate uguali, a di-

**«Siamo in buona fede - afferma Martinello - abbiamo fatto benzina in circuito...»**

mostrazione della nostra buona fede». Infine abbiamo chiesto un parere all'ingegner Ivo Tessaro, tecnico della Erg Petroli. «Le norme Cuna (commissione tecnica unificazione autoveicolo) fissano in 95 il valore minimo di ottani, ma non il valore massimo. Un recente rilevamento fatto su 50 impianti della nostra rete ha dato valori fra 95,2 e 97,3. Poiché nel caso specifico i tre campioni effettuati al Mugello hanno dato gli stessi valori, probabilmente se il controllo fosse stato esteso a tutte le vetture, il numero di ottani sarebbe risultato uguale. Non trovo possibile fissare un numero massimo di ottani e poi non garantire un unico punto di rifornimento. La Csa dovrebbe avere un consulente del settore petrolifero, solo così si potrebbero evitare possibili malintesi».



PHOTO4

PROTOTIPI □ IL COMASCO VINCE AL MUGELLO

# L'ultima a Merzario

SCARPERIA — C'è voluta l'ultima prova del tricolore prototipi 1993 per registrare la vittoria di Arturo Merzario. Il comasco, sempre salito sul podio in questa stagione, ha finalmente siglato un successo sicuro e scaturito al termine di una gara velocissima e condotta con estremo razionalità. A Martinello è andato il secondo posto. Al via dalla pole Merzario si avvia lentamente, comunque in testa. Dietro Martinello è più svelto di Francisci e riesce ad accordarsi con la sua Lucchini al comasco che, alla prima curva, gira per primo già con qualche metro di vantaggio. Al termine del primo giro dietro a Merzario e Martinello c'è Sospiri con la Mithos. La nuova vettura costruita dai fratelli Breda e guidata dal pilota di F. 3000 ha dimostrato di avere un grande potenziale

che è di buon auspicio per il campionato 1994. Al giro successivo Canni Ferrari però riesce a superarlo e così la testa della corsa non ha sussulti fino alla fine. Solo Sospiri cerca d'infastidire Canni Ferrari. Dietro Mancini, che ha superato Francisci, è quinto, ma dopo poco il toscano inizia ad avere noie di alimentazione e, giro dopo giro, viene superato nuovamente da Francisci e poi ancora da Ronca, «Gianfranco», Peroni e Saccomanno. Poca fortuna anche per Gasparri, in rimonta fino a metà gara e poi costretto al ritiro per la rottura di un mozzo posteriore della sua Tiga. Al primo giro si è anche fermato, con il motore ammutolito, Maddalena comunque vincitore della coppa riservata ai telai 90. La gara, poi, non offre altre emozioni, Merzario sigla anche il giro più veloce,

mentre Martinello, Canni Ferrari e Sospiri finiscono in un fazzoletto. Quinto è Francisci davanti a Ronca e «Gianfranco».

Maurizio Masini

**VELOCITÀ IN CIRCUITO**

Scarperia (Fi), 17 ottobre 1993

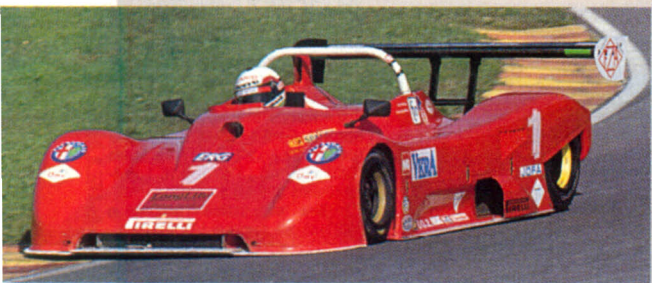
**Campionato Italiano Prototipi**

decima gara della serie

**La classifica:** 1. Merzario (Osella Pa 16) 16 giri in 29'46"515 media kmh 169,106; 2. Martinello (Lucchini P3/93) a 12"441; 3. Canni Ferrari (Lucchini P3/93) a 12"598; 4. Sospiri (Mithos) a 13"470; 5. Francisci (Tiga Sp92) a 23"758; 6. Ronca (Lucchini P3/93) a 24"608; 7. «Gianfranco» (Osella Pa 18) a 34"694; 8. Peroni (Lucchini P3/93) a 44"672; 9. Saccomanno (Lucchini P3/93) a 1'12"784; 10. (Osella Pa 16) a 1'27"449; 11. Mazza (Lucchini Sp 91) a 1 giro; 12. Dolfi (Lucchini Sp 91) a 1 giro; 13. Malucelli (Osella Pa 16) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Merzario in 1'50"634 media kmh 170,670.

**Classifica campionato 1.** Mancini punti 132; 2. Merzario 125; 3. Martinello 121; 4. Canni Ferrari 84; 5. Francisci 77; 6. Gasparri 44; 7. Gianfranco 42; 8. Saccomanno 27; 9. Samesi 24; 10. Peroni 23.



**Fabio Mancini al volante della Osella Pa 16 usata nel tricolore**

MINI ENDURANCE □ NELLA GARA RISERVATA ALLE GRUPPO N

# Agnelli e Sigala fanno i... solitari

MONZA — Appuntamento di fine stagione per piloti e macchine del Gruppo N che, sabato 16 e domenica 17 ottobre, sono scesi in pista per una mini-endurance organizzata in concomitanza con la prima edizione del Challenge internazionale Fia per vetture Turismo. La gara (due manche di 20 giri e due raggruppamenti, N1/N3 e N4/N7) ha richiamato all'autodromo di Monza 46 equipaggi, oltre la metà dei quali composto, però, da un solo pilota. E sono stati proprio due piloti «solitari» ad imporsi nelle due gare: «Niki» Agnelli, con la Opel Vectra in quella riservata alle vetture N4/N7, e Roberto Sigala con la Ford Escort Cosworth in quella delle N1/N3. La seconda manche di quest'ultima prova è stata interrotta al sedicesimo dei



venti giri previsti a causa dell'oscurità incombente sull'autodromo brianzolo (il semaforo verde era scattato in ritardo rispetto all'orario previsto a causa della bandiera rossa che ha costretto a ripetere la partenza della pri-

ma manche del Challenge Fia). Nella prima frazione riservata alle N1-N2-N3 disputata sabato, Eugenio Corsini, primo sotto la bandiera a scacchi, veniva punito con un minuto di penalità per partenza anticipata. A trarne vantaggio era Alberto Lucchini che conquistava la prima posizione davanti a Roberto Sigala, entrambi su Ford Escort Cosworth. Soltanto poco più di un decimo di secondo separava i due piloti al termine dei 20 giri della gara. Terzo posto per Filippo Salvarani, staccato di 4 secondi. Sigala non si lasciava sfuggire l'occasione di prendersi la rivincita nella seconda manche, dominata dall'inizio alla fine e conclusa davanti a Salvarani e Lucchi, protagonisti di uno spettacolare testa a testa con volata finale. La somma dei tempi delle due manche vedeva Sigala in prima posizione davanti a Lucchi e Salvarani (Bmw M3 E36). Vittoria di classe, oltre che per Sigala, per Casadei e Flachs (Bmw M3) in N2 e per Sinatra e Fortunato (Mazda 323 Gtr) in N3. «Niki» Agnelli su Opel Vectra si è aggiudicato la mini endurance grazie al secondo e al terzo posto conquistati nelle due manche riservate alle N4-N5-N6-N7. Nella prima, si è imposto Marcello Bertella (Opel Astra Gsi), mentre nella seconda, disputata con pista bagnata, il successo è andato a Pierluigi Grassetto davanti ad Augusto Rossetti. Problemi tecnici nella prima manche e il relativo ritar-

do hanno però costretto Grassetto-Piacentini e Rossetti-Rovida nelle posizioni di rincalzo della classifica generale, rispettivamente in 17. e in 4. posizione. Vittoria di classe per Grazzini (Alfa Romeo 33 16V) in N5, per Ciccozzi (Toyota Corolla) in N6, per Magnani (Peugeot 106 XSi) in N7 e per Agnelli in N4.

Gianni Cattaneo

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza, 16 e 17 ottobre 1993

### Mini endurance per vetture Turismo Gr. N

#### Le classifiche

**Classe N1:** 1. Sigala (Ford Escort Cosworth) giri 36 pari a km 208,800 in 1.15'18"442, media 166,358 kmh; 2. Lucchi (Ford Escort Cosworth) a 4"735; 3. Salvarani (Bmw M3) a 8"503; 4. Ortiz (Bmw M3) a 1'32"687; 5. Knycz (Bmw M3) a 1'50"146; 6. Gatto (Bmw M3) a 2'46"753; 7. Riva (Ford Escort Cosworth) a 1 giro; 8. Benusiglio-Curti (Ford Escort Cosworth) a 3 giri; 9. Prioli-Ragazzi (Bmw M3) a 7 giri; 10. Padovani (Bmw M3) a 12 giri; 11. Rafanelli (Bmw M3) a 14 giri; 12. Spinelli-Corsini (Ford Escort Cosworth) a 15 giri; 13. «Toby»-Crinelli (Bmw M3) a 25 giri.

**Classe N2:** 1. Casadei-Flachs giri 36 pari a km 208,800 in 1.16'27"057, media 154,765 kmh; 2. Piscopo a 5"231; 3. Arlotti-Taglioretti a 17"565; 4. Meloni a 19 giri; 5. Finotto-Rebai a 21 giri (tutti su Bmw M3).

**Classe N3:** 1. Fortunato-Sinatra (Mazda 323 Gtr) giri 36 pari a km 208,800 in 1.16'52"020, media 153,928 kmh; 2. Manenti-Storti (Alfa Romeo 155 Q4) a 40"430; 3. Ragazzi-Bachiorri (Opel Omega) a 57"019; 4. Bregoli-Bernardoni (Alfa Romeo 155 Q4) a 1'29"290; 5. Senena-Ferlito (Alfa Romeo 164) a 9 giri; 6. Mezzini-Marotta (Alfa Romeo 155 Q4) 33 giri.

**Classe N4:** 1. Agnelli (Opel Vectra) giri 40 pari a km 232,000 in 1.36'05"184; 2. Flaminio-Bertella (Opel Astra) a 0"854; 3. Rossetti-Rovida (Opel Astra) a 2310"925; 4. P. Grassetto-Piacentini (Opel Gsi) a 10 giri; 5. Sangiulio (Peugeot 309) a 18 giri.

**Classe N5:** 1. Grazzini (Alfa Romeo 33) giri 40 pari a km 232,000 in 1.36'55"125, media 143,625 kmh; 2. Bergamaschi-Bellina (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 3. Antonelli-Ravaoli (Peugeot 205 Gti) a 2 giri; 4. S. Grassetto-Billo (Volkswagen Golf) a 3 giri; 5. Mazzoli-Gregorini (Alfa Romeo 33) a 15 giri; 6. Nocchi (Alfa Romeo 33) a 15 giri.

**Classe N6:** 1. Ciccozzi (Toyota Corolla) giri 40 pari a km 232,000 in 1.38'26"540, media 137,867 kmh; 2. Loblar (Peugeot 205 Gti) a 8 giri.

**Classe N7:** 1. Magnani (Peugeot 106 XSi) giri 40 pari a km 232,000 in 1.37'53"592, media 138,640 kmh; 2. Casillo (Peugeot 205 Rallye) a 11"697; 3. «Navajo» (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 4. T. Galimberti-G. Galimberti (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 5. Tassetti (Peugeot 108) a 2 giri; 6. Conti (Peugeot 106) a 2 giri; 7. Colombo (Peugeot 106 XSi) a 4 giri.



**Merzario, in alto a sinistra mentre precede Canni Ferrani, Martinello e Sospiri, ha vinto la gara conclusiva del campionato prototipi. Nella mini endurance di Monza Agnelli, in alto, ha conquistato l'N4, Sigala, sopra, l'N1 e Cocozzi, a fianco, l'N6**



## LA NOVITÀ

Alle pendici dell'Etna a Biancavilla è nata la Gisa Salvatore Giardina ci spiega come l'ha realizzata

PIERO LIBRO

**P**ersino un noto quotidiano economico ha parlato della Gisa, l'unica vettura da corsa realizzata dalla Toscana in giù. A Biancavilla, per la precisione, un paesino in provincia di Catania, alle pendici dell'Etna. La vettura è costruita artigianalmente da Salvatore Giardina, che la porta in gara, unitamente ad Angelo Palazzo. Un'auto «fatta in casa», ma che ha dato tante soddisfazioni al suo «vulcanico ideatore».

«La mia passione per la meccanica è iniziata da ragazzo, in Germania, dove mi ero trasferito per lavoro — dice Giardina —. Già a 16 anni correvi in kart, e dal '71 al '75 mi sono cimentato nel campionato tedesco di Formula Vau, preparando le vetture nella mia officina meccanica. Nel '77 sono tornato in Sicilia, dove ho disputato delle cronoscalate, per poi fermarmi nell'84. Cinque anni dopo ho coronato il sogno di costruire una mia vettura, e nel 1990 ho presentato al pubblico la Gisa».

— Come è stata realizzata la vettura, in questo angolo d'Italia?

«Ho illustrato le mie idee sulla realizzazione del prototipo ad un ingegnere del nord-Italia, che ha approntato i disegni. Su questi ho costruito personalmente, nel mio capannone di Biancavilla, ogni pezzo della vettura, che adotta un telaio tubolare rivestito in alluminio, sospensioni push-road, ed il motore Alfa Romeo 3000».

— E nonostante il propulsore quasi di serie la Gisa ha ottenuto piazzamenti anche

migliori di tante vetture di Gruppo C3, nelle gare siciliane, e nelle due valide per il Civm disputatesi nell'Isola.

«Ho iniziato a far correre la Gisa nel '91, e nel '92 con Angelo Palazzo ho ottenuto già la prima vittoria assoluta, nella Coppa Akragas. Quest'anno ho ridisegnato le sospensioni sulla vettura che porto in gara personalmente, e più volte sia io che Palazzo siamo saliti sul podio, con Angelo addirittura

**«A 16 anni sono emigrato Nel '77 sono tornato in Sicilia per aprire un'officina»**

secondo, dietro a Nesti alla Coppa Nissena. Naturalmente fra i prototipi nazionali abbiamo quasi sempre vinto, battendo i record».

— Che futuro c'è per la Gisa?

«Penso ottimo, poiché dal prossimo anno le vetture del Gruppo C3 non potranno prendere parte nemmeno alle gare di Coppe Csaì, ed ho già ricevuto parecchie richieste di nuove vetture, anche da parte di blasonati piloti del centro-sud».

BIONDO



Giardina con la Gisa alla «Nissena»

SALITA □ CASSIBBA RIENTRA ED È 2.

# Sugli Iblei Iaria fresca

CHIARAMONTE GULFI

— Dopo Luzzi, Cefalù e Gubbio, Iaria ha vinto anche la Monti Iblei. Per il pilota di punta della Catania Corse, è sicuramente un periodo d'oro. A Ragusa Antonino Iaria aveva di fronte il conterraneo Ritacca, miglior tempo in prova. Quest'ultimo ha «bruciato» ogni possibilità di successo in uno degli ultimi tornanti del percorso, nel quale, strisciando con un cerchione contro un marciapiede, ha rotto la sospensione e ha tagliato il traguardo della prima manche a velocità ridotta e con la ruota posteriore sinistra fuori asse. Gli occhi degli oltre 20 mila presenti erano comunque puntati su di un pilota che da anni domina la scena, Giovanni Cassibba, fermo da oltre un anno per il gravissimo incidente occorsogli alla Cesana-Sestriere nel luglio del '92. È stato un rientro importante che il pilota, ancora claudicante, ha inseguito con tenacia e una forza di volontà non comuni. Nel percorso di casa, fra i suoi amici-tifosi ha voluto affrontare il momento più delicato, quello del rientro nell'abitacolo della sua Osella.

In prova Cassibba ha potuto disputare una sola manche. In gara ha preso quattro secondi da Iaria nella prima manche e meno di mezzo secondo nella successiva. Da rilevare che il vincitore ha percorso le due manche con due tempi pressoché identici (appena sei centesimi in più nella seconda). Tanta soddisfazione al termine per Cassibba che si è sentito rinato e rilanciato verso nuove imprese agonistiche. Nella classifica assoluta, dietro i due protagonisti della giornata troviamo Carlo Scola seguito da Giardina e dal padre Domenico Scola. In Gruppo N migliore prestazione per Angelo Bonaccorsi che è anche settimo assoluto. In Gruppo A, netto il dominio di Crucitti davanti a Fiorilla.

manò a 38"11 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).  
**Classe oltre 2500:** 1. A. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) 6'25"85.

## VELOCITÀ IN SALITA

Chiaramonte Gulfi (Rg), 17 ottobre 1993

### Salita Monti Iblei

Gara nazionale

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Iaria (Osella) 5'37"90 alla media di 110,802 kmh; 2. Cassibba (Osella) a 4"45; 3. C. Scola (Osella) a 18"56; 4. Giardina (Gisa) a 22"37; 5. D. Scola (Osella Bmw) a 26"46; 6. Arresta (Osella) a 46"10; 7. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) a 47"95; 8. Palazzo (Gisa) a 50"66; 9. Rizzo (Lucchini Alfa Romeo) a 1'1"6; 10. Crucitti (Alfa Romeo 33) a 1'2"32.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Squillace 7'29"68; 2. Candore a 3"73; 3. Mole a 4"37; 4. Dolce a 6"58; 5. Mannino a 8"50; 6. Lombardo a 12"29; 7. Ciffo a 20"24; 8. Papalardo a 26"09; 9. Cavallieri a 34"80; 10. Tinè (Opel Corsa) a 1'11"72; (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. A. Bonaccorsi (Opel Corsa Gsi) 7'33"35; 2. Marchese (Peugeot 205 Gti) a 0"72; 3. Gagliano (Honda Civic) a 4"11; 4. Maltese (Peugeot 205 Gti) a 6"79; 5. Lancia (Peugeot 205 Gti) a 13"43; 6. Vento (Opel Corsa) a 28"23.

**Classe 2000:** 1. Ignaccolo (Opel Kadett) 7'11"20; 2. Motta (Peugeot 205 Gti) a 15"49; 3. Pagano (Peugeot 205 Gti) a 21"67; 4. Ruta (Fiat Ritmo 130) a 43"91.

**Classe 2500:** 1. Betto 6'44"99; 2. Marino a 6"25; 3. Bologna a 9"20; 4. Asaro (Fiat Uno Turbo) a 11"47; 5. «Discopoli» a 13"34; 6. Asta a 15"13; 7. Buscema a 20"23; 8. Alba a 23"53; 9. Beccaria a 35"11; 10. Perticone a 35"30; 11. Ger-

#### GRUPPO A

**Classe 1300:** 1. Sorace 6'52"86; 2. Lombardo a 18"46; 3. Guarino a 19"92; 4. Anzalone a 20"18; 5. Gennaro a 24"40; 6. Giannone a 25"46; 7. Modica a 28"03.

**Classe 1400:** Barilla 7'36"36; 2. R. Gerbino a 12"07 (entrambi su Fiat Uno).

**Classe 1600:** 1. Crucitti 6'40"22; 2. Bica a 11"74; 3. Ferraro (Peugeot 205) a 22"03; 4. Riso a 22"23; 5. Battaglia a 11"86; gli altri su Alfa Romeo 33.

**Classe 2000:** 1. Cappello 6'43"70; 2. Puccia a 1"96; 3. Ruggero (Opel Kadett Gsi) a 4"32; 4. Cassibba a 27"76; 5. Occecello a 35"26; 6. Carnibella a 46"08; 7. Girgenti a 51"17; 8. Valenza a 1'6"93; (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

**Classe 2500:** 1. Iozzia (Fiat Ritmo 130) 7'28"87; 2. Corsaro (Renault 5 Gt Turbo) a 11"70.

**Classe oltre 2500:** 1. Fiorilla 6'42"17; 2. «Willer» a 20"41 (entrambi su Lancia Delta Integrale).

#### PROTOTIPI

**Classe 1300:** 1. De Natale (Osella) 7'34"49.

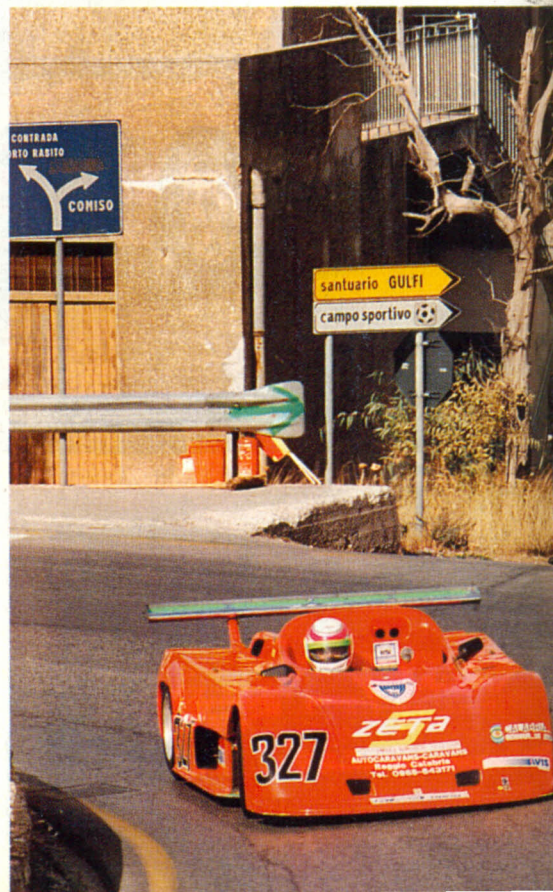
**Classe 2000:** 1. Iaria 5'37"90; 2. Cassibba a 4"45; 3. C. Scola a 18"56.

**Classe 2500:** 1. Arresta (Osella) 6'24"24; 2. Rizzo (Lucchini Ar) a 14"96; 3. Corallo a 30"96; 4. Lembo (Symbol Ar) a 40"94; 5. Lepore (Lucchini Ar) a 51"91.

**Classe 3000:** 1. Giardina 6'02"27; 2. Palazzo a 28"; entrambi su Gisa.

**Sport Nazionale:** 1. D. Scola (Osella Bmw) 6'4"36.

GALLA



Edo Murabito



MENICETTI

In basso a sinistra, Antonio Ionta con il successo nella salita dei Monti Iblei ha collezionato il suo quinto alloro stagionale. A fianco, De Tommaso autore della pole e vincitore tra le F.3 Club nella gara di Magione. Il suo tempo è risultato anche il migliore in assoluto dopo la squalifica di Casazza con una Osella troppo rumorosa. Sotto, Stronati primo nel 4. raggruppamento

MENICETTI



#### VELOCITA' IN CIRCUITO

Magione (Pg), 17 ottobre 1993

#### Challenge Italiano Club

8. prova della serie

#### Le classifiche

**1. Raggruppamento (F. Fiat Abarth):** 1. Bigazzi, 15 giri in 14'28"453; 2. Cinini 14'28"576; 3. Scutti 14'57"221; 4. Peduzzi 14'58"076; 5. Pescosolido 15'22"857; 6. Busseni a 1 giro; 7. Magioni a 3 giri.

**Giro più veloce:** Pagni in 55"877 alla media di 106,304 km/h.

**2. Raggruppamento (Special Car):** 1. Giribaldi (Lancia 037) 15 giri in 15'29"386 alla media di 95,869 km/h; 2. Lo Buono (Fiat Ritmo) a 25"446; 3. Pantaleoni (Renault 5 Maxi Turbo) a 39"533; 4. Casalini (Fiat X1/9) a 39"953; 5. Francioni (Renault 5 Maxi Turbo) a 1 giro; 6. Fiori (A.R. Alfetta Gtv) a 1 giro; 7. Trizzino (Fiat 500) a 1 giro; 8. Capanelli (Ford Escort Rs) a 1 giro; 9. Liguori R. (Fiat 126) a 1 giro; 10. Ugolini (A.R. Alfetta Gtv) a 1 giro; 11. Tassi (Fiat 126) a 1 giro; 12. Protani (Fiat 500) a 1 giro; 13. Militello (Fiat 127 Sport) a 2 giri; 14. Liguori M. (Fiat 126) a 2 giri; 15. Andreola (Fiat 127 Sport) a 2 giri; 16. Morini (Fiat 126) a 2 giri; 17. Saturni (Lancia Beta Montecarlo) a 3 giri.

**Giro più veloce:** Giribaldi in 59"547 alla media di 99,753 km/h.

**3. Raggruppamento (Gruppo A):** 1. Civitelli (Vw Scirocco) 15 giri in 15'29"513 alla media di 95,856 km/h; 2. Matera (Ritmo 130 Abarth) a 15"932; 3. «Tango» (AR 33 Qv) a 19'29"20; 4. Buffoli (Peugeot 205 Gti) a 23"547; 5. Bertola (AR 33 Qv) a 25"576; 6. Baccarelli (AR 33 Qv) a 27"665; 7. Fogliani (Peugeot 205 Rallye) a 38"190; 8. Amodeo (Talbot Sunbeam) a 1 giro; 9. Molteni (A112 Abarth) a 2 giri; 10. Cittadini (Peugeot 205 Rallye) a 2 giri; 11. Quintavalla (Renault 5 Gt Turbo) a 3 giri; 12. Broccolini (Fiat 127 Sport) a 4 giri; 13. Fattorini (AR 33 Qv) a 6 giri; 14. Brutti (Opel Manta) a 6 giri; 15. Pescosolido (Vw Golf Gti 16V) a 7 giri.

**Giro più veloce:** Civitelli in 1'00"317 alla media di 98,479 km/h.

**4. Raggruppamento (Gruppo N 1300-1600 e Supercoppa 500):** 1. Stronati (Honda Civic) 15 giri in 16'14"696 alla media di 91,413 km/h; 2. Fulgenzi (Citroen Ax) a 24"487; 3. Peroni S. (Peugeot 205 Rallye) a 32"895; 4. Angelucci (Ford Fiesta Xr2) a 38"870;

5. Santuccioni (Peugeot 205 Rallye) a 51"744; 6. Peli (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 7. Cingolani (Fiat 500) a 1 giro; 8. Tagliaterra (Fiat 500) a 1 giro; 9. Moselli (Fiat 500) a 2 giri; 10. Bravo R. (Fiat 500) a 2 giri; 11. Paletti (Fiat 500) a 2 giri; 12. Bravo G. (Fiat 500) a 2 giri; 13. Mari (Fiat 500) a 5 giri.

**Giro più veloce:** Stronati in 1'03"716 alla media di 93,226 km/h.

**5. Raggruppamento (F.3 Club):** 1. De Tommaso (Dallara 391) 15 giri in 13'00"278 alla media di 114,190 km/h; 2. Premoli (Ralt Rt35) a 6"297; 3. Lusuardi (Dallara 392) a 6"755; 4. Bona (Dallara 391) a 16"584; 5. Reynard 903 a 17"228; 6. Ghiotto S. (Reynard 903) a 24"599; 7. Ghiotto F. (Dallara 392) a 26"216; 8. Amadori (Dallara 392) a 26"831; 9. «Boga» (Dallara 392) a 35"277; 10. «Piombanti» (Dallara 388) a 38"887; 11. Bartolucci (Reynard 903-Vw) a 1 giro; 12. Maglivera (Ralt Rt93) a 1 giro; 13. Martuzzo (Dallara 389) a 1 giro.

**Giro più veloce:** De Tommaso in 50"868 alla media di 116,773 km/h.

**7. Raggruppamento (Prototipi, Gruppo 6, C/3):** 1. Cantelli (Osella Pa9-Bmw) 15 giri in 13'23"500; 2. Saccomanno E. (Lucchini Sp91-Bmw) 13'39"074; 3. Scalini (Lucchini Sp90-Ar) a 1 giro; 4. Loffredo (Bogani Sn90-Ar) a 1 giro; 5. Rodas (Lucchini Sp91-Ar) a 1 giro; 6. De Donato (Lucchini Sp 91) a 1 giro; 7. De Iturbe (Lucchini Sn87-Ar) a 2 giri; 8. Pacini (Osella Pa12-Bmw) a 3 giri; 9. Fos-saluzza (Lucchini Sn90-Ar) a 3 giri.

**Giro più veloce:** Pacini in 50"151 alla media di 118,442 km/h.

**8. Raggruppamento (Gruppo N 2000-oltre 2000 e Gruppo B oltre 3000):** 1. Zanetti (Porsche 911 Carrera) 5 giri in 14'50"100 alla media di 100,101 km/h; 2. De Castro (Porsche 911 Carrera) a 0"512; 3. Gianotti (Porsche 911 Carrera) a 7"099; 4. Cappellini (Ford Escort Cosworth) a 17"454; 5. Pagni (Ford Sierra Cosworth) a 19"551; 6. Mezzetti (Ford Sierra Cosworth) a 59"636; 7. Dini (Ford Sierra Cosworth) a 1 giro; 8. Coccia (Opel Astra Gsi) a 1 giro; 9. Glavina (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 10. Bennati (Ritmo 130) a 1 giro; 11. Addari (Ritmo 130); a 2 giri; 12. Accardi (Porsche Carrera) a 2 giri; 13. Coronghi (Porsche 944 Turbo Cup) a 4 giri; 14. Di Mario (Opel Astra Gsi) a 6 giri; 15. Saccomanno G. (Delta Integrale) a 8 giri.

**Giro più veloce:** De Castro in 58"199 alla media di 102,063 km/h.

CLUB □ OSELLA TROPPO RUMOROSE

# Il verdetto dice Cantelli

MAGIONE — Tony De Tommaso su Dallara-Alfa, si è aggiudicato l'assoluto nell'8. prova del Challenge Italiano Club. Il brindisino ha percorso 15 giri sulla pista umbra nel tempo di 13' netti, precedendo sul traguardo Premoli (Ralt) e Lusuardi (Dallara). La gara della F.3 Club è stata caratterizzata da una accesa ba-

garre iniziale, con Rambelli che al verde bruciava tutti. De Tommaso, autore della pole, riconquistava subito la testa, mentre Amadori, pressato da Lusuardi, si girava alla curva dei box. Il pugliese, nonostante il motore che perdeva colpi, riusciva a primeggiare e Lusuardi, con un baffo piegato, si accontentava di salire

sul podio alle spalle di Premoli. Tra le potenti Sport colpi di scena a non finire, in pista e fuori. A passare prime sotto la bandiera a scacchi erano le Lola-Bmw del team Nannini guidate da Casazza e Zambelli. A tarda sera, però, i due piloti venivano messi fuori classifica per eccessiva rumorosità allo scarico. Stessa sorte subita Nappi, 4. con la sua Osella Pa12, che rifiutava la misurazione del fonometro. Vinceva così a tavolino il raggruppamento Cantelli, su Osella Pa9, davanti ad Ernesto Saccomanno. Avvincente quando inutile la lotta tra Casazza e Pacini: il primo subiva la squalifica, l'altro si ritirava a 3 giri dal termine. Nelle altre gare da segnalare la vittoria di Bigazzi in F. Abarth, dopo l'esclusione di Pagni per irregolarità al cambio. In Gr.N successo degli alferi dello Jesi Speed Team, Fulgenzi (1300) e Stronati (1600), mentre tra le grosse cilindrate ha avuto la meglio Cappellini su Ford Escort Cosworth. L'inseparabile Scirocco di Civitelli ha primeggiato in Gr.A e la Carrera di Zanetti ha dominato il Gr.B. Nelle Special Car ha vinto Giribaldi (Lancia 037) e Trizzino (Fiat 500) si è definitivamente aggiudicato per quest'anno la speciale classifica del campionato.

Enrico Rosi Cappellani

F. FORD □ A MAGIONE

# Bettin di forza

MAGIONE — La battaglia tra Bettin e Legnaro per conquistare il Challenge di F. Ford è ancora aperta. A Magione ha vinto Bettin, dopo un contatto con la macchina di Legnaro che è volato nella sabbia perdendo la leadership in classifica. Crocioni, vincitore del Challenge '92, prendeva 1 minuto di penalizzazione al via. Stessa sorte, secondo un reclamo, avrebbe dovuto subire Bettin; ma la partenza di Bettin veniva ritenuta regolare. Crocioni s'involava immediatamente con Bettin alle spalle. Legnaro, terzo, cominciava una serie di attacchi al diretto rivale che culminavano al 7. giro in un tentativo di sorpasso in fondo al dritto del muro. Bettin, leggermente più avanti, chiudeva la porta al bolognese che saliva sulle ruote capotando più volte nella sabbia. Vinceva Bettin, davanti alle due rivelazioni della corsa, i kartisti Vinella e Verticale.

#### VELOCITA' IN CIRCUITO

Magione (Pg), 17 ottobre 1993

#### Challenge F. Ford

Ottava gara della serie

**La classifica:** 1. Bettin 15 giri in 13'58"113 alla media di 106,310 km/h; 2. Vinella a 1"518; 3. Verticale a 24"468; 4. Sperati a 24"827; 5. Gozzo a 34"804; 6. «Christy-mar» a 37"187; 7. Piazzini G. a 46"391; 8. Colacino a 51"715; 9. Crocioni a 57"640; 10. Giansanti a 7 giri (tutti su Van Diemen Rf/89).

**Giro più veloce:** Bettin in 55"034 alla media di 107,933 km/h.

**Classifica Challenge (dopo 8 gare su 10):** 1. Bettin 96; 2. Legnaro 90; 3. Signoretti 57; 4. Medeghini 36; 5. Sperati 34; 6. Gioli 24; 7. Locci e Crocioni 19; 9. Ceccarelli e Vinella 18; 11. Giansanti 17.

**Supercar: flangiature libere nel '94?**

Nuova riunione con piloti e team indetta dal promoter Sergio Peroni per decidere il futuro delle Supercar Gt. In molti hanno richiesto che la zavorra da imporre al vincitore sia progressiva fino ad un tetto di 100 kg.; inoltre considerando che la regolamentazione nazionale nel '95 si dovrà, già dal prossimo anno, adeguare a quella europea, probabilmente si vorrebbe trasformare gli attuali raggruppamenti in solo due divisioni con flangiatura e turbina libera per i turbo e flangiatura anche per gli aspirati. Limite di peso per la 1. divisione a 1250 kg. e per la 2. a 1150 kg.

■ **PREMIAZIONE.** L'Asso F. 2000 ha premiato piloti e team per il campionato 1992. Il presidente Rovera ed il segretario Bianchi hanno consegnato, al termine delle prove ufficiali riconoscimenti a Saleri vincitore del Trofeo Fisa, a Gulinelli il migliore dell'under 23 ed al Team Adm di Melchiorretto.

■ **AUTOSTORICHE.** Contemporaneamente alle gare dei Prototipi, della F. 2000 e della Supercar Gt, con partenza ed arrivo all'interno dell'autodromo si è disputata anche una prova di regolarità, per autostoriche; la Rievocazione del Circuito del Mugello. 180 equipaggi hanno però messo in crisi i cronometristi che solo a tarda sera sono riusciti a pubblicare le classifiche dopo che erano stati risolti anche molti reclami.

**Dal Tiro Jr impressiona a S. Crispino**

Al Rallysprint di S. Crispino erano in gara entrambi i figli di Rudy Dal Pozzo, il popolare ex-navigatore ora responsabile dei programmi sportivi della Opel Italia. Neanche a dirlo, entrambi erano al volante di vetture della Casa tedesca. Christian con una Corsa Gsi ha concluso la sua gara per un'uscita di strada nella 7. prova, mentre era al 2. posto in classe N3 e dopo aver vinto 5 delle 6 prove disputate. Invece sua sorella Simona, con una Kadett 16v ha terminato la gara al 18. posto di N4. «... una gara onesta», ha commentato il babbo.

**RALLYSPRINT □ A ROVETTA**

**Mosconi vola sull'Arte**

ROVETTA — Grazie ad una prova tatticamente molto accorta Fabio Mosconi in coppia con Michela Brasi, al volante di una Renault Clio 16V Gruppo A, hanno bissato il successo dello scorso anno nella quarta edizione del Rally Paesi d'Arte, organizzato dal Rally Team Gian Paolo Marinoni di Rovetta. Fabio Mosconi ha saputo sfruttare al meglio le doti della Renault Clio sulle prove che si adattavano molto alle caratteristiche tecniche della vettura, ed ha invece controllato la corsa sui tratti dove doveva rischiare più del dovuto per staccare tempi di pari rilevanza a quelli degli avversari che disponevano di vetture con più cavalli. Nonostante non abbia vinto tutte le speciali Mosconi ha però sempre tenuto la testa della classifica assoluta con un buon margine di vantaggio. Alla fine della sesta ed ultima prova Mosconi-Brasi si sono così presentati sul palco d'arrivo con ben diciannove secondi su Fornoni-Bosis che erano in gara con una Peugeot 405 Mi 16V Gruppo A. Il pilota di Rovetta, abbonato alla piazza d'onore di questo rally, ha battagliato e sudato non poco per tenere a bada due agguerriti compagni di scuderia, vale a dire Spampatti, navigato da Pozzoli al volante di una analoga Peugeot 405 Mi 16V e Nodari con a fianco Andrioletti con una Peugeot 309 Gti 16V. Antonio Fornoni è rimasto al secondo posto per le prime due prove lasciando la piazza d'onore a Demetrio Spampatti che è rimasto in questa posizione fino a dopo il secondo passaggio sulla prova di Orezza, dove, a causa di una picchiata, giungeva allo stop con un ritardo di dodici secondi. Sulla penultima speciale era Ilario Nodari e stupire tutti vincendo davanti a Fornoni mentre Spampatti era ritardato più che altro dal contraccolpo psicologico ricevuto dall'u-

scita cui era rimasto vittima in precedenza. Prova d'orgoglio per Fornoni sulla sesta speciale che vinceva e riagguantava quel secondo posto sfuggitogli di mano dopo la fase iniziale della corsa. In Gruppo N la lotta è stata invece fra i varesotti Bizzozzero-Arena, poi squalificati per irregolarità tecniche, ed i comaschi Paroli-Cremegnani su Renault 5 Gt Turbo.

Gianfranco Reduzzi

**RALLYSPRINT**

Rovetta (Bg), 17 ottobre 1993

**4. rally Paesi d'Arte**

Gara nazionale

**Le classifiche**

**Assoluta:** 1. Mosconi-Brasi (Renault Clio 16v) in 13'52"; 2. Fornoni-Bosis (Peugeot 405 Mi 16v) a 19"; 3. Nodari-Andrioletti (Peugeot 309 Gti 16v) a 21"; 4. Spampatti-Pozzoli (Peugeot 405 Mi 16v) a 24"; 5. Zenoni-Mogentale (Peugeot 309 Gti 16v) a 28"; 6. Paroli-Cremegnani (Renault 5 Gt Turbo) a 32"; 7. Del Greco-Vanolì (Opel Kadett Gsi 16v) a 34"; 8. Consonni-Folcio (Opel Kadett Gsi 16v) a 35"; 9. Lozza-Fiorandi (Opel Astra Gsi) a 36"; 10. Corvi-Mazzoli (Opel Kadett Gsi 16v) a 39".

**GRUPPO N**

**Classe 1400:** 1. Antonelli-Armanasco in 15'28"; 2. Mendeni-Zendra a 17"; 3. Ferrari-Tramelli a 22"; 4. Fostini-Rocco (Citroën Ax Sport) a 24"; 5. Razza-Moscatto a 32"; 6. Griitti-Giupponi a 41"; 7. Rettani-Manera (Peugeot 106 Xsi) a 41"; 8. Pontiggia-Parravicini a 42"; 9. Ferrari-Pricelli a 43"; 10. Maffioletti-Facchetti a 44"; 11. Vedovelli-Marcelli a 1'10"; 12. Menegallo-Franceschina a 1'17"; 13. Boffelli-Gigola a 1'17"; 14. CarPELLI-Ghidoni a 1'19"; 15. Avanzi-Alghisi a 1'19"; 16. Radici-Pescali (Fiat Cinquecento) a 1'43"; 17. Masseroli-Gritti a 1'46"; 18. Sartoris-Maio a 1'51"; tutti gli altri su (Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Roggiani-Persico (Peugeot 205 Gti) in 16'01"; 2. Parolari-Smalzi (Opel Corsa Gsi) a 16"; 3. Chioda-Pedretti (Peugeot 205 Gti) a 30"; 4. Contini-Dezza (Opel Corsa Gsi) a 31"; 5. Donadoni-Rota (Peugeot 205 Gti) a 33"; 6. Duccoli-Micheli (Opel Corsa Gsi) a 1'24"; 7. Vitelli-Fretto (Peugeot 205 Gti) a 2'26".

**Classe 2000:** 1. Lozza-Fiorandi (Opel Astra Gsi) in 14'29"; 2. Bregolato-Nava (Opel Kadett Gsi) a 10"; 3. Giovannoli-Fassone (Opel Astra Gsi) a 27"; 4. Bellotti-Licini (Opel Kadett Gsi) a 34"; 5. Belotti-Ghisleni (Opel Kadett Gsi) a 45"; 6. Cairoli-Marelli (Peugeot 309 Gti) a 45"; 7. Carosio-Messa (Opel Kadett Gsi) a 47"; 8. Barzaghi-Hefti (Peugeot 309 Gti) a 50"; 9. Gualdi-Guerini (Opel Astra Gsi) a 53"; 10. Truzzi-Paesani (Opel Kadett Gsi) a 1'04"; 11. Giovinetti-Cattaneo (Peugeot 205 Gti) a 1'09"; 12. Martinelli-Martinelli (Opel Kadett Gsi) a 1'10"; 13. Rosina-Donatini (Peugeot 205 Gti) a 1'11"; 14. Gotli-Radici (Opel



**Chimentini-Brasi, sopra, con la Renault Clio Williams si sono aggiudicati il rallysprint di San Crispino. Il loro successo è maturato dopo il ritiro di Edo Ottaviani, in quel momento primo a pari merito con l'equipaggio vicentino. Al secondo posto della gara romagnola si è classificato Fusai, sopra a destra con la Opel Astra Gsi**

Astra Gsi) a 1'12"; 15. Del Bono-Picinelli (Opel Kadett Gsi) a 1'19"; 16. Manterni-Gottardi (Opel Kadett Gsi) a 1'27"; 17. Garbin-Cavallini (Peugeot 309 Gti) a 1'31"; 18. Del Prete-Vaglio (Peugeot 205 Gti) a 1'51"; 19. Semeraro-Falcetti (Peugeot 205 Gti) a 2'03".

**Classe 2500:** 1. Paroli-Cremegnani in 14'25"; 2. Porta-Donadini (Fiat Uno Turbo) a 17"; 3. Re-Luca a 18"; 4. Dossì-Abate a 19"; 5. Marangon-Piardi a 36"; 6. Lorenzini-Cavazzini (Fiat Uno Turbo) a 36"; 7. Moremans-Luciano a 40"; 8. Pelizzari-Brescianini a 43"; 9. Asperti-Bonfanti a 43"; 10. Carrara-Sirtoli a 47"; 11. Mozzanica-Mozzanica a 54"; 12. Invernizzi-Bonati a 1'06"; 13. Cantù-Pandolfi (Fiat Uno Turbo) a 1'14"; 15. Serio-Domi a 1'22"; 16. Rota-Ravelli a 1'28"; 17. Moretti-Goggia a 1'30"; 18. Pialorsi-Cavallina a 1'33"; 18. Ferri-Dal Cin a 1'38"; 19. Zanolini-Maioli a 1'42"; 20. Sarzi Sartori-Duranti a 1'42"; 21. Rigamonti-Pantano a 2'04"; 22. Rassega-Pirlo a 2'06"; 23. Morandi-Messe a 2'24"; 24. Giugno-Imperiale a 2'27"; 25. Cefali-Reccchia a 2'30"; 26. Marcolli-Volpi a 2'38"; 27. Bettinelli-Bettinelli a 4'07" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**GRUPPO A**

**Classe 1400:** 1. Ticozzi-Montanelli (Peugeot 205 Rallye) in 15'12"; 2. Zadra-Botticini (Citroën Ax Sport) a 21"; 3. Manzoni-Rota (Peugeot 205 Rallye) a 34"; 4. Brambilla-Brambilla (Peugeot 205 Rallye) a 38"; 5. Bergamelli-Gamba (Opel Corsa Gti) a 40"; 6. Rizzini-Resinelli (Peugeot 205 Rallye) a 49"; 7.

Quadroni-Manzoni (Peugeot 205 Rallye) a 1'59".

**Classe 1600:** 1. Saldarini-Maggi (Peugeot 205 Gti) in 15'06"; 2. Mazzucchelli-Gobbato (Ford Fiesta Xr2) a 15"; 3. Crugnola-Sassi (Opel Corsa Gsi) a 17"; 4. Torri-Palazzi (Peugeot 205 Gti) a 19"; 5. Rebolchini-Gemelli (Alfa 33) a 39"; 6. Zigliani-Rognoni (Opel Corsa Gsi) a 43"; 7. Gozzi-Cristini (Opel Corsa Gsi) a 44"; 8. Tomasoni-Migliorati (Peugeot 205 Gti) a 1'15"; 9. Leona-Mariani (Ford Escort Xr3i) a 1'26"; 10. Beschi-Urbani (Peugeot 205 Gti) a 1'47"; 11. CarraroAgerde (Opel Corsa Gsi) a 2'06"; 12. Dugaria-Dugaria (Peugeot 205 Gti) a 2'06".

**Classe 2000:** 1. Mosconi-Brasi (Renault Clio 16v) in 13'52"; 2. Fornoni-Bosis (Peugeot 405 Mi 16v) a 19"; 3. Nodari-Andrioletti (Peugeot 309 Gti 16v) a 21"; 4. Spampatti-Pozzoli (Peugeot 405 Mi 16v) a 24"; 5. Zenoni-Mogentale (Peugeot 309 Gti 16v) a 28"; 6. Del Greco-Vanolì (Opel Kadett Gsi) a 34"; 7. Consonni-Folcio (Opel Kadett Gsi) a 35"; 8. Corvi-Mazzoli (Opel Kadett Gsi) a 39"; 9. Zenoni-Sinelli (Fiat Ritmo 130) a 1'00"; 11. Sella-Covizzi (Fiat Ritmo 130) 1'04"; 12. Grassi-Morato (Peugeot 309 Gti) a 1'13"; 13. Gullo-Pisapia (Opel Manta Gte) a 1'33"; 14. Bonafede-Bernini (Peugeot 205 Gti) a 1'33"; 15. Minonzio-Tiziani (Opel Manta Gte) a 1'42"; 16. Bertani-Bottelli (Opel Kadett Gsi) a 1'43"; 17. Scarpellini-Tavernini (Peugeot 205 Gti) a 1'51"; 18. Amadei-Braghiroli (Fiat Ritmo 130) a 2'30".



CHIMENTIN PRIMO A SAN CRISPINO

# Una gran Williams

SAN MAURO PASCOLI — «Perché siamo venuti al S. Crispino? Perché da queste parti conosciamo un ristorante dove si mangia benissimo». Secondo Luisa Santi, co-pilota di Paolo Chimentin, i due vicentini sono venuti in terra di Romagna per gustarne la buona cucina; e, già che c'erano, anche per vincere la 6. edizione del Rallysprint di San Crispino. Una vittoria cercata fin dalle prime battute di gara, nel confronto diretto con gli agguerritissimi equipaggi locali; che alla fine si sono dovuti accontentare della lotta per il 2. posto, combattuta fino all'ultimo. A tenere il passo della formidabile Re-

nault Clio Williams di Chimentin-Santi ci sono riusciti solo i cesenati Ottaviani-Castellani, che dopo tre prove speciali affiancavano la coppia veneta in testa alla classifica; ma la rottura del cambio della loro Opel Kadett 16V ha lasciato via libera agli avversari. A quel punto, quando si era poco prima di metà gara, Chimentin-Santi potevano contare su un vantaggio di 6" sulla Opel Astra di Moreno Fusai e Sandro Magalotti, e 7" sulla vettura gemella di Giuseppe Berretti e Marco Baldazzi. Un vantaggio che i due veneti non hanno fatto altro che amministrare fino al traguardo, mentre alle loro spalle i due «opelisti» lottavano allo spasimo per la piazza d'onore; che è andata a Fussi-Magalotti solo grazie alla discriminante. Al 4. posto dopo metà gara c'era la Peugeot 405 Mi16 di Biondi-Lessi; ma la rottura di un semiassale sulla 5. prova li ha messi fuori gara, e la posizione è stata ereditata quindi dall'Alfa 33 di Simoncelli-Bulgarelli, posizione che la coppia forlivese ha mantenuto anche all'arrivo. In effetti questo Rallysprint organizzato dalla Rubicone Corse ha premiato più le qualità dei piloti che la potenza delle vetture: ai primi posti dell'assoluta si trovano anche Fiocco-Fiocco e Rossi-Manoni, entrambi su Opel Astra 16V Gruppo N. Questi due equipaggi non solo hanno dominato tra le vetture di serie, ma hanno spiccato spesso tempi molto vicini alle vetture preparate che si contendevano la vittoria; e anche in questo caso c'è voluta la discriminante per assegnare il primo posto.

Innocenzo Bonelli

## RALLYSPRINT

S. Mauro Pascoli (Fo), 17 ottobre 1993

### 6. Rallysprint di San Crispino

Gara nazionale

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Chimentin-Santi (Renault Clio Williams 16v) in 13'28"; 2. Fusai-Magalotti (Opel Astra 16v) a 8"; 3. Berretti-Baldazzi (Opel Astra 16v) a 8"; 4. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) a 26"; 5. Lenzi-Taccini (Peugeot 309 16v) a 32"; 6. Fiocco-Fiocco (Opel Astra 16v) a 33"; 7. Rossi-Manoni (Opel Astra 16v) a 33"; 8. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett 16v) a 38"; 9. Campedelli-Bongiovanni (Opel Astra 16v) 44"; 10. Martinetti-Lusini (Peugeot 205 Gti) a 49".

#### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Beggi-Zona (Peugeot 106 Xsi) in 14'54"; 2. Bonora-Roncaglia a 6"; 3. Verbilli-Verbilli a 10"; 4. Rusatto-Hocevar a 18"; 5. Gazzotti-Costi a 32"; 6. Fumi-Guglieri a 35"; 7. Mirandola-Ercolino a 37"; 8. Valentini-Aguzzoli a 1'06"; Calliari-Veronesi (Peugeot 106 Xsi) s.t.; 10. Saiani-Cavallari a 1'25" 11. Braglia-Sghedoni a 1'51"; 12. Coslovich-Vindigni a 2'10"; 13. Dal Pozzo-Piccoli a 3'12" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Cacciavellani-Fini (Peugeot 205 Gti) in 15'01"; 2. Zanfini-Bertaccini (Opel Corsa Gsi) a 4"; 3. Piccolomini-Liverani (Opel Corsa Gsi) a 5"; 4. Chiavegato-Rinaldi (Peugeot 205 Gti) a 33"; 5. Tassinari-Marrughini (Opel Corsa Gsi) a 1'44"; 6. Rossi-Mazzini (Peugeot 205 Gti) a 2'23"; 7. Gotti-Dalla Palma (Peugeot 205 Gti) a 2'56".

**Classe 2000:** 1. Fiocco-Fiocco (Opel Astra 16v) in 14'01"; 2. Rossi-Manoni (Opel Astra 16v) s.t. 3. Campedelli-Bongiovanni (Opel Astra 16v) a 11"; 4. Gabrielli-Busto (Opel Astra 16v) a 17"; 5. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett 16v) a 20"; 6. Marti-Sighinolfi (Opel Kadett Gsi) 31"; 7. Bongiovanni-Mazzini (Opel Kadett 16v) a 33"; 8. Cozzi-Longagnani (Peugeot 309 16v) a 38"; 9. Ottaviani-Masi (Peugeot 205 Gti) a 40"; 10. Imbrogno-Baracchi (Peugeot 205 Gti) a 49"; 11. Casadei-Maraldi (Opel Astra 16v) a 1'05"; 12. Bonavita-Rosetti (Peugeot 309 16v) a 1'12"; 13. Colombo-Bedei (Renault Clio 16v) a 1'15"; 14. Sette-Duò (Opel Kadett 16v) a 1'16"; 15. Severi-Paesani (Opel Astra 16v) a 1'33"; 16. De Santi-De Santi (Peugeot 205 Gti) a 1'54"; 17. Casarin-Bovo (Peugeot 309 16v) a 2'42"; 18. Dal Pozzo-Ramolla (Opel Kadett 16v) a 2'57".

**Classe 2500:** 1. Agostini-Zanotti in 14'32"; 2. Leonessi-Faeti a 5"; 3. Fianco-Polato a 29"; 4. Vallorani-Fellici (Renault 5 Gt Turbo) a 1'14" (gli altri su Fiat Uno Turbo).

#### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Cestaro-Ruzza in 14'42"; 2. Farnetti-Onofri a 5"; 3. Dalla Porta-Pellati a 14"; 4. Fontani-Pattacini s.t.; 5. Croda-Bonilauri a 26"; 6. Tavoni-Rossi a 27"; 7. Palazzi-De Marchi a 30"; 8. Merzi-Signorato a 40"; 9. Trovò-Libero a 41"; 10. Scorza Maccioni a 52"; 11. Terezi-Gioventù (Citroën Ax Sport) a 1'12"; 12. Paganin-Palazzo (Citroën Ax Sport) a 1'18"; 13. Babina-Giberti (Citroën Ax Sport) a 2'12" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) in 13'54"; 2. Martinetti-Lusini (Peugeot 205 Gti) a 23"; 3. Guerra-Manzaroni (Opel Corsa Gsi) a 2'28"; 4. Dalla Pozza-Dalle Fusine (Peugeot 205 Gti) a 2'41".

**Classe 2000:** 1. Chimentin-Santi (Renault Clio Williams 16v) in 13'28"; 2. Fusai-Magalotti (Opel Astra 16v) a 8"; 3. Berretti-Baldazzi (Opel Astra 16v) a 8"; 4. Lenzi-Taccini (Peugeot 309 16v) a 32"; 5. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett 16v) a 38"; 6. Paganoni-Piffero (Opel Kadett 16v) a 50"; 7. «Brik»-Tormen (Peugeot 309 16v) a 52"; 8. Boldorini-Mambelli (Fiat Ritmo 130) a 54"; 9. Draghetti-Pellegrini (Peugeot 205 Gti) a 1'03"; 10. Ferrarotto-Sperandio (Opel Manta Gte) a 1'06"; 11. Luisè-Bizzarro (Opel Manta Gte) a 1'16"; 12. Simonetti-Melotto (Opel Kadett 16v) a 1'08"; 13. Quinterelli-Corso (Opel Kadett 16v) a 1'17"; 14. Alessandrini-Arpinati (Peugeot 309 16v) a 1'22"; 15. Ronca-Mantovani (Opel Manta Gte) a 1'37"; 16. Bonizzi-Cumerlato (Opel Manta Gte) a 2'31"; 17. «Grisù»-Campori (Opel Manta Gte) a 2'34"; 18. Pighin-Serena (Opel Astra 16v) a 2'57"; 19. Pazzagli-Squarcialupi (Opel Kadett 16v) a 6'49".

fotografiePHOTO4



BENTLEY EIGHT GRIGIO ARGENTO 6/89  
 BMW M3 CABRIO GRIGIO ARGENTO ARIA 11/89  
 BMW Z1 NERO METAL. 1/92  
 BMW 540i GRIGIO ARGENTO FULL OPTIONAL  
 BMW 635 M GRIGIO SCURO ARIA PELLE 6/86  
 BMW 850i GRIGIO ARGENTO FULL OPTIONAL 6 4/91  
 FERRARI 348 TB 7/90 GRIGIO ARGENTO  
 FERRARI 330 GTC 6/68 ANTRACITE  
 FERRARI MONDIAL 3.4 CABRIO 3/90 ROSSO DIREZIONALE  
 FERRARI TESTAROSSA 10/89 ROSSO  
 FERRARI F40 ROSSO 7/90  
 MASERATI 4 PORTE 4.9 6/85 ARGENTO  
 MERCEDES 500 E 12/91 NERO METAL. FULL OPTIONAL  
 PORSCHE 911 RS 3/92 ROSSO  
 PORSCHE 911 6/88 TURBO GRIGIO SCURO MET. ARIA TETTO PELLE  
 PORSCHE 911 SPEEDSTER GRIGIO MEDIO METAL. 6/89  
 ROLLS SILVER SPUR 12/89 NERA

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

**SA.MO.CAR. spa**

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

## È finito così l'italiano slalom

Cesari ha colto ancora nel segno. A Vico Equense, infatti, è riuscito a mettersi in tasca il 6. campionato italiano slalom, il quarto consecutivo. Ma la gioia per l'alloro tricolore non si è aggiunta a quella parziale dell'assoluto nella gara campana e neppure a quella del successo nel Trofeo Cinquecento. Forse, per il campione di Gattinara lo smacco maggiore è venuto proprio dalle piccole Fiat. Cesari è stato escluso dalla classifica della gara del Trofeo perché reo di aver montato delle candele di marca diversa da quelle previste dal regolamento del monomarca. Cesari, per la cronaca, si era piazzato secondo alle spalle di Tortora. Di seguito al classifica finale dell'italiano slalom e del Trofeo Cinquecento.

### CAMPIONATO ITALIANO SLALOM

#### classifica finale

1. Cesari	p. 177
2. Salino	142
3. Travagin	130

#### GRUPPO A

1. Salino	p. 140
-----------	--------

#### GRUPPO N

1. Travagin	p. 130
-------------	--------

#### PROTOTIPI

1. Massola	p. 80
------------	-------

#### TROFEO CINQUECENTO

1. Filippi	p. 54
2. Saracco	24
3. Cesari	18

■ **ISCRIZIONI.** Si sono aperte da pochi giorni le iscrizioni al ralliesprint di Valsangone in programma il prossimo 21 novembre. La gara, con partenza e arrivo a Bruino, si articolerà in sei prove speciali (tre da ripetere). Gli interessati possono rivolgersi alla Valsangone Promotion tel. 011-9349261.

■ **VALDINIEVOLE.** Confermato per il prossimo 13 novembre il rally della Valdiniievole ultimo atto della Coppa Italia 5. Zona. La gara si articolerà su 8 prove speciali, tutte su asfalto. Partenza e arrivo a Montecatini Terme.

■ **LUTTO.** All'età di 70 anni è morto nei giorni scorsi il padre di Pasquale Cilento da un paio di mesi delegato Csa della Campania. Alla famiglia Cilento le più sentite condoglianze.

## SLALOM □ A VICO EQUENSE

# Un birillo esalta Insigne

VICO EQUENSE — Il titolo tricolore degli slalom è andato, ancora una volta, ad Augusto Cesari ed alla sua Lancia Delta S4 con i colori Supergara, ma il fatto nuovo della decima edizione del Trofeo Città di Vico Equense, atto conclusivo del Campionato Italiano, è stata la sconfitta del «re» della specialità accontentatosi, stavolta, del gradino più basso del podio. Salito in entrambe le manche su tempi che hanno evidenziato la sua abituale superiorità, Cesari è però incappato, entrambe le volte, nel nemico dello slalomista: il birillo. Eroe della giornata è stato, quindi, Vittorio Insigne, vincitore con la Fiat X1/9-1600 Gruppo Speciale ex-De Micheli, che ha ottenuto, sul familiare percorso del Monte Faito, il sesto e forse più bel successo della sua ancora giovane carriera agonistica. Il presidente-pilota dell'Autosport Sorrento ha saputo entusiasmare gli spettatori presenti sul percorso delle gara, che ha visto al via ben centosette piloti. Seconda posizione, do-

po una prima manche incerta, per Leonardo Massola, sceso da Mantova con l'obiettivo di conquistare il Trofeo Nazionale del Gruppo Prototipi con l'Abarth X1/9, staccato di 1"12 dal vincitore, ma felice del titolo conquistato. Dopo Cesari, troviamo raccolti in poco più di un secondo, Salvatore Catapano, fermo nella seconda manche per rottura del cambio; Luigi Vinaccia e Camillo Bandino, al debutto tra i prototipi più che altro in veste di «tester», tutti su Fiat Abarth X1/9-2000. Buone le prove anche di Pasquale Ceriello (Fiat X1/9-1600), Domenico Pepe (Fiat 850/2000), Michele Ambrosio (Fiat X1/9-1600), Gaetano Bruno (Fiat 850 coupé-Cosworth) e Crescenzo Palomba (Fiat 600 / 1600). Nel Gruppo N si è imposto, dopo una bella lotta, il giovane cavese Maurizio Angrisani su Renault 5 Gt Turbo, mentre Cataldo Esposito ha debuttato nel migliore dei modi: vincendo, il Turismo preparato con una Peugeot 205 Gti.

Rosario Moselli



FESTA

### SLALOM

Vico Equense (Na), 17 ottobre 1993

#### 10. Trofeo di Vico Equense

Gara valida per il Campionato Italiano

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Insigne (Fiat X1/9 1600) 152,07; 2. Massola (Abarth X1/9) 153,19; 3. Cesari (Lancia Delta S4) 153,20; 4. Catapano (Abarth X1/9) 154,35; 5. Vinaccia (Abarth X1/9) 154,44; 6. Bandino (Abarth X1/9) 155,44; 7. Ceriello (Fiat X1/9) 156,88; 8. Pepe (Fiat 850/2000) 161,49; 9. Ambrosio (Fiat X1/9 1600) 161,61; 10. Bruno (Fiat 850 Coupé-Ford Cosworth) 162,08.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. De Simone 171,76; 2. Zaccaro 174,58; 3. Cesarano 174,67; 4. Del Santo 175,55; 5. Candido L. 180,60; 6. Coppola M. 185,91. 7. Russo A. 191,25. (Tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Casillo (Peugeot 106 Xsi) 193,61; 2. Ruggiero (Peugeot 205 Gti) 204,54.

**Classe 2000:** 1. Russo L. 170,00; 2. Maresca 177,13; 3. Aprea 178,40; 4. Urti (Peugeot 309 Gti16) 181,65; 5. Miccio 183,56; 6. Buonocore (Opel Astra Gsi) 192,19 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

**Classe oltre 2000:** 1. Angrisani 163,48; 2. Murino 163,81; 3. Paolino 166,97; 4. Aiello 169,19; 5. Cuomo A. 170,44; 6. Svaratta 171,52; 7. Savarese 176,18; 8. Autorino 181,62 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

#### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Novielli (Peugeot 205 Rallye) 172,19; 2. Scala (Peugeot 205 Rallye) 174,44; 3. Celentano (Peugeot 205 Gti) 175,70; 4. Feo (Opel Corsa Gsi) 183,52.

**Classe oltre 1600:** 1. Esposito C. (Peugeot 205 Gti) 166,45; 2. Eldinno (R5 Gt turbo) 169,70; 3. Langella (Peugeot 205 Gti) 170,73; 4. Giugliano (Fiat Uno turbo) 176,39; 5. Perillo (Fiat Uno turbo) 187,06.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe A 112:** 1. Manzo 182,08; 2. Zito 183,87; 3. Sarnataro 185,14; 4. Cuomo R. 186,21; 5. Terminiello 186,26; 6. San-

torriello 186,67; 7. Mastellone 188,06; 8. Trinchillo 190,26; 9. Casa 193,83; 10. Persico 197,02; 11. Rispoli 198,72; 12. Lambiasi 211,98;

**Classe 700:** 1. A. Esposito 169,66; 2. S. Durante 174,26; 3. Di Salvo 175,65; 4. A. Durante 195,17; 5. D'Amaro G. 226,01 (tutti su Fiat 126).

**Classe 1000:** 1. Vigorito 172,53; 2. Orefice 177,54; 3. Natella 186,21; 4. Cutolo (Fiat Panda) 188,00; 5. Franco (Fiat Panda) 211,66. (tutti gli altri su A 112).

**Classe 1150:** 1. Auriemma (Fiat 127) 168,52; 2. Ciampa 170,87; 3. Laudato (Fiat 127); 4. Illuminato (Fiat 127) 177,78; 5. Palumbo 182,96; 6. Candido G. 184,08; 7. Martucci (Fiat 128 3p) 185,10; 8. Forino 190,74; 9. Marruccella 234,48 (tutti gli altri su A 112).

**Classe 1300:** 1. Carbone 163,91; 2. D'Amaro M. 181,62 (entrambi su Fiat X1/9).

**Classe 1600:** 1. Insigne 152,07; 2. Ceriello 156,88; 3. Ambrosio 161,61; 4. Cucciniello 177,86 (tutti su Fiat X1/9).

**Classe 2000:** 1. A. Cuomo (Vw Golf Gti) 172,48; 2. De Angelis (Fiat Ritmo 130) 207,89.

**Classe oltre 2000:** 1. Cesari (Lancia Delta S4) 153,20; 2. Duraccio 166,45; 3. Gallina 180,80; 4. Cola (Ford Escort Rs) 183,26; 5. Romanelli 183,28; 6. Renda 183,36 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

#### GRUPPO PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Carratù (Fiat 126) 171,48; 2. Vitiello (Fiat 126) 174,51; 3. Coppola F. (Autobianchi Y10) 178,89; 4. Auricchio (Fiat 600) 216,63.

**Classe 1600:** 1. Palomba (Fiat 600) 162,82; 2. Longobardi (Simca Rallye 2); 190,18; 3. Esposito P. (Fiat X1/9-Honda) 197,63.

**Classe 2000:** 1. Massola 152,19; 2. Catapano 154,35; 3. Vinaccia 154,44; 4. Bandino 155,44; 5. Pepe (Fiat 850) 161,49; 6. Bruno (Fiat 850 coupé-Ford Cosworth) 162,08 (tutti gli altri su Abarth X1/9).

#### TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Tortora 179,73; 2. Pagano 184,75; 3. Liverini 191,08; 4. Franzese 192,18; 5. Proto 195,05 6. Attanasio 201,11.

# Maroni ci prende gusto

CREMONA — Brillante affermazione di Tino Maroni alla 1. Formula Rally Torrazzo di Cremona che porta così a sei i successi assoluti stagionali. Proveniente dal Vst dove è stato Campione Assoluto nel '91 e di categoria nel '92, Maroni nei Formula Rally ha trovato l'ideale campo di prova costruendosi un prototipo a due ruote motrici che porta una motorizzazione motociclistica Suzuki da 1100 cc, la leggerezza e la potenza del mezzo ne fanno una vettura sicuramente vincente. Unico a poter contrastare il pilota lecchese, il piacentino Giovanni Emilio Rizzi con una Dallara che però gettava al vento ogni possibilità di vittoria incorrendo in un testacoda sul fondo viscido nel corso della finale. Vincitore di classe e terzo assoluto Lorenzo Saracco con una Delta Proto che ha messo in fila un indomabile Cremonese al volante di una Delta ex Grifone. Quindi assoluto e secondo di classe Elezio Nori con una Proto Tubolare che ha regolato di pochi centesimi Giovanni Balzarotti con una Junior Vst motorizzata Honda e mal partito con gomme non adeguate. Settimo assoluto e terzo di classe l'esperto Maccarinelli che predilige i circuiti più guidati. Ottima la gara dell'ottavo, Fabrizio Ferrari con una Renault 11 Turbo risultando anche primo dei piloti cremonesi che nulla ha però potuto per la vittoria di classe con l'enorme potenza della

Dallara di Rizzi. Nonno assoluto e primo di classe un altro cremonese, Antonio Gerevini con una Opel Kadett Gsi 16 V che dominati gli avversari di classe si è permesso il lusso di insidiare i migliori della assouta. Nella top ten anche Mabellini Umberto con una Alfa Sprint.

Tiziano Minuti

## FORMULA RALLY

Cremona, 17 ottobre 1993

### 1. Trofeo Torrazzo

Gara nazionale

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Maroni (Junior Suzuki) 3'30"83; 2. Rizzi (Dallara) 3'42"80; 3. Saracco (Delta Proto) 3'44"28; 4. Cremonesi (Delta Integrale) 3'48"92; 5. Nori (Proto Tubolare) 3'51"05; 6. Balzarotti (Junior Honda) 3'51"67; 7. Maccarinelli (Proto Renault) 3'52"18; 8. Ferrari (Renault 11 Turbo) 3'52"35; 9. Gerevini (Opel Kadett Gsi 16V) 3'52"77; 10. Mabellini (Alfa Romeo Sprint) 3'52"96.

#### 1. RAGGRUPPAMENTO

**Classe 1600:** 1. Beltrami (Peugeot 205 Gti) 3'58"02; 2. Este (Peugeot 205 Rallye) 4'01"07; 3. Morandi (Peugeot 205 Rallye) 4'10"47; 4. Priori (Alfa Romeo) 4'10"58.

**Classe oltre 1600:** 1. Gerevini (Opel Kadett Gsi 16V) 3'52"77; 2. Maiandi (Renault 5 Gt Turbo) 4'01"03; 3. Travagnin (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro.

#### 2. RAGGRUPPAMENTO

**Classe 1600:** 1. Mabellini (Alfa Romeo Sprint) 3'52"96; 2. Conti (Alfasud) 3'57"49; 3. Collicelli (Fiat 127) 3'57"91; 4. Devoti (A112) a 1 giro.

**Classe oltre 1600:** 1. Rizzi (Dallara) 3'42"80; 2. Ferrari (Renault 11 Turbo) 3'52"35; 3. Bergomi (Volkswagen Golf Gti) 3'58"50; 4. Muzio (Renault 5 Maxi Turbo) a 1 giro.

**Classe V.s.t.:** 1. Maroni (Junior Suzuki) 3'30"83; 2. Nori (Proto Tubolare) 3'51"05; 3. Balzarotti (Junior Honda) 3'51"67.

#### 3. RAGGRUPPAMENTO

**Classe unica:** 1. Sarocco (Delta Proto) 3'44"28; 2. Cremonesi (Delta Integrale) 3'48"92; 3. Maccarinelli (Proto Renault) 3'52"18; 4. Dall'Asta (Delta Integrale) 3'53"64.



## TERZO SCHIAFFO PER ROSSI

# La cabala è per Lasia

S. STEFANO MAGRA — Franco Lasia alla cabala ci crede per cui..., dopo il due c'è stato il tre, ed a S. Stefano Magra ha così realizzato l'impresa di battere Erberto Rossi, per la terza volta. Gli sono bastati 69 centesimi, poco più di mezzo secondo, per ottenere questo risultato di prestigio. Erberto Rossi, pur avendo fatto registrare una seconda manche migliore di quella dell'antagonista, ha dovuto rassegnarsi... all'amaro calice. Grossa soddisfazione comunque per il boss del Team pratese, Riccardo Baccetti, che con l'undicesimo posto assoluto di Moggia ha portato a casa il Trofeo destinato al miglior punteggio di scuderia. Sessantadue gli iscritti, dieci di meno i verificati, nella graduatoria dei 49 classificati ancora un risultato di spicco per il piemontese Gian Franco Niosi, terzo assoluto con la Gmg, a conferma delle sue doti velocistiche già messe in mostra in precedenti slalom, e di Giaracca, ottimo quinto.

## SLALOM

S. Stefano Magra (Sp), 17 ottobre 1993  
**2. Slalom S. Stefano Magra**  
 Gara nazionale

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Lasia (Mp 2000) 144,79; 2. Rossi (Er 2 Sport) 145,48; 3. Niosi (Gmg Sport) 154,19; 4. Denti (Giacomelli Turbo) 154,85; 5. Giaracca (Fiat X1/9) 160,23; 6. Farruggio (Ford Escort Cosworth) 160,30; 7. Panesi (Renault 5 Gt Turbo) 160,93; 8. Alomai (Fiat X1/9) 162,33; 9. Mozzone (Gmg Sport) 162,70; 10. Franchi (Renault Clio 16V) 162,76.

#### GRUPPO N

**Classe 1300:** 1. Olivari (Peugeot 205 rallye) 170,04.

**Classe 1600:** 1. Patrone (Peugeot 205 Gti) 187,15.

**Classe 2000:** 1. Franchi (Renault Clio 16V) 162,76; 2. Freggia (Peugeot 309 Gti) 170,84; 3. Sgadò (Opel Kadett Gsi) 181,60; 4. Mantani (Fiat Ritmo 130) 183,44.

**Classe oltre 2000:** 1. Farruggio (Ford Escort Cosworth) 160,30; 2. Panesi 160,93; 3. De Martini 169,11; 4. Zuanazzi (tutti su Renault 5 Gt Turbo) 170,51.

#### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Pescio (Peugeot 205 rallye) 167,83.

**Classe oltre 1600:** 1. Agostini (Lancia Delta 16V) 173,19; 2. Mariotti (Vw Golf Gti 16V) 177,67.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe A112:** 1. Mani 172,98; 2. Bertinelli 174,78; 3. Procopi 179,90.

**Classe 700:** 1. D'Anna (Fiat 500-700) 178,59.

**Classe 1000:** 1. Ferrari (Fiat 127)

170,94; 2. Barberini (A112) 182,15; 3. Fontanini (A112) 183,08.

**Classe 1150:** 1. Moggia (Fiat Uno 60) 163,78; 2. Bancalari 165,22; 3. Manna 168,24; 4. Fredianelli 169,26; 5. Pulvirenti 169,96; 6. Lorenzini 172,71; 7. Baldi 173,58; 8. Carossa 174,43; 9. Bernardello 175,22; 10. Solinas 182,64; 11. Gragnani 197,71; 12. Venè 199,76 (tutti gli altri su A112).

**Classe 1300:** 1. Barbieri 166,54; 2. Cosentino 167,00; 3. De Lorenzi 168,97 (tutti su Simca Rally 2).

**Classe 1600:** 1. Giaracca 160,23; 2. Alomai 162,33; 3. Datteri 171,15; 4. Raimondi (Talbot Sumbbeam Ti) 203,91 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

**Classe 2000:** 1. Carabelli (Vw Golf Gti) 173,09.

**Classe oltre 2000:** 1. Peraz (Renault 5 Gti Turbo) 164,03; 2. Heidenreich (Porsche Carrera) 166,27.

#### GRUPPO PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Paradiso (Fiat 126-Honda) 199,88.

**Classe 1600:** 1. Denti (Giacomelli Turbo) 154,85; 2. Novelli (Fiat X1/9) 234,02.

#### SPORT PROTOTIPI

**Classe unica:** 1. Lasia (Mp 2000) 144,79; 2. Rossi (Er2 Sport) 145,40; 3. Niosi (Gmg Sport) 154,19; 4. Mozzone (Gmg Sport) 162,70.

ZINI



A sinistra, Cesari è soddisfatto per il suo sesto titolo di campione italiano slalom conquistato a Vico Equense. Nella gara campana il successo assoluto è andato però a Insigne, in alto. Nella gara di S. Stefano Magra, Lasia, sopra, vincendo ha battuto per la terza volta Rossi

Cesare Rosso

**La velocità su terra assegna i titoli**

È terminato, con la gara di Vittorio Veneto, il campionato italiano di velocità su terra. Queste le classifiche:

**Categoria turismo:** 1. Errani punti 90, 2. Colombi 64,5; 3. Tordi 27.

**Categoria Sport:** 1. Forti 180; 2. Rossetti 142; 3. Gallotta 128.

**Monoposto:** 1. Tamburini 160; 2. Calderola 88,1; 3. Licheni 81.

**Sport 1800:** 1. Melli 42; 2. Catorcini 35; 3. Guarini 34.

**Sport 4x4:** 1. Forti 74,3; 2. Gallotta 65; 3. Rossetti 64.

**Promotion:** 1. Tavoni 71; 2. Monti 51; 3. Sertori 33,6.

**Junior:** 1. Serrone 58,4; 2. Casabonoli 35; 3. Grasselli 29.

■ **LATINA.** All secondo esperimento con la formula Rally, la Sponsor Sport, società organizzatrice della gara di Latina, sta già pensando alla stagione '94 con l'inserimento di due gare nel calendario agonistico. Ciò sarebbe una boccata d'ossigeno per l'impianto del basso Lazio che, in questi ultimi tempi, ha risentito non poco della crisi della categoria autocross e che, con l'arrivo della Formula Rally e i favori incontrati fra piloti e pubblico, potrebbe incontrare una seconda giovinezza.

■ **MALESI.** Il prototipo Junior Suzuki del vincitore della Vst di Cremona, Tino Maroni ha, per quanto riguarda alcune soluzioni aerodinamiche e di assetto, un padre famoso. Si tratta del costruttore di F. Monza degli anni Settanta Sergio Malesi, con il quale debuttò alcuni anni fa Michele Alboreto.

■ **CREMONA.** Prima esperienza di Formula Rally per l'Automobil Club Cremona che, per problemi di permessi, ha dovuto dire addio ai rally. L'Ac vuole incentivare così le formule minori ed è probabile che lo faccia organizzando un piccolo «Motor Show» locale con manifestazioni agonistiche collaterali.

■ **LUTTO.** Si è spenta, dopo una lunga malattia, la mamma di Riccardo Errani, rallyista romagnolo. La direzione e la redazione di Autosprint sono vicini al pilota in questo momento per lui così triste.

VST □ ULTIMA GARA

**Titolo assoluto a Forti**

VITTORIO VENETO — Clima di smobilitazione totale per l'ultima gara di Campionato Italiano Velocità su Terra, con organizzatori locali irritati per le poche vetture presentatosi. Nessun rappresentante del Pool Vst, poi, è stato in grado di fornire le classifiche finali del campionato ed unico argomento di disputa nel paddock la riunione della Sottocommissione sull'assetto '94 della specialità. Un certo interesse c'era comunque per la classe Sport 1800, nella quale la lotta per il titolo era ancora aperta tra Melli e Catorcini, entrambi piuttosto attardati nelle qualifiche. Mentre Righini, dopo un breve exploit di Biagioni, si involava, Catorcini vedeva frustrate le proprie aspirazioni da un contatto che gli piegava il cofano anteriore della sua Beta, costringendo la direzione gara ad esporgli bandiera nera, decisione che il pilota accettava con sportività. Il terzo posto finale era più che sufficiente a Giordano Melli. In classe Sport 4x4, Rossetti regolava Gallotta, mentre Forti, campione assoluto Vst '93, concludeva terzo dopo aver avuto problemi fin dalle prove. Zangheri si imponeva invece nella classe «macedonia» (una Turismo Gr. A 4x4, una gr. A 2000, una Sport 3500). Nella finale Monoposto Junior, cui hanno partecipato gli unici due piloti Promotion verificati e tre concorrenti non iscritti al campionato, Chiesura otteneva la pole, ma in gara era afflitto da molti guai, ed il primato andava a Brioni. Tra le Monoposto 4x4, con la finale disertata per problemi vari da Calderola, Tonin, Apostoli e dal pole-man Licheni, Tamburini si imponeva realizzando il miglior tempo della giornata. Una sospensione ko costringeva al ritiro Stecca. Vittoria di Beltrami tra le sport 1800 extra campionato.

Claudio Pavanello

**VELOCITÀ SU TERRA**

Vittorio Veneto (Tv), 17 ottobre 1993  
**Velocità su terra a Vittorio Veneto**  
 gara valida per il campionato italiano

- Le classifiche**  
**Classe Sport 1800:** 1. Righini (Fiat Ritmo) 13'03"70; 2. Guarini (Ford Escort) 1'16"22; 3. Melli (Lancia Delta) 13'23"13; 4. Lucarini (Lancia Delta) 13'29"28; 5. Amatori (Fiat X 1/9) 13'30"14; 6. Biagioni (Fiat X 1/9) 13'30"22; 7. Rossetto (Vw Golf Gti) 13'48"34.  
**Classe Sport 4x4:** 1. Rossetti (Lancia Delta Hf) 11'14"34; 2. Gallotta (Lancia Delta 16V) 11'23"86; 3. Forti (Porsche Carrera) 11'37"39; 4. Baldisser (Audi Quattro) 12'07"39.  
**Classe turismo sport oltre 1800:** 1. Zangheri (Lancia Delta) 11'57"12; 2. Romanisio (Porsche) in 12'42"73; 3. Tosetto (Fiat Ritmo 4x4) a 2 giri.  
**Classe Junior:** 1. Brioni (Fiat) 11'31"46; 2. Casabonoli N. (Alfa) 12'19"62; 3. Casabonoli A. (Lancia) a 1 giro; 4. Grasselli (Lancia) a 2 giri.  
**Classe promotion:** 1. Tavoni (GoPro) 12'24"91; 2. Sertori (Streit) ad 1 giro.  
**Classe monoposto 4x4:** 1. Tamburini 10'50"92; 2. Centolani (Bmw) 11'00"58; 3. Rossi 11'14"50 (gli altri su Porsche).  
**Sport 1800:** 1. Beltrami (Fiat X 1/9) 12'28"03; 2. Novak 12'33"23; 3. Trevisan 13'12"68; 4. Bobbo (Fiat X 1/9) ad 1 giro (gli altri su Fiat Ritmo).



**Si è concluso a Vittorio Veneto il campionato di Vst. Successo scontato nella classe monoposto 4x4 di Luciano Tamburini, sopra su Porsche, che ha preceduto Centolani su Bmw. Rossetti, sotto su Lancia Delta 16V, ha invece dominato la gara riservata alle Sport 4x4, regolando Gallotta e Forti**



fotografie BIONDO

F. RALLY □ A LATINA

**Un fior di Rosella**

LATINA — Appuntamento con una gara di formula rally tutta particolare sul circuito crossistico di Latina con in pista due diverse tipologie di vetture, quelle destinate ai percorsi rallistici e quelle della categoria autocross, abituali ospiti della pista pontina. Il vincitore assoluto della manifestazione è scaturito dalla superfinale-spettacolo, tra Rosella e Tradico, impostisi rispettivamente nella categoria autocross e in quella riservata alle vetture da rally. Un po' di suspense c'è stata comunque nella seconda manche, quando il pontino andava in testacoda per la rottura di un semiasse anteriore del suo prototipo, ma aveva comunque modo di recuperare e tornare in testa vincendo anche la seconda manche. Tradico in questa occasione è rimasto attardato da una foratura. Finale della categoria autocross tra lo stesso Rosella e l'altro pilota di casa Adriano Spagnol. Il laziale, dopo essersi imposto nella prima manche per sette decimi nei confronti del rivale, non riusciva ad evitare il «ritorno» di Rosella (impostosi in semifinale su Cerroni), nella seconda manche. Andati alla «bella», nei tre giri decisivi la vettura di Spagnol subiva un cedimento meccanico, lasciando così all'ex campione europeo la vittoria della categoria «autocross». Molto meno equilibrata è stata la finale delle vetture rally con il romano Filippo Tradico, vittorioso in semifinale su Martini, impostosi in entrambe le manche nei confronti del concittadino Antinozzi, anch'egli alla guida di una Delta 16V.

Alessandro Biagi

**FORMULA RALLY**

Latina, 17 ottobre 1993  
**Trofeo Az Car Lazio**  
 Gara nazionale

- Le classifiche**  
**Absoluta:** 1. Rosella (Prototipo 4x4); 2. Tradico (Lancia Delta 16V); 3. Spagnol (Prototipo 4x4); 4. Antinozzi (Lancia Delta 16V); 5. Cerroni (Fiat X 1/9); 6. Serrone (Prototipo Junior); 7. Martini (Fiat Uno Turbo); 8. Verrelli (Fiat 500); 9. Ricci (Lancia Beta Montecarlo); 10. Testani (Fiat 500).

**CATEGORIA AUTOCROSS**

- Classe 1000:** 1. Testani (Fiat Cinquecento).  
**Classe 1500:** 1. Ellera; 2. Nanni; 3. De Nardis (tutti su Fiat X 1/9).  
**Classe 1600:** 1. Serrone (Prototipo Junior).  
**Classe 1800:** 1. Cerroni (Fiat X 1/9); 2. Ricci (Lancia Beta Montecarlo); 3. Giardini (Lancia Beta Montecarlo).  
**Classe 3000:** 1. Rosella (prototipo); 2. Spagnol (prototipo).

**CATEGORIA RALLY**

- GRUPPO A**  
**Classe 1150:** 1. Verrelli (Fiat Cinquecento); 2. Fanuele (Fiat Cinquecento).  
**Classe 1400:** 1. Dei Cecci; 2. De Lucia (tutti su A112).  
**Classe 2500:** 1. Martini (Fiat Uno T).  
**Classe oltre 2500:** 1. Tradico; 2. Antinozzi (entrambi su Lancia Delta Integrale).

- GRUPPO N**  
**Classe 2000:** 1. Arcese (Fiat Ritmo 130).  
**Classe 2500:** 1. Di Vito; 2. Salvini; 3. Di Ruza; 4. Liani (tutti su Renault 5 Gt Turbo).  
**Classe oltre 2500:** 1. Alicata (Ford Sierra Cosworth).

# NOTIZIARIO CSAI

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

## Gruppo Giudici di Gara

### Corsi Ggg Tirrenia

Si ricorda che per completare il passaggio da Commissario Provinciale a Commissario Regionale è necessaria la frequenza ad uno degli appositi corsi organizzati dal Gruppo Giudici di Gara presso il centro Coni di Tirrenia, sede della Scuola per ufficiali di gara. Il corso dovrà essere frequentato entro il 31 dicembre 1993: chi non avrà ottenuto l'attestato comprovante la suddetta frequenza perderà la qualifica in base all'Art. 5 della norma transitoria (Ns. 4). Le date fissate per i singoli corsi sono le seguenti: 21 novembre - 28 novembre - 19 dicembre

La segreteria della Scuola è a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito o per prenotazioni. Il numero telefonico è il seguente: 0337-695436. Si informa inoltre che si terranno n. 2 corsi per Commissari Provinciali in Lombardia e Campania, rispettivamente nei giorni 30 ottobre e 13 novembre. Per maggiori informazioni sui luoghi di svolgimento di tali corsi si prega di contattare i rispettivi Fiduciari Zonali Ggg.

## Giudice sportivo Csaì

### Provvedimenti disciplinari

#### Sentenza n. 39

Troletti Adriano.

Mesi nove di sospensione licenze sportive (decorrenza 18 ottobre) per vettura non conforme al passaporto Tecnico.

#### Decreto n. 17

Cescato Enrico.

**Coppa Alpe del Nevegal 19/9/93** Mesi nove di sospensione licenze sportive (decorrenza 18 ottobre) per inosservanza delle segnalazioni e comportamento scorretto e irrispettoso verso ufficiali di gara.

## TITOLI CSAI 1994

### Coppa Italia rally nazionali 1994

I punteggi di gara non saranno moltiplicati per alcun coefficiente

#### COPPA ITALIA 1. ZONA

Piemonte (At-No-To-Vc) e Valle d'Aosta

14-15 maggio	15. R. del Vino e del Palio (At)
11-12 giugno	13. R. Carmagnola (To)
25-26 giugno	30. R. Valli Ossolane (No)
30-31 luglio	16. R. Vesine (At)
3-4 settembre	12. R. del Grappolo-7. R. del Tartufo (At)
24-25 settembre	17. R. 111 Minuti-5. R. del Rubinetto (No)
22-23 ottobre	23. R. Team '971 (To)

#### COPPA ITALIA 2. ZONA

Piemonte (Al-Cn), Lombardia (Pv) e Liguria

26-27 marzo	17. R. delle Palme-Targa D. Leone (Im)
16-17 aprile	9. R. Città di Stradella e Oltrepò Pavese (Pv)
6-7 maggio	32. Giro Monti Savonesi (Sv)
4-5 giugno	14. R. Valli del Bornida (Sv)
16-17 luglio	7. R. Valli Genovesi (Ge)
20-21 agosto	23. R. Valli Imperiesi (Im)
17-18 settembre	R. Valle Varaita (Cn)

#### COPPA ITALIA 3. ZONA

Lombardia (tutte le province, esclusa Pv)

26-27 marzo	3. R. dei Laghi (Va)
30/4-1 maggio	13. R. Autoconsult-Trofeo Nuvolari (Mn)
28-29 maggio	17. R. Prealpi Orobiche (Bg)
23-24 luglio	7. R. Valli Bresciane-Trofeo N. Strapparava (Bs)
3-4 settembre	32. R. Valle Carnonica (Bs)
17-18 settembre	38. R. Valtellina (So)
1-2 ottobre	15. R. Villa d'Este-10. Coppa A.C. Como (Co)
15-16 ottobre	Coppa Feraboli (Cr)

#### COPPA ITALIA 4. ZONA 1994

Veneto, Friuli, Trentino ed Emilia Romagna

30/4-1 maggio	4. R. Città di Forlì (Fo)
7-8 maggio	18. Trofeo Attilio Bettega (Vr)
28-29 maggio	5. R. del Bellunese (Bl)
18-19 giugno	8. R. Città di Schio (Vt)
10-11 settembre	6. R. Carnin (Ud)
24-25 settembre	23. R. Città di Modena (Mo)

#### COPPA ITALIA 5. ZONA 1994

Toscana, Umbria, Marche e Sardegna

12-13 febbraio	13. R. Carnevale di Viareggio (Lu) (*)
30/4-1 maggio	15. R. Città di Pistoia (Pt)
4-5 giugno	12. R. Abeti (Pt)
18-19 giugno	16. R. Alta Val di Cecina (Pi)
2-3 luglio	14. R. del Casentino (Ar)
23-24 luglio	29. Coppa Città di Lucca (Lu)
10-11 settembre	18. R. Città di Livorno (Li)
29-30 ottobre	18. R. Maremma (Gr)
12-13 novembre	18. R. Montecatini e Valdinievole (Pt)

#### COPPA ITALIA 6. ZONA 1994

Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia e Calabria

26-27 marzo	3. R. Prov. di Bari-Trof. Expolevante (Ba) (*)
30/4-1 maggio	2. R. Trulli e Grotte (Ba) (*)
14-15 maggio	25. Coppa Irpinia (Av)
28-29 maggio	6. R. Basilicata (Pz)
11-12 giugno	8. R. dello Ionio-Trofeo Magna Grecia (Ta)
9-10 luglio	9. R. Città di Ceccano (Fr)
30-31 luglio	11. R. del Molise-Trofeo Carile (Cb)
10-11 settembre	18. R. Del Vulture (Pt)
24-25 settembre	15. R. del Gargano (Fg)
5-6 novembre	3. R. Penisola Sorrentina (Na) (*)
19-20 novembre	8. R. Città di Casarano (Le)

#### COPPA ITALIA 7. ZONA 1994

Sicilia

23-24 aprile	12. R. di Primavera (Cl)
11-12 giugno	5. R. Fabaria (Ag)
25-26 giugno	4. R. Città di Cefalù e Golfo Imerese (Pa)
9-10 luglio	5. Fitalia Rally (Me)
23-24 luglio	18. R. Mare/monti (Sr)
6-7 agosto	6. R. Tre Valli-Coppa Sciacca (Ag)
8-9 ottobre	9. R. dei Templi (Ag)
29-30 ottobre	4. R. di Taormina (Me)
12-13 novembre	5. R. Valle del Belice (Tp) (*)

(\*) I Rally indicati con asterisco devono ancora disputarsi. La validità di questi Rally per la Coppa Italia è subordinata all'esito positivo del rapporto ispettivo.

## Validità nazionali '94-settore Rally

#### CAMPIONATO ASSOLUTO RALLY 1994

25-27 febbraio	17. R. Ciocco e Valle Serchio (Lu)
18-20 marzo	18. R. Mille Miglia (Bs)
6-9 aprile	16. Costa Smeralda (Ss)
20-23 aprile	15. R. Piancavallo (Pn)
13-15 maggio	78. Targa Florio - R. di Sicilia (Pa)
16-19 giugno	14. R. d'Abruzzo (Pe)
22-24 luglio	22. R. della Lana (Vc)
18-19 settembre	28. R. del Salento (Le)
9-13 ottobre	35. R. di Sanremo-R. d'Italia (Im)
4-6 novembre	15. R. della Lanterna (Ge)

#### CAMPIONATO PROMOZIONE RALLY

25-27 marzo	9. R. Città di Torino (To)
29/4-1 maggio	24. R. Valle d'Aosta-S. Vincent (Ao)
27-29 maggio	25. R. Isola d'Elba (Li)
10-12 giugno	11. R. Marca Trevigiana (Tv)
1-3 luglio	11. R. Limone Piemonte (Cn)
16-17 luglio	18. R. Appennino Reggiano (Re)
27-28 agosto	R. delle Alpi Orientali (Ud)
9-11 settembre	16. R. Città di Messina (Me)
1-2 ottobre	11. R. Città di Bassano (Vi)
27-30 ottobre	22. R. Sanmarino-1. tappa (Rsm)

#### TROFEO TRADIZIONE TERRA

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

## SETTIMANALI NAZIONALI

### ● OKEY MOTORI

**NUOVA ANTENNATRE**  
19.50 sabato

**ESPANSIONE TV**  
20.00 sabato

**RADIO TELE GARDA**  
15.30 sabato

**GRP TV**  
22.30 venerdì  
13.30 sabato

**RETE 9 TAI**  
20.55 sabato  
12.20 domenica

**ALTAITALIA TV**  
19.50 sabato  
09.30 domenica

**RETE AZZURRA**  
15.00 sabato  
12.30 e 23.00 lunedì

**TELE BELLUNO**  
23.30 giovedì  
18.00 sabato

**TELE COMMERCIALE ALPINA**  
21.00 sabato  
22.00 mercoledì

**PRIMO CANALE**  
22.00 giovedì  
22.00 mercoledì

**TELEARCOBALENO**  
23.45 venerdì  
13.30 domenica

**ANTENNA 1**  
20.30 sabato  
14.00 domenica

**NUOVA RETE**  
22.30 venerdì

**TV PARMA**  
21.15 sabato  
18.10 domenica

**TELEMONTIMARE**  
22.30 sabato  
13.00 domenica

**TELE MAREMMA**  
15.30 sabato  
15.00 domenica

**NOI TV**  
21.30 sabato  
15.45 lunedì

**TELEREGIONE**  
21.30 venerdì  
17.30 sabato

**TELE 2000**  
22.30 venerdì  
21.00 domenica

**RETE CAPRI**  
22.00 venerdì

**SUPER TV**  
21.40 martedì

### ● MOTOR NEWS

**TELECUPOLE**  
23.00 lunedì

**TELENOVA**  
23.00 mercoledì

**TELE FRIULI**  
23.30 venerdì  
16.20 lunedì

**TELE ARENA**  
23.40 venerdì

**TELE ALTO VENETO**  
23.15 venerdì  
13.30 domenica

**RETE 7**  
11.30 sabato

**TELEREGGIO**  
18.40 giovedì  
13.30 domenica

**TELEREGIONE TOSCANA**  
14.30 giovedì  
24.00 domenica

**RETE 24 H**  
22.30 giovedì  
16.30 sabato

**TVRS**  
15.15 venerdì  
23.00 sabato

**TELE LAZIO**  
21.20 venerdì

**CANALE 10**  
20.30 lunedì

**TELESPAZIO**  
22.30 sabato  
13.30 domenica

**TELECIROCCO**  
23.45 venerdì

## RUBRICHE FISSE

### ● LUNEDÌ

**TELEMONTECARLO** 22.30 Crono

**RETEMIA** 19.45 L'uomo e i motori

### ● VENERDÌ

**CINQUESTELLE** 22.00 Motori non stop

**ODEON TV** 23.15 Tuttofuoristrada

### ● SABATO

**TELEMONTECARLO** 11.50 Crono (replica)

**TIVU ITALIA** 19.30 Ruote in pista

**TIVU ITALIA** 24.00 Tuttofuoristrada

### ● DOMENICA

**ITALIA 1** 11.30 Grand Prix

**CINQUESTELLE** 12.30 Motori non stop (replica)

**VIDEOMUSIC** 13.00 Motorclip

**RAI 2** 13.45 Tg2 Motori



*Tutti su Rai 3 gli appuntamenti televisivi previsti in occasione del Rally di Spagna penultima gara del campionato mondiale. I servizi andranno in onda il 2, 3 e 4 novembre rispettivamente alle ore 16.45, 16.30 e 16.55*

## LE GARE

### ● RALLY DI SPAGNA

**RAI 3**  
Martedì 2, mercoledì 3 e giovedì 4 novembre rispettivamente alle ore 16.45, 16.30 e 16.55 andranno in onda servizi sullo svolgimento e sulla conclusione sullo gara, penultima prova del campionato mondiale

## SPECIALI

### ● CAMPIONATO NASCAR

**EUROSPORT**  
Lunedì 1 novembre dalle ore 20.00 sarà trasmesso uno speciale della durata di 2 ore sull'intero campionato riservato alle vetture stock-car

### ● FORMULA 1

**TELEMONTECARLO**  
Lunedì 1 novembre nell'ambito di Crono andrà in onda in un ampio servizio sul dopo Gp Giappone e la presentazione del Gp di Australia

*Su Telemontecarlo lunedì 1 novembre all'interno di Crono, un ampio spazio è dedicato al dopo Gp Giappone con servizi anche di curiosità cui seguirà una presentazione del Gp di Australia, ultima gara iridata '93 di F.1*



## LA SERIE NASCAR SU EUROSPORT

# Speciale stock

Macchine coloratissime, sportellate sul filo dei 300 chilometri all'ora, questi sono solo due degli ingredienti che caratterizzano il campionato Nascar riservato alle vetture stock-car. Sempre numerosissimo il pubblico accorre sui circuiti per seguire le imprese dei propri beniamini che si chiamano per citarne alcuni Earnhardt, Martin, Wallace, Jarrett, Shepherd oppure Petty. Ebbene, lunedì 1 novembre tutti coloro che hanno la possibilità di vedere la Tv via satellite Eurosport potranno seguire uno speciale di 2 ore interamente dedicato a questa affascinante serie di gare.



Lunedì 1 novembre ore 20



## TRASMISSIONI VIA SATELLITE

### ● EUROSPORT

**MERCOLEDÌ 27**  
22.00 Motors magazine: panoramica sui vari campionati internazionali

**23.00 Grand Prix**  
magazine: speciale con interviste dopo il Gran Premio

del Giappone

**GIOVEDÌ 28**  
12.00 Grand Prix magazine (replica)  
13.00 Motors magazine (replica)

**VENERDÌ 29**  
18.30 International Motorsport

### ● SABATO 30

09.00 International Motorsport (replica)

### ● LUNEDÌ 1 NOVEMBRE

13.00 International Motorsport (replica)  
20.00 Speciale dedicato al campionato Nascar riservato alle vetture stock car

## RUBRICHE TV LOCALI

### ● LUNEDÌ

**Lombardia**  
**TELEVERBANO**  
21.45 Tuttorallo video

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

### ● MARTEDÌ

**Puglia**  
**CANALE 10**  
10.40 Top Autonews

**TELESTUDIOTRE**  
22.00 Tuttorallo video

### ● MERCOLEDÌ

**Marche**  
**TVRS**  
23.00 Ruote e motori

**Lombardia**  
**RETE 55**  
20.00 Tuttorallo video

### ● GIOVEDÌ

**Puglia**  
**CANALE 10**  
10.40 Top Autonews

**Emilia Romagna**  
**RETE 7**  
18.30 World Cross Motori

**Toscana**  
**TV PRATO**  
21.50 Il fuoristrada

**Campania**  
**TELEVOMERO**  
23.30 Racing Team

### ● Lazio

**RETE ORO**  
22.40 Semaforo verde

**Lombardia**  
**TELEVERBANO**  
18.15 Tuttorallo video

### ● VENERDÌ

**Piemonte**  
**VIDEOGRUPPO**  
20.30 Hot Rod

**Toscana**  
**TELEREGIONE**  
22.00 Gente Motori

### ● SABATO

**Piemonte**  
**VIDEOGRUPPO**  
24.00 Hot Rod

**Lombardia**  
**ANTENNA 3**  
19.50 Monza motori

**Liguria**  
**CANALE 7**  
20.30 Starting (replica domenica 19.00)

### ● DOMENICA

**Lombardia**  
**BERGAMO TV**  
18.00 Motorshow

**Lazio**  
**TELE UNIVERSO**  
13.00 Starting

**TELE MONTE GIOVE**  
15.00 Starting

**QUARTA RETE ROMA**  
23.45 Starting

## DIVENTA PILOTA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**JURASSIC PROST**

DELLA SERIE: I GIGANTI DELLA TERRA  
*Mattitaccia 93*

### VELOCITA'

#### 31 OTTOBRE

##### STOCK CAR A PHOENIX

Campionato Nascar  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

##### TURISMO A SHAH ALAM

Shah Alam Motorsport  
P.O. Box 7131, Shaha Alam  
(Malesia)

#### 7 NOVEMBRE

##### GP AUSTRALIA AD ADELAIDE

Campionato mondiale F.1  
Cams  
Tel. 0061/3/8893746

##### CHALLENGE ITALIANO GARE CLUB A MAGIONE

Peroni Promotion  
Tel. 06/5200306  
Fax 5200609

### RALLY

#### 27-31 OTTOBRE

##### RALLY DU VALAIS

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

#### 28-29 OTTOBRE

##### OMAN RALLY

Campionato mediorientale  
Oman Automobil Club  
Tel. 00968/510239

#### 28-31 OTTOBRE

##### RALLY DI ALGARVE

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

#### 29-31 OTTOBRE

##### RALLY DI SAN MARINO

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

#### 30-31 OTTOBRE

##### RALLY TROFEO MAREMMA

Coppa Italia 5. zona  
coefficiente 3  
Scuderia Maremma Corse  
Tel. Livorno

##### RALLY DI TAORMINA

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

#### 1-4 NOVEMBRE

##### RALLY DI SPAGNA

Campionato del mondo  
Piloti e Marche  
Rac de Catalunya  
Tel. 0034/3/2093577

#### 6-7 NOVEMBRE

##### 14. RALLY DELLA LANTERNA

Campionato Promozionale  
Scuderia Grifone  
Tel. 010/540434

#### 7 NOVEMBRE

##### CRITERIUM DES CEVENNES

Campionato Francese Rally  
Asa Hercul  
Tel. 0033/91/052673

##### TOP RALLY DI CORTANZE

##### E MONALE

Rallysprint  
Pinerolo Sport  
Tel. 011/3095098

### ALTRE SPECIALITA'

#### 31 OTTOBRE

##### RALLYSTAR INTERNAZIONALE

Formula rally  
Outline  
Gorizia

#### FORMULA RALLY

##### CITTÀ DI CREMONA

Nazionale  
Autoconsult  
Tel. 0376/701359-604770

##### SLALOM DEI GIGANTI

Nazionale  
Motoclub Canguro  
Tel. 0922/25585-602844

##### RALLY STORICO D'ELBA

Elba Corse  
- Ac Portoferraio

##### 7. ENDURANCE DELLA CONCA D'ORO

Trofeo nazionale e Coppa  
Csaì Fuoristrada  
Sicilia Fuoristrada Club

#### 6-7 NOVEMBRE

##### CRONOSCALATA

##### CASTELLINA IN CHIANTI

Autostoriche  
Squadra Corse Valdelsa  
Tel. 0577/920568

#### 7 NOVEMBRE

##### FORMULA RALLY A BRESCIA

Scuderia La Piana  
**SLALOM DI FAVARA**  
Favara Rally Team  
Agrigento  
**SLALOM DI GAVOI**  
Ac Nuoro  
Tel. 0784/30034

# bastian contrario

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

**Q**uesta volta ce l'ho fatta. Va in onda il Gipi del Giappone, penultimo atto di un polpettone televisivo al cui confronto Beautiful sembra un flash di aggiornamenti? Bene: televisore spento, spentissimo. Ragazzi, che dormita, un sonno scacciaguai, rigeneratore e soprattutto liberatorio. Scacciaguai perché nemmeno una digestione lenta avrebbe potuto evocare i soliti fantasmi, gli zombie delle sospensioni attive, sempre sepolte e sempre di ritorno, gli spettri dei trenini in pista e l'angoscia di doversi sorbire altri sei mesi di polemiche invernali: tutto messo in fuga da un bel Chissenefrega, un attimo prima di chiudere gli occhi. Rigeneratore e liberatorio perché un po' di ricarica ci voleva proprio, per lenire le sofferenze dei poveri timpani martellati per tutta una stagione dai deliri di gente che non sa più parlare come mangia, e se lo fa mangia evidentemente solo rucola (la marijuana degli anni '90, sai che soddisfazione) col risultato di dire «challenge» anche per raccontare ciò che ha fatto al gabinetto. Schermo oscurato, dunque, e soprattutto audio a zero. Come dite? Sensi di colpa? Sbagliate indirizzo, non mi scompongo e non arrossisco davanti alle accuse più di quanto possa farlo un manager di cui non farò il nome ma solo il cognome (Briatore). Nossignori, non sono stato io ad ammazzare il mondiale anzitempo e adesso non voglio

essere io ad assumermi il poco gradevole ruolo di imbellettatore di salme. Non c'è niente da rendere appetibile al palato. Ci fosse stato ancora Gomitone Andretti, magari sarei rimasto alzato un minutino in più per conciliarmi il sonno con le comiche delle partenze. Ma visto che la Formula Spettacolo ha fatto fuori anche il suo Jerry Lewis, che se la guardino loro.

Ve lo ripeto, non è colpa mia. Questa smania di volere anticipare tutto, di volere correre avanti alla notizia, ha ridotto i mondiali alla stregua del calcolo per le prequalifiche: sfalsato di metà stagione. Ormai non capiamo più se il '93 è iniziato nel '92 o se quelle erano già le avanguardie del '94. Nessuno parla di quello che sta facendo adesso, tutti sono proiettati nel futuro. Sì, proiettati: come le pellicole dei cinema parrocchiali.

E poi basta, con questa storia di farsi venire gli occhi pesti perché il Circus è una fede. Ma che vadano al diavolo. Da dove dovrebbero venirmi le critiche se decido (decidiamo: non credo di essere solo) di fregarmene di chi ha vinto a Suzuka? Dai quattro gatti dell'Euroturismo a Monza? Da loro sì, accetterei anche le critiche. Dagli altri, neanche a parlarne. Volete la competizione serrata, i piloti che lottano fianco a fianco, e quando ce li avete li snobbate perché non ci sono Senna e la Ferrari. Sapete che vi dico, cari nottambuli da Gran Premio? Che siete una massa di ipocriti masochisti, di musoni a oltranza. Vi alzate alle quattro del mattino come se doveste andare a fare la guerra in Bosnia, e poi magari protestate perché non vi siete divertiti, perché non avete visto quello che volevate vedere. Peggio per voi, ve la siete cercata. La verità è che avete soltanto voglia di criticare, di lamentarvi che così non si può andare avanti, di tirar fuori improbabili ricordi di stagioni di F1 combattute fino all'ultimo milionesimo di secondo. E magari anche di guardare con aria di compatimento chi ancora si diverte — e in fondo sono affari suoi — perché cosa vuoi che sia questo campionato, io lo sapevo già da un anno chi vinceva. Una volta sì che era bella la Formula Uno, mica adesso. E allora perché, caro insoddisfatto cronico, non ti alzi alla due del pomeriggio per guardarti una bella videocassetta di «una volta»? Magari, senza lambiccarsi tanto il cervello, di un cinque-sei anni fa, con la Honda che doppiava tutti: così non importa neanche star svegli fino in fondo.

ORSI

8・C・H・I 万 国  
RACE CALENDAR

10月 7日 鈴鹿サンデーロードレース (西コース)  
10月 14日 鈴鹿サンデーロードレース (南コース)  
10/19-20-21日 FIA FI世界選手権シリーズ第15戦  
フジテレビ日本グランプリレース  
11月10(土)11日 フレッシュマントロフィーレース  
INSUZUKA 最終戦 (KRHC)

レース 国際 スポー ト 会 社  
INTERNATIONAL RACING COURSE

F400 サーキットカート R400

# E' IN EDICOLA

## CALCIO ITALIA

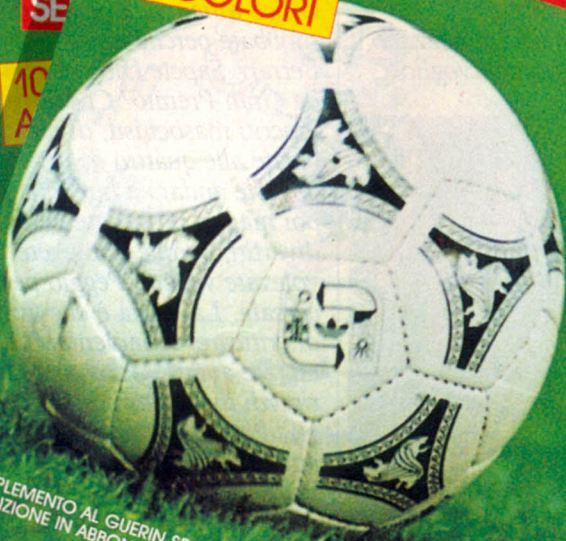
LA GUIDA PER SEGUIRE UN ANNO DI CALCIO

1993-94

SERIE **ABC**

SQUADRE  
GIOCATORI  
ARBITRI

1000 FOTO  
A COLORI



SUPPLEMENTO AL GUERIN SPORTIVO N. 38 DEL 22-9-93  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE GR. III/70

SUPPLEMENTO AL GUERIN SP...  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSI...

SUPPLEMENTO AL GUERIN SPORTIVO N. 38 DEL 22-9-93  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE GR. III/70

SUPPLEMENTO AL GUERIN SP...  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO...

**GUERIN  
SPORTIVO**

L. 7000