

AUTO SPRI NT

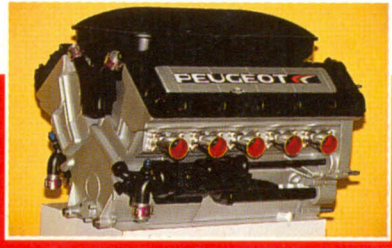
SETTIMANALE **41**
Anno XXXIII - 12-18 ottobre 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

**A Monza sfida turismo
che vale un mondiale**



Ecco LA WILLIAMS PER SENNA

**McLAREN-PEUGEOT
TUTTI I RETROSCENA**



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
telex: 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, Fernando Morandi, Giovanni
Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Tho-
mas Voigt, Grahame Ward.

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

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE
ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchini** - Ufficio Pubblicità:
Loredana Malagutti - Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio
diffusione: **Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto
Gallieri**



ALQUATI



46
**Chiusura
F. 3000
a Nogaro**

VELOCITA'

FORMULA UNO

18 Cadetti maledetti

Nella storia della F.2 e della F.3000 non si è mai verificato che il vincitore del titolo diventasse campione del mondo. Perché...

FORMULA UNO

26 Me li fumo tutti

Flavio Briatore racconta la sua irresistibile ascesa nel Circus a capo della Benetton. E si prepara a scalzare la Williams in pole

FORMULA UNO

30 Cavalli da tiro

L'ingegner Claudio Lombardi, responsabile del settore motori della Ferrari, spiega la crescita prestazionale della F93A. E promette...

FORMULA UNO

34 La Williams per Senna

Ecco come potrebbe essere colorata la monoposto sponsorizzata Rothmans con cui correrà il tre volte campione del mondo...

FORMULA 3

68 Tricolore a Imola

TURISMO

80 Euromonza

Con la finale internazionale D2 si sfidano i migliori piloti di ogni nazione in una sorta di mondiale. Scopriamone i protagonisti...



90
**Provata
la Ethos
Pininfarina**



ROSSI

RALLY

PROMOZIONE

74 Verso il Lanterna

PRODUZIONE

LA PROVA

88 Toyota Carina E

L'ALTRA DOMENICA

94 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, canaglia
di Giorgio Faletti

114 Bastian contrario
punto di vista controcorrente

RUBRICHE

8 lettere

10 news karting

12 news estero

14 news modelli

42 news velocità

67 notiziario csai

76 news rally

87 domenica sprint

92 news prodotto

106 portobello

107 crucisprint

110 dove si corre

113 teleschermo

io, canaglia



E se Pinocchio avesse ragione?

■ **GIORGIO FALETTI**

Visto che nel corso delle mie esperienze sportive mi sono scoperto molto bravo, più che ad andare forte, nell'inventarmi delle giustificazioni per cui non l'ho fatto, ho deciso di mettere questo mio talento al servizio del prossimo. Ho creato da tempo, per questo motivo, l'A.B.S., Agenzia Balle Sportive, servizio preposto a fornire, dietro modico compenso, scuse a prova di bomba a piloti sfigati come me. Ecco alcuni esempi, ovviamente indicativi, di come si può tornare ai box e coprirsi di gloria anche dopo una gara nella quale, in realtà, ci si è coperti di guano al punto tale che la mamma vi chiederebbe di dormire per un paio di notti nel suo vaso di gerani:

Scusa a) Il criceto che mio figlio ha perso è saltato fuori nella tuta proprio durante la gara e ha cominciato come un dannato a rosicchiarmi le balle.

Scusa b) ... ragazzi, giuro, sembrava proprio dolcificante, che ne sapevo io che era una purga? Meno male che dietro la Tosa ci sono un sacco di alberi...

Scusa c) Ma come, non l'avete vista in Prova Speciale quella con le tette di fuori? Beh, fortunatamente a me la vista e gli ormoni funzionano, per questo ho tirato la bombarda!

Scusa d) Quel mio amico del Servizio Meteorologico mi ha tirato un pacco: provate voi a girare sull'asciutto con le gomme da pioggia...

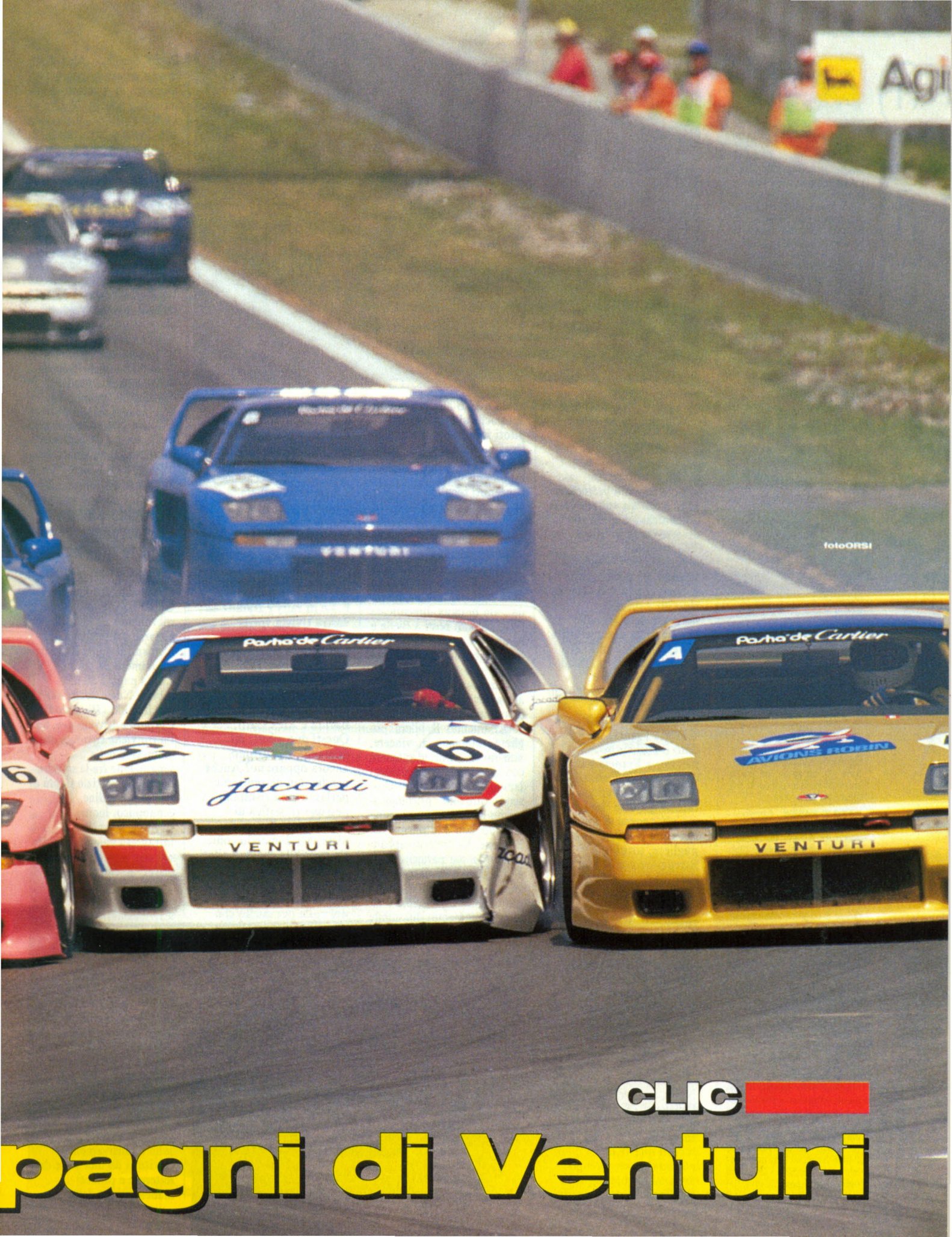
Scusa f) Al mio team sono analfabeti, accidenti a loro! C'era una macchiolina sul foglio e mi hanno fatto partire con 131 chili di zavorra invece di 13!

Scusa e) Ti dico che non sentivo le note! Mi è entrata nell'interfono Radio Dee-Jay! Come si fa ad andare forte con Jovanotti che ti strilla nelle orecchie?

Dite addio per sempre a quei fastidiosi risolini di commiserazione! Dite basta ad intere settimane passate col casco in testa per la vergogna! Rivolgetevi con fiducia all'A.B.S., Agenzia Balle Sportive: per qualunque necessità sono al vostro servizio con panzane standard e personalizzate. Prezzi modici, sconti per interi campionati. Massima riservatezza. Credit Cards and Bancomat accepted.



Com



fotoORSI

CLIC 

pagni di Venturi

FERMO POSTA

LORENZO MANFREDI - Parma — La critica spesso è costruttiva e può servire a migliorarsi. Nel caso specifico, però, non ci sembra di meritare i rimproveri del nostro lettore. Infatti il n. 38 di Autosprint, come peraltro indicato bene in evidenza a pagina 3 della stessa rivista, è stato chiuso in tipografia giovedì 16 settembre anziché domenica 19. Questo poiché Autosprint, in quella occasione, è stato cellofanato e conteneva anche la copertina per rilegare le dispense della F.1, il maxiposter di Nicola Larini, vincitore del Dtm, nonché una rivista Benetton Formula. Ora, con tutta la buona volontà, non era quindi possibile riportare le cronache della gara di F. IndyCar a Nazareth, che ha decretato Mansell campione, né la gara di Hockenheim, che ha visto il successo di Alessandro Nannini. Il nostro lettore avrà, speriamo, avuto modo di constatare che nel numero successivo di Autosprint, il 39, abbiamo recuperato, dedicando ampi spazi ai campionati da lui preferiti.

CARLO PAROTTO - Fregene (Roma) — Per iscriversi ad un Ferrari Club, in particolare quello più vicino alla sua abitazione, dovrebbe chiedere l'informazione direttamente alla Ferrari - Coordinamento Club - Via Abetone Inferiore 2/4 - 41053 Maranello (Mo).

DAVIDE STECCO - Roè Volciano (Brescia) — Per prima cosa potrebbe frequentare un corso di guida sportiva. Nelle pagine del nostro calendario potrà trovare anche gli indirizzi di parecchie scuole. Il corso le servirà per meglio orientarsi e decidere poi con cognizione di causa. In bocca al lupo!

TIZIANO NESICH - Trieste — Giremo sicuramente i complimenti a Giorgio Faletti per la rubrica «Io, canaglia». Un grazie anche da parte nostra per la sua fedeltà ad Autosprint.

MARIO DI MAGGIO - Castelbuono (Palermo) — Ecco gli indirizzi richiesti. Minardi: Via Spallanzani 21, 48018 Faenza (Ra). Scuderia Italia: Via Stratta 8/6, 25128 Brescia.

MARCO CANUTO - Crescentino (Vercelli) — Pubblichiamo l'indirizzo di un lettore che, per cercare di realizzare il sogno della sua vita, ossia partecipare a un rally, ha deciso di vendere la sua collezione di Autosprint, dal 1984 al 1992. Mario Canuto - Via Odetti 9 - 13044 Crescentino (Vc) - Tel. 0161 - 843989. Auguri e speriamo che il gruzzoletto che metterà insieme possa bastare...

VALENTINA ROSSI - Biassono (Milano) — Una nostra lettrice cerca, disperatamente, la registrazione dello speciale «Villevneuve, campione o mito?», andato in onda su Italia Uno il 7 maggio 1992. Chi è in grado di aiutarla può contattare Valentina Rossi, Via Sant'Andrea 3, 24046 Biassono (Mi), anche telefonando allo 039 - 2494971 nell'orario dei pasti.



BIONDO

Le salite e l'Irlando...furioso

Prima di entrare in argomento una premessa: sono stato un «pilota della domenica», disputando diverse corse in salita. Vengo quindi

all'argomento. Pasquale Irlando, ex pilota Alfa Romeo con la 155 Gta, è riuscito a ottenere notevoli risultati nelle cronoscalate con quel tipo di vettura; vincendo alla Scala Piccada e cogliendo altri piazzamenti di prestigio in altre gare. Ciò nonostante il pilota collaudatore dell'Alfa, Giorgio Francia gli ha dato il berservito. O meglio: a Francia hanno dato l'ordine di dare il berservito a Irlando, facendogli dire che non era più capace di guidare. Per tutta risposta il pilota pugliese, tornato a gareggiare con il vecchio prototipo, ha immediatamente replicato alle cattiverie vincendo, confermando a Verzegnis le sue indiscusse doti di campione mettendosi alle spalle con un successo cristallino i due rivali: Nesti e Baribbi. Nel frattempo i campioni chiamati a sostituire Irlando sulla 155 non hanno fatto certo faville. Larini alla Lima-Abetone si è visto rifilare 24" da Nesti, mentre Fassina alla Pedavena - Croce d'Aune ha preso solo 13" dal campione pistoiese. Alla luce di queste cose personalmente ritengo profondamente ingiusto che Francia, o chi per lui,

abbia messo alla porta uno dei pochissimi giovani piloti in grado di rompere l'egemonia dei soliti Nesti e Baribbi nelle salite, con argomenti privi di contenuti tecnici.

*Bruno Buono
Chieti*

Indubbiamente Pasquale Irlando con la 155 Gta ha ottenuto risultati estremamente positivi. Oltre al successo in terra sarda, alla Scala Piccada, non bisogna dimenticare i due secondi posti a Biella e Morbegno, oltre al 6. a Rieti (unica gara italiana dell'Europeo) e il 4. alla Caprino-Spiazzi. Sul fatto che l'Alfa abbia deciso di «licenziarlo», la questione va interpretata correttamente. Il pilota pugliese, abituato a vincere, non riusciva più ad ottenere con la 155, una volta arrivato Nesti, risultati assoluti. Così si è ritrovato psicologicamente a terra e, di comune accordo con i dirigenti del Biscione, ha preferito abbandonare le sue partecipazioni all'italiano e dedicarsi alle gare di Coppa Csaì con la sua Osella Pa9/90. Una scelta politicamente discutibile ma da rispettare in ogni caso, visti anche i buoni risultati ottenuti. Una cosa comune è certa: Irlando non ave-

AMADUZZI

va compreso bene fino in fondo lo spirito con cui l'Alfa Romeo aveva riportato una sua vettura nel campionato italiano della salita, né l'importanza della occasione che a lui era stata offerta...

Dove sono Paolo Barilla e Alex Caffi?

Sono un appassionato di F.1 e di rally e tramite la vostra rivista vorrei togliermi due piccole curiosità. Vorrei sapere che fine hanno fatto due piloti abbastanza conosciuti dagli appassionati di F.1: Paolo Barilla e Alex Caffi. Questi due piloti, mi domandavo, corrono ancora oppure no? Anche perché non ne sento più parlare e non risultano su nessuna classifica di nessun campionato su pista. Mi domando come sia possibile che due piloti che sono arrivati in F.1 e comunque hanno corso ad alti livelli, siano svaniti nel nulla per quello che riguarda le competizioni automobilistiche.

*Andrea Azzini
Mantova*

Paolo Barilla e Alex Caffi hanno entrambi conosciuto momenti di successo, il primo vincendo la 24 Ore di LeMans nell'85, il secondo con buone prestazioni in F.1. Attualmente non stanno correndo, anche se probabilmente nessuno dei due si considera un ex. Caffi, dopo la disastrosa conclusione del rapporto con la Arrows, aveva trovato un'ottima possibilità con la Mazda nel programma con le Sport. Poi però la Casa giapponese si è ritirata dalle corse e Alex si è trovato nuovamente senza un volante ufficiale. Paolo Barilla è nel consiglio di amministrazione dell'industria di famiglia ed è destinato a diventarne il presidente, in alternanza con i suoi due fratelli, Guido Maria e Luca. Difficile dire se avrà ancora molto tempo da dedicare alle corse, anche se lui stesso ha espresso il desiderio di tornare in pista.

Guido Knycz l'avvocato e la Crypton

Formo la presente in nome e per conto del signor Guido Knycz, con riferimento all'articolo apparso sul settimanale Autosprint e precisamente sul numero 38 del 21/27.9. c.a. (a pagina 80 nella rubrica News - velocità) con il titolo «Divorzio fra Crypton e Knycz» ove, fra l'altro viene riportato che «il motivo della separazione fra la squadra diretta da Patrizio Cantù e Knycz è d'ordine economico, inoltre la Crypton ha anche intrapreso un'azione legale nei confronti del proprio ex pilota, che non avrebbe onorato le ultime rate del budget garantito». Tali affermazioni, senz'altro frutto di uno scorretto «suggerimento» della Crypton, sono decisamente travisanti, prive di fondamento e gravemente diffamatorie nei confronti del mio Assistito. Invero, come sono in grado di dimostrare, i motivi della «separazione» non sono di ordine economico e di mancato pagamento da parte del signor Knycz delle ultime rate del budget garantito, ma sono esclusivamente costituiti da una serie di reiterate e pesanti inadempienze della



Crypton, la quale per il corrente campionato non ha fornito al mio cliente, contrariamente al preciso impegno assunto al riguardo, né una vettura nuova, né un'assistenza tecnica adeguata e continuativa. Preciso inoltre, a confutazione di quanto riportato nel Vs. articolo, che è stato il mio assistito ad intraprendere l'azione legale nei confronti della Crypton, comunicando formalmente, in data 6 settembre c.a., la propria motivata volontà di risolvere il rapporto con effetto immediato e con l'espressa riserva di ripetizione delle ingenti somme versate, nonché di agire per il risarcimento dei danni. Alla luce di quanto sopra, a tutela della professionalità e degli interessi del pilota, signor Knycz Guido, Vi invito pertanto a voler immediatamente rettificare i fatti riportati, dandone adeguata evidenza e diffusione. In difetto, poiché ritengo possano ravvisarsi nell'articolo già pubblicato degli estremi di rilevanza penale e di danno, mi riservo di agire nelle Sedi competenti. Distinti saluti.

Avvocato Franco Nardelli
Trento

Riportiamo le argomentazioni dell'avvocato Nardelli e con questo intervento consideriamo chiuso l'argomento. Riguardo a Guido Knycz torneremo a parlarne quando lo vedremo vincente in F.1...

ACTION



Le differenze tra F. Fire e F. Ford

Scrivo per conoscere le cilindrata delle monoposto di F. Ford e F. Fire. Vorrei sapere inoltre se la F. Monza e la F. Fire sono la stessa cosa; che velocità massima toccano la F. Ford e la F. Monza; come partecipare alle gare riservate a queste vetture; in quali autodromi si svolgono e qual è il più vicino alla Calabria. Desidero sapere, infine, quanto può costare correre con tali auto.

Tonino Bevacqua -
Reggio Calabria

In Italia si disputa un Challenge di F. Ford, organizzato da Henry Morrogh, che ammette al via solo monoposto con il motore di 1.6 litri (il mitico «Kent») evoluto, mentre in Gran Bretagna e in altri Paesi la F. Ford corre anche con il nuovo propulsore di 1800 cc (denominato «Z»). La F. Fire, ribattezzata da qualche anno F. Monza, usa i motori Fiat Fire di 999 cc. Le velocità massime delle auto da pista sono un fatto relativo: infatti le Van Diemen F. Ford toccano i 245 kmh a Monza e arrivano solo a 190 kmh al Mugello; mentre le F. Monza raggiungono i 200 kmh sul tracciato stradale di Monza e sulla pista Junior dell'impianto lombardo non oltrepassano i 185 kmh. Dipende dal tipo di tracciato e dai rapporti al cambio. Per prendere parte a queste gare occorre avere la licenza «C nuova», quella che viene rilasciata quando si inizia a correre. La F. Monza, come spiega la stessa denominazione, prevede dieci gare a Monza, otto sulla pista Junior (2,4 km) e due su quella stradale (5,8 km). La F. Ford quest'anno è scesa in pista a Mugello, Varano, Varelungna, Misano e al Mugello. Correre in questa annata costa, affittando la monoposto, 4 milioni a Mugello e 5 milioni sulle altre piste, comprensivi di un turno di prove libere e delle prove di qualificazione. Se nella F. Ford le vetture le affitta solo la scuola di pilotaggio di Morrogh, dunque con un prezzo «ufficiale», nella F. Monza il mercato è libero: si possono spendere da due a circa quattro milioni per gara. Infine, se vuole saperne ancora di più, può vedere il numero 4 '93 di Autosprint, nel quale è pubblicato un servizio su queste vetture.

NOTE DI TECNICA

Scrivo per avere alcune delucidazioni relative alla tecnica delle F.1. Innanzi tutto: che cosa è e come funziona il Cvt, il cambio la cui messa al bando ha fatto infuriare Frank Williams? E poi: cosa si intende per corda di un alettone e che vantaggi porta la soluzione in base alla quale gli scarichi della Ferrari, in passato, erano sopra al profilo estrattore?
Filippo Biagini - Grosseto

Andiamo con ordine e cominciamo dal Cvt (Continuous Variator Transmission). Il Cvt è un cambio a variazione continua che la Williams ha realizzato in collaborazione con l'azienda olandese Vandome, su un progetto di Patrick Head datato 1981. Il Cvt non ha rapporti fissi, le tradizionali marce, ma due pulegge mobili (varia il loro diametro grazie a un sistema idraulico) azionate da una cinghia. Un sistema simile è stato usato sulle Selecta dal Gruppo Fiat per le Panda e Y10 di serie. In F.1 ha generato tante polemiche: perché? È un sistema che evita la caduta di giri (1000/1500) a ogni cambiata, mantenendo sempre il motore in tiro: dovrebbe dare un vantaggio di oltre un secondo al giro sui circuiti lenti, ma è considerato illegale perché il regolamento impone cambi con un

minimo di quattro e un massimo di sette marce.

CORDA ALARE. È la larghezza massima del profilo alare misurata secondo l'asse longitudinale della monoposto. Non avrebbe senso parlare dell'altra larghezza, quella in senso trasversale, perché essa è limitata dal regolamento a 100 cm.

SCARICHI. Bisogna fare dei distinguo a seconda che gli scarichi del motore siano posizionati al di sopra o al di sotto del profilo estrattore. Andiamo con ordine. Nel 1982 Jean Claude Migeot introdusse alla Renault la «soffiatura» degli scarichi. Di cosa si trattava? L'effetto soffiatura, detta in quel caso, in gergo, «soffiatura bassa», serviva per aumentare il carico deportante del profilo estrattore e si otteneva tramite il calore emanato dagli scarichi, che con i motori turbo arrivavano a circa 800°C. L'effetto soffiatura era molto ben sfruttabile con le vetture turbo perché queste venivano guidate in rilascio in curva, dunque c'era una costanza di comportamento sulla quale si poteva contare per migliorare l'efficienza aerodinamica. Con il ritorno ai motori aspirati i piloti sono tornati a «telegrafare» con l'acceleratore, dando un effetto «spingi e tira» alle monoposto. Migeot è stato nuovamente il primo, portando gli scarichi in alto, sopra all'estrattore, con la Tyrrell del '90 e poi, come ricorda il nostro lettore, con la Ferrari. L'utilità era quella di rendere più omogeneo il carico aerodinamico della monoposto, anche se in assoluto questo diminuiva un po', con tale soluzione. Dunque: più omogeneità ma minore efficienza. Oggi tutti i progettisti sono tornati agli scarichi bassi, dunque allo sfruttamento dell'effetto soffiatura, perché comunque sono riusciti a rendere meno «nervose» le monoposto intervenendo sulle ali e sulle regolazioni generali. È bene notare che oggi gli estrattori delle F.1 sono elaboratissimi, con alle spalle lunghi studi di forma e, soprattutto, interminabili prove per definire la lunghezza delle paratie verticali utilizzate per separare i canali laterali, dove si sfrutta l'effetto soffiatura, da quello centrale dove in genere c'è una carenatura per il cambio, anche nel caso questo sia trasversale.

Cosa è il Cvt?
A che servono
gli scarichi
messi sopra
all'estrattore?
La corda alare
è una misura?



LE GARE

PISTA AZZURRA

Jesolo (Ve),
3 ottobre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Piccolo (Pcr) in 10'01"6; 2. Seragiottio (Cmp) 10'04"1; 3. Rugolo (Cmp) 10'04"3; 4. Zumella (Kali) 10'13"2; 5. Dal Prà (Kali) 10'13"4. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Durante (Kali-Parilla) in 12'48"05; 2. Forte (Tony-Parilla) 13'07"1; 3. Pozzo (Tony-Parilla) 13'07"4.

Classe 100 Nazionale: 1. D'Ambrosio (Top-Comer) 12'37"3; 2. Mengozzi (Kali-Italsistem) 12'43"1; 3. Masiero (Kali-Sirio) 12'43"4; 4. Rinaldo (Tony-Sirio) 12'48"2; 5. De Biasi (Kali-Sirio) 13'03"6.

Classe 100 Internazionale: 1. Agatolio (Tony-Pcr) in 12'20"0; 2. Salvador (Tony-Pcr) 12'20"6; 3. Bernardi (Pcr-Pcr) 12'29"4; 4. Piccinato (Pcr-Pcr) 12'29"8; 5. Marchi (Birel-Italsistem) 12'34"7.

Classe 125 Nazionale: 1. Totlot (Kali-Tm) in 12'17"4; 2. Bergamin (Kali-Tm) 12'24"4; 3. Verardo (Kali-Tm) 12'26"9; 4. Sarri (Birel-Pavesi) 12'27"8; 5. Maman (Birel-Marben) 12'32"0.

Classe 125 Internazionale: 1. Aggio (Birel-Pavesi) in 12'12"3; 2. Tavella (Kali-Pavesi) 12'26"2; 3. Ambroso (Birel-Tm) a 1 giro.

Classe 100 Amatori: 1. Dottor (Birel-Parilla) in 12'55"9; 2. Tonon (Pcr-Parilla) 12'57"1; 3. Longo (Birel-Parilla) 13'00"1; 4. Cirici (Top-Parilla) 13'02"3; 5. Migotto (Kali-Pcr) 12'14"8.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Bertelli (Kali-Pavesi) in 12'33"4; 2. Milanese (Kali-Tm) 12'41"0; 3. Fiorato (Kali-Tm) 12'47"9; 4. Giannini (Kali-Tm) 12'53"5; 5. Simonini (Kali-Tm) 12'53"8.

PISTA CENTER FOR YOUNG

Montecalvo Irpino (Av)

3 ottobre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Brasile in 5'47"54; 2. Barbato 5'48"41; 3. Roberto Fucile 5'59"56; 4. Cusano 6'00"99.

Classe 100 Nazionale: 1. Mastantuono (Kali-Sirio) in 5'48"87; 2. Fiume (Kali-Rotax) 5'49"09; 3. Saverio Fucile (Kali-Sirio) 5'49"24; 4. Stanco (Crg-Parilla) 5'53"13; 5. Fusaro (Kali-Sirio) 5'56"53.

Classe 100 Internazionale: 1. Coccia (Kali-Rotax) 4'39"92; 2. Inace (Kali-Rotax) 5'12"29.

Classe 125 Nazionale: 1. Austeri (Kali-Tm) 5'45"58; 2. Vitale (Birel-Tm) 5'46"02; 3. Cardaropoli (Kali-Pavesi) 5'54"48; 4. Palladino (Alk-art-Tm) 5'57"23.

Classe 125 Internazionale: 1. De Luca (Crg-Tm) 11'05"54; 2. De Gruttola (Ceg-Tm) 11'11"54; 3. Stanco (Crg-Pavesi) 11'20"04; 4. Penta (Crg-Tm) 11'24"42; 5. Rossetti (Cmp-Tm) 11'09"51.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Lauro (Kali-Tm) 5'57"21; 2. Ulto (Tony-Tm) 5'57"209; 3. Fattorusso (Kali-Tm) 6'04"72; 4. Del Gaudio (Tony-Tm) 6'14"94.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Murolo (Crg-Tm) 12'21"26; 2. Covatta (Crg-Tm) 12'30"68; 3. Barbiero (Kali-Tm) 12'30"92; 4. D'Aniello (Kali-Tm) 12'32"90; 5. Di Marino (Kali-Tm) 12'33"79.



Russomando ha preceduto nella 100 Nazionale Simonini, dopo una gara combattuta e ricca di colpi di scena

BATTAGLIA

CON 261 PILOTI E TANTO SPETTACOLO

Che successo il Torneo delle Industrie!

FRAORE - Con ben 261 piloti, ha preso il via sul kartodromo San Pancrazio di Parma la 23. edizione del Torneo delle Industrie, manifestazione kartistica articolata su tre prove. Al di là di quelli prettamente agonistici, due sono stati i motivi di interesse di questa gara: il primo è l'utilizzo, permesso della federazione karting nella 100 Internazionale, dei telai non ancora omologati; il secondo è rappresentato dal passaggio di categoria (dalla 100 Junior alla 100 Nazionale) di piloti come Gandolfi, Miotto o Quintarelli. Una presenza tutt'altro che ininfluente dato che proprio il campione europeo Cadetti Gandolfi, pressando da vicino Montin nella batteria vinta da Miotto, ha portato il veneto a commettere un errore decisivo proprio all'ultimo giro, che ne comprometteva l'ammissione alla finale. Era poi sempre Gandolfi a insidiare al campione continentale della Junior Russomando la prima posizione della finale, ma un attacco fuori misura faceva uscire di pista il cremonese che aveva già superato Miotto e Casazza, come in seguito avrebbe fatto anche Simonini, arri-

vando secondo. La 100 Junior ha invece visto il monopolio di Pantano e Bell, che hanno seminato gli avversari senza però mettere in discussione fra loro le rispettive posizioni. Purtroppo questa categoria ha visto anche due incidenti davvero da brivido: il primo in batteria fra Pichler, fermo dopo un testacoda, e il compagno di squadra Cumoli che, in velocità e «velato» da altri concorrenti, non riusciva a evitarlo, capottando dopo l'urto; il secondo è avvenuto fra Muscioni e Mariotti che lottavano per la quinta posizione finale. Nella 100 Internazionale, fra coloro che correvano fuori classifica con telai non ancora omologati, solo Palmieri riusciva a mettersi in luce, insidiando nella prima metà di gara il capofila Picchianti, che però metteva poi qualche metro fra sé e l'inseguitore, vincendo, mentre Baldissonne risaliva fino alla terza posizione, seconda nella classifica «epurata». Da rilevare che per trovare un altro telaio '94, quello di Minervini, bisogna andare all'undicesimo posto. Nella 100 Amatori, Cobianchi è andato a vincere con sicurezza dopo essersi liberato

presto di Puppo. Nelle categorie con il cambio si è assistito alla curiosa coincidenza di Pasquinuzzi (Nazionale) e Baldelli (Internazionale) che correvano con lo stesso numero di gara, il 19, e hanno mostrato la stessa tattica: partiti dalla pole, infatti, hanno subito staccato gli avversari, vincendo con un margine di tranquillità, mentre quanti li affiancavano sulla prima fila di partenza (rispettivamente De Palma e Piccini) non scattavano al meglio e si dovevano accontentare l'uno della terza piazza dietro a Savani dopo aver passato Marcolin, l'altro della seconda posizione conquistata superando Tarabelli. Infine, Valletta è riuscito a vincere la 60 Minikart dopo aver superato Venturi e Francia e avere contenuto la reazione del figlio del pilota ufficiale Alfa Romeo. Tornando agli aspetti più squisitamente tecnici di questa prima prova delle «Industrie», va detto che si sono visti questi nuovi telai nella 100 Internazionale: Jolly (realizzato da Gianniberti) con Candiracci e Villa; Nannik (prodotto dalla Allkart) con Minervini; Will Kart (prodotto dalla Top Kart) con Barin-

delli; Birel con Beletti; Mrc (prodotto dalla Merlin) con Haryanto; Biesse con Palmieri.

TORNEO DELLE INDUSTRIE

Fraore (Pr), 3 ottobre 1993

1. prova

Classe 60 Minikart: 1. Valletta (Comer) 8 giri in 8'23"84; 2. Francia (Pcr) 8'23"84; 3. Fistarol (Kali) 8'24"25; 4. Pini (Pcr) 8'25"11; 5. Roana (Tibikart) 8'25"50. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Pantano (Kali-lame) 16 giri in 13'28"08; 2. Bell (Kali-Parilla) 13'29"17; 3. Panigada (Tony-Comer) 13'41"69; 4. Laudani (Kali-Parilla) 13'42"42; 5. Luizzi (Crg-lame) 13'51"44.

Classe 100 Nazionale: 1. Russomando (Rakama-Parilla) 16 giri in 13'17"30; 2. Simonini (Npk-Parilla) 13'17"82; 3. Miotto (Haase-Rotax) 13'18"28; 4. Casazza (Top-Comer) 13'20"42; 5. Veronesi (Npk-Parilla) 13'24"90.

Classe 100 Internazionale: 1. Picchianti (Pcr-Pcr) 16 giri in 13'14"76; 2. Baldissonne (Pcr-Pcr) 13'17"89; 3. Montanari (Tony-Rotax) 13'18"23; 4. Ferrari (Tony-Italsistem) 13'21"13; 5. Stilo (Tibikart-Rotax) 13'22"17.

Classe 125 Nazionale: 1. Pasquinuzzi (Tony-Pavesi) 16 giri in 13'15"03; 2. Savani (Kali-Tm) 13'18"75; 3. De Palma (Kali-Pavesi) 13'21"65; 4. Marcolin (Kali-Tm) 13'22"03; 5. Cerbai (Kali-Pavesi) 13'22"41.

Classe 125 Internazionale: 1. Baldelli (Kali-Pavesi) 18 giri in 13'00"92; 2. Piccini (Kali-Pavesi) 13'01"72; 3. Belicchi (Tony-Tm) 13'04"97; 4. Tarabelli (Kali-Pavesi) 13'09"84; 5. Montagnani (Tony-Tm) 13'12"88.

Classe 100 Amatori: 1. Cobianchi (Tony-Parilla) 18 giri in 14'04"05; 2. Puppo (Kali-Parilla) 14'07"23; 3. Bolgaroni (Haase-Parilla) 14'07"64; 4. Franchini (Birel-Parilla) 14'08"06; 5. Manselli (Birel-Parilla) 14'10"04.

a cura di ARTURO RIZZOLI

SI PARTE IL 6 MARZO A PARMA

Tricolore anticipato

CLASSE 100

DATA	PISTA	LOCALITA'
6 marzo	S. Pancrazio	Fraore (Pr)
20 marzo	Val Vibrata	Val Vibrata (Te)
22 maggio	Salentina	Ugento (Le)

CLASSE 125

27 marzo	South Garda	Lonato (Bs)
24 aprile	Azzurra	Jesolo (Ve)
29 maggio	Corridonia	Corridonia (Mc)

CLASSE 60 MINIKART

11 settembre	Stella	Monsampolo (Ap)
--------------	--------	-----------------

FINALE COPPA AMATORI

25 settembre	Happy Valley	Cervia (Ra)
--------------	--------------	-------------

FIN. AMATORI NORD CENTRO SUD

4 settembre	kartodromi da designare	
-------------	-------------------------	--

COPPA DELLE REGIONI

9 ottobre	Romea	Pomposa (Fe)
-----------	-------	--------------

Anche quest'anno l'apertura dei campionati italiani, calendari cui manca solo la formalità dell'approvazione Csaì, avverrà sulla pista di Parma, con una settimana d'anticipo rispetto alla passata stagione, della scelta delle date potete leggere a lato. Tra le novità va annotato l'arrivo, nella 125, della nuova pista di Corridonia, vicino Macerata. Quanto alla distribuzione delle gare sui vari impianti, la 100 si troverà a correre sia al nord che al centro, come al sud. Diverso è il discorso per la 125, dopo il calendario sbilanciato al sud della stagione scorsa, quest'anno non si scende oltre Corridonia in provincia di Macerata. Infine va detto che il prossimo 13 dicembre gli organizzatori si troveranno a Roma per la definizione del calendario delle altre gare Fik del '94.

HA VINTO L'APPELLO PER IL MOTORE

A Marcolin il titolo della 125 Nazionale

Con la sentenza del Tribunale nazionale d'appello in merito alla regolarità dei motori Tm è stato assegnato il titolo della 125 Nazionale a Stefano Marcolin (nella foto a lato). Tutto era nato dall'esclusione di Marcolin dalla classifica della finale della seconda prova tricolore disputata a Battipaglia lo scorso 30 maggio perché i commissari avevano giudicato il suo motore non conforme alla fiche di omologazione. Tutto era nato dal fatto che il condotto della terza luce ha un andamento conico, mentre nella scheda viene indicato un valore soltanto. La Tm si era difesa chiedendo la verifica della conformità del motore incriminato a Battipaglia con quello depositato presso la Fik per l'omologazione.



BIONDO

I due propulsori erano poi risultati identici, così la Fik ha chiesto alla Tm di completare la fiche di omologazione, indicando tutti i valori del condotto, e ora è arrivata la sentenza del Tna che dà il titolo tricolore a

Marcolin. Ma ecco la nuova classifica della 125 Nazionale: 1. Marcolin (Kali-Tm) punti 80; 2. Abramo (Tony-Pavesi) 70; 3. Noferini (Kali-Pavesi) 46; 4. De Palma (Crg-Pavesi) 33; 5. Di Nino (Tony-Tm) 32.

DOPO UN FINALE AL FOTOFINISH

Ecco i campioni del regionale Marche

Recentemente si è concluso il campionato regionale delle Marche. Particolarmente combattute sono risultate le classi riservate alla 100 Nazionale, Internazionale e alla 125 Amatori aspirato, dove De Carlonis e Gaucci hanno concluso a pari punti ma il titolo è andato al primo. Ma ecco di seguito i campioni regionali. Classe 60 Spinozzi; 100 Junior



Marini; 100 Nazionale Bartolacci; 100 Internazionale Greco (nella foto); 125 Nazionale Fabrizi; 125 Internazionale Melatini; 125 Amatori aspirato De Carlonis; 125 Amatori valvola Soriani.

POLLICE VERSO

L'attività nazionale al top deve iniziare sempre prima per le esigenze della Cik con conseguenze negative...

CARLO CAVICCHI

Le date di effettuazione dei campionati tricolori '94 (che leggete a fianco) meritano una domanda e una riflessione. È giusto condizionare l'attività nazionale di vertice alle pretese del presidente della Cik Buser? Ci spieghiamo meglio: l'autorità sportiva internazionale pretende che i piloti che partecipano al campionato europeo abbiano corso in precedenza almeno due prove valide per i titoli nazionali. Orbene, quest'anno l'europeo della 100 Junior si disputerà in Portogallo ai primi di aprile, pertanto è necessario che nei mesi antecedi-

di molti piloti interessati all'attività nazionale per consentire a pochissimi altri l'attività internazionale. Una stupidaggine perché nel Paese del sole si rischia di offrire al pubblico, e pertanto a nuovi possibili appassionati e potenziali adepti, uno spettacolo poco attraente per la maggior probabilità di freddo e di cattive condizioni atmosferiche. Antieconomico per gli organizzatori perché in caso di cattivo tempo il pubblico pagante sarà forzatamente meno. Diseducativo perché due gare tricolori nel giro di quindici giorni constringeranno molti ragazzi a saltare la scuola, (senza parlare di quelli che, per non saltare la scuola, salteranno il campionato), quando potevano benissimo correre più avanti nell'anno, magari già durante le vacanze e di conseguenza con un allenamento maggiore e con minori spese di training forzato. Illogico perché tutti i piloti freschi di cambio di categoria si troveranno ad affrontare i più esperti senza un minimo di preparazione agonistica. Tutte constatazioni elementari, e ce ne sono tante altre ancora, su cui però puntualmente si passa sopra perché «Buser vuole così». Un peccato perché gli uomini di buona volontà non mancano di certo al vertice della nostra Federazione, solo che non sanno farsi valere nelle sedi opportune, col risultato di penalizzare fortemente l'attività di base in tutte le sue sfaccettature a vantaggio dei pochi interessati a quella di vertice e disposti a vivere il karting agonistico esclusivamente come una professione e non come una disciplina. In Italia ci sono i migliori costruttori del mondo e i migliori piloti del mondo, possibile che noi si debba essere colonizzati da uno svizzero che pensa solo ai suoi interessi di vetrina?

Le scelte della nostra federazione sono spesso penalizzate dall'autorità internazionale

denti si corrono due prove in Italia. Ecco la spiegazione delle due infelicitissime date della 100 cc. in calendario a marzo. Ma il guaio è che a venire penalizzata pesantemente non è solo l'attività della 100 Junior, bensì di tutte le categorie della 100, con i piloti non ufficiali (e non professionisti) costretti a lunghi allenamenti invernali, quindi quando le condizioni atmosferiche sono più ostili, per poi esaurire due terzi del campionato nei primi due mesi e mezzo dell'anno. Un assurdo perché comporterà la rinuncia

ORSI



L'italiano della 100, sopra, disputerà due delle tre prove in marzo

IL CALENDARIO

17 ottobre

- Pista San Pancrazio Fraore (Pr) 60, 100, 125, 100 Amatori
- Pista Ionica Mottola (Ta) 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Sele Battipaglia (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Atina Atina (Fr) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Mainenti Ramacca (Ct) 60, 100, 125, Amatori

CLASSIFICHE

FORMULA OPEL

Estoril (E), 3 ottobre

Coppa della Nazioni

Le classifiche

1a gara: 1. Radermeker (B), 15 giri in 25'01"085, media 156,487 kmh; 2. Spoladore (I) a 9"200; 3. Calestani (Rsm) a 13"554; 4. Eycmkmans (B) a 14"409; 5. Couceiro (P) a 18"131; 6. Stromberger (A) a 23"202; 7. Kinnmark (S) a 28"527; 8. Albrecht (A) a 29"478; 9. Kanaan (Br) a 30"163; 10. Hang (Ra) a 32"549.

□ **Giro più veloce:** Radermeker, 1'38"934, media 158,287.

2a gara: 1. Calestani (Rsm), 15 giri in 25'13"959, media 156,345; 2. Kanaan (Br) a 1"174; 3. Spoladore (I) a 2"543; 4. Eycmkmans (B) a 4"421; 5. Couceiro (P) a 6"326; 6. Stromberger (A) a 7"702; 7. Van Seuren (Usa) a 7"992; 8. Albrecht (A) a 10"215; 9. Hang (A) a 14"171; 10. Garcia (B) a 15"205.

□ **Giro più veloce:** Eycmkmans, 1'40"091, media 156,458 kmh.

La classifica per Nazioni: 1. Austria punti 28; 2. Belgio 30; 3. Brasile 33; 4. San Marino 42; 5. Svezia 47; 6. Italia 58; 7. Portogallo 61.

F. INDY LIGHT

Laguna Seca (USA), 3 ottobre

12. prova del campionato

La classifica: 1. Herta (Lola-Buick T93/20) con 31 giri in 49'38"862 alla media di 133,487 kmh; 2. Lawson (Lola-Buick T93/20) a 3"18; 3. Groff (Lola-Buick T93/20) a 5"16; 4. Chaves (Lola-Buick T93/20) a 8"43; 5. Ekblom (Lola-Buick T93/20) a 16"73; 6. Firestone (Lola-Buick T93/20) a 38"38.

□ **Giro più veloce:** Herta, 1'19"571, media 161,203 kmh.

La classifica del campionato: 1. Herta, 212 punti; 2. Freon, 122; 3. Robertson, 107; 4. Chaves, 105.

FORMULA 3

Silverstone (GB), 3 ottobre

14. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Burt (Dallara F393-Mugen), 15 giri in 26'37"45, media 176,64 kmh; 2. Goossens (Dallara F393-Mugen) a 6"14; 3. Gavin (Dallara F393-Vauxhall) a 18"93; 4. Magnusson (Dallara F393-Mugen) a 27"02; 5. Gueiros (Dallara F393-Vauxhall) a 27"90; 6. Rosset (Dallara F393-Mugen) a 31"26.

□ **Giro più veloce:** Burt (Dallara F393-Mugen), 1'45"44, media 178,41 kmh (nuovo record).

La classifica del campionato: 1. Burt punti 100; 2. Gavin 71; 3. Goossens 51; 4. Hughes 32.

GRAN TURISMO

Zandvoort (NL), 3 ottobre

8. prova dell'Adac Gt Cup

La classifica: 1. Cecotto (Bmw M3 Gtr), 39 giri in 50'52"548, media 115,8 kmh; 2. Nissen (Bmw M3 Gtr) a 7"551; 3. Hezemans (Porsche 3.8 Rsr) a 32"948; 4. Said III (Corvette C1) a 49"174; 5. Hahne (Honda Nsx) a 1'17"472; 6. Huisman (Bmw M3 Gtr) a 1 giro; 7. Von Gartzén (Porsche 3.8 Rsr) a 1 giro; 8. Bermal (Ford Escort Rs Cosworth) a 2 giri; 9. Niedzwiedz (Ford Escort Rs Cosworth) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Hohenester (Audi S2), 1'13"516.

hanno collaborato:

David Hodges
Wolfgang Monseher

EUROSALITE □ VILARINO SFIORA IL DRAMMA E...

Egozkue in vetta



BIONDO

ASTURIE — Non è finita in tragedia, ma c'è mancato poco. Con la tensione addosso per la consapevolezza di giocarsi il campionato all'ultima corsa e, soprattutto, il 5. titolo europeo consecutivo della categoria, lo spagnolo Vilarino ha compromesso tutto già nella 2a manche di prove del sabato: sotto la pioggia, con visibilità bassissima, è partito «a palla» e a metà percorso, per aquaplaning, è finito fuori strada. Non si è fatto nulla, per fortuna; ma ha mandato all'ospedale tre spettatori, anche se, sempre per grande

fortuna, solo con qualche lieve escoriazione; e, per completare l'opera, ha distrutto anche la sua Lola, dovendo così rinunciare alla gara della domenica. Dopo aver dominato le prove, con un solo accorto 5. posto in gara, senza forzare, nell'eurosalia A1 Fito si è così laureato campione il connazionale Egozkue, con l'Osella preparata da due specialisti del settore come Franchino e Pinuccio, della Tunzi Racing di Trignano di Bari, gli stessi che nel '92 avevano portato al successo Vilarino. La vera rivelazione è stata comunque ancora

una volta il giovanissimo Vynes Dabad che ha colto ancora una vittoria e che ora si preannuncia come la migliore promessa del campionato '94. E molto bene sono andati anche gli italiani del Team Azzurro Ancaï: 4. posto in gara di Re-

gosa, 6. di Cinelli e 7. di Pacini che in campionato si sono così piazzati rispettivamente al 5., 7. e 6. posto. Hanno poi sorpreso anche Renzo Napione, 8. in gara con una Lucchini con motore Mader di soli 2.000 cc. contro i 2.500 cc dei primi sette in classifica, e Adriano Parlamento, con una March Bmw... a conferma che le eurosalite si stanno tingendo sempre più di tricolore.

EUROSALITE

Asturie (E), 3 ottobre

10. prova del campionato

La classifica: 1. Vynes Dabad (Osella Pa9-Bmw), 4'47"250; 2. Martínez (Osella Pa9-Bmw), 4'51"295; 3. Zabaleta (Lola-Bmw), 4'56"661; 4. Regosa (Osella Pa9-Bmw), 4'57"163; 5. Egozkue (Osella Pa9-Bmw), 4'58"567; 6. Cinelli (Osella Pa9-Bmw), 5'00"207; 7. Pacini (Osella Pa9-Bmw), 5'03"920; 8. Napione (Lucchini-Mader), 5'15"767; 9. Parlamento (March-Bmw) 5'17"989.

La classifica del campionato: 1. Egozkue punti 107; 2. Vynes Dabad 88; 3. Vilarino 87; 4. Faustmann 61; 5. Regosa 49; 6. Pacini 40; 7. Cinelli 36; 8. Chamberod 36; 9. Darbhallay 16; 10. Napione e Parlamento 8.

IMSA

È campione Fangio II con Toyota

PHOENIX — Obiettivo centrato: per le Eagle-Toyota Mk III ancora una vittoria, questa volta con P.J. Jones, ed un 2. posto, con il compagno di squadra e leader della stagione Fangio II, e il Campionato americano Imsa è andato in archivio con il dominio più assoluto del team di Dan Gurney. Nel corso della stagione

solo la gara di Road America è andata infatti a una squadra avversaria, la Joest Racing con la Porsche 962 di Reuter, qui giunto terzo. (j.s.)

IMSA

Phoenix (USA), 2 ottobre

11. prova del campionato

La classifica

1. Jones (Eagle-Toyota MkIII), 127 giri in 2.00'06"380, media 153,153 kmh; 2. Fangio II (Eagle-Toyota MkIII) a un giro; 3. Reuter (Porsche 962) a 5 giri; 4. Cobb/Schader (CL Spico-Acura) a 12 giri; 5. Velez/Evans (WSC Kudzu-Buick) a 13 giri.

□ **La classifica del campionato:** 1. Fangio, 183 punti; 2. Jones, 168; 3. Morretti, 104; 4. Bell, 94; 5. Paul Jr., 81.

STOCK CAR

Wallace insidia Earnhardt

NORTH WILKESBORO — Primo arrivo in volata fra Wallace ed Earnhardt, nell'ordine con un distacco di appena 1"64, e in questa volata c'è tutto il succo della stagione: Earnhardt e Wallace in testa al campionato con il primo in vantaggio ormai di appena 72 punti; rispettivamente al volante di una Chevrolet Lumina e di una

Pontiac Gran Prix, separate nella classifica marche da soli 8 punti a favore della prima e con una Ford che punta sulla Thunderbird, esattamente nel mezzo! (j.s.)

STOCK CAR

North Wilkesboro (USA), 3 ottobre

26. prova della Winston Cup

La classifica: 1. Wallace (Pontiac Grand Prix) 400 giri in 2.34'46"00, media 155,977 kmh; 2. Earnhardt (Chevrolet Lumina) a 1"54; 3. Irvan (Ford Thunderbird); 4. K. Petty (Pontiac Grand Prix); 5. Rudd (Chevrolet Lumina) a 1 giro; 6. Gant (Chevrolet Lumina) a 2 giri.

□ **La classifica del campionato:** 1. Earnhardt, 3877; 2. Wallace, 3805; 3. Jarrett, 3571; 4. Martin, 3527; 5. Shepherd, 3354; 6. Petty, 3290.

F. ATLANTIC □ CHE VILLENEUVE MA...

La spunta Empringham

LAGUNA SECA — Le speranze erano ridotte al lumicino e lui, Jacques Villeneuve, anche in quest'ultima prova della stagione ce l'ha messa tutta per riaccenderle. In un week-end che per la prima volta ha visto concentrate due gare, il canadese ha infatti centrato ben due vittorie e un giro più veloce. Non è però riuscito a vincere la battaglia finale, quella per il titolo, e quest'anno si è dunque dovuto accontentare di un totale di 5 successi e del titolo di Rookie of the Year (miglior debuttante) mentre nel '94 lo attende la Formula Indy... Il campionato è andato così al costante e regolare Empringham, una vittoria in tutta la stagione, che, con un 3. e un 4. posto anche qui a Laguna Seca ha agguantato il titolo con appena 4 punti di vantaggio su un altro grande contendente: Bourbonnais. «Sono stato davvero molto fortunato — ha ammesso comunque Empringham a fine

gara; — l'unica possibilità che avevo era un ritiro di Bourbonnais: e questo è proprio quanto è accaduto, quando infatti nella seconda gara si è ammutolito il suo motore. Anch'io però ce l'ho messa tutta: per un incidente in prova, in griglia ero 18. e sono arrivato 4...».

Jeremy Shaw

ORSI



TURISMO FRANCESE

Vince Aiello ma il titolo va a Biela

MONTLHERY — Quarta vittoria della stagione per Aiello, con la Bmw 320i del team Oreca, ma titolo a Biela, con l'Audi 80 Quattro. Fra i due grandi contendenti è finito così il Superturismo francese, con una gara combattutissima, che nella 1. manche ha visto Aiello e Dalmas sfidarsi come due leoni e nella 2. la vittoria di Bouchut dopo i ritiri di Malcher per noie ai freni (quando era in testa) e di Biela, coinvolto in una gran carambola. Nel prossimo e conclusivo appuntamento è in gioco il titolo marche fra Audi e Bmw.

René Alezra

TURISMO

Montlhery (F), 3 ottobre

9. prova del campionato francese

Le classifiche

1a manche: 1. Aiello (Audi 80 Quattro), 20 giri in 29'26"55, media 138,778 kmh; 2. Dalmas (Peugeot 405 Mi16) a 0"38; 3. Biela (Bmw 320i) a 4"29.

2a manche: 1. Bouchut (Peugeot 405 Mi16), 20 giri in 29'29"09, media 138,579 kmh; 2. Aiello (Audi 80 Quattro) a 1"97; 3. Malcher (Bmw 320i) a 20"85.

La classifica per somma tempi: 1. Aiello (Bmw 320i), 40 giri in 58'57"61, media 138,602 kmh; 2. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 5"54; 3. Malcher (Bmw 320i) a 25"73; 4. Bandura (Peugeot 405 Mi16) a 2 giri; 5. Basso (Bmw 320i) a 2 giri; 6. Biela (Audi 80 Quattro) a 3 giri.

La classifica del campionato: 1. Biela punti 188; 2. Aiello 152; 3. Bouchut 123; 4. Sourd 116; 5. Malcher 109; 6. Moreno 91.



A BATHURST

Dominio Holden

BATHURST — Un emozionante duello ad oltranza ha caratterizzato questa edizione della classica australiana di Turismo Endurance e dopo sei ore e mezzo solo 10"6 hanno separato sul traguardo i vincitori Larry Perkins e Gregg Hansford dai secondi arrivati, Skaife e Richards. Ottimo è stato anche il 3. posto dell'ex campione di motociclismo Wayne Gardner e il 4. di David Brabham e Olofsson. Solo 8. Radisich per un incidente del compagno McConville, mentre Winkelhock e Morris terminavano 15. e Longhurst e Soper erano costretti al ritiro per noie meccaniche.

Carlo Irlitti

ENDURANCE

Bathurst (AUS), 3 ottobre
1000 km di Tooheys

La classifica: 1. Perkins-Hansford (Holden Commodore Vp), 161 giri in 6:29'06"69; 2. Skaife-Richards (Holden Commodore Vp), 6:29'17"23; 3. Gardner-Jones B. (Holden Commodore Vp) a 1 giro; 4. Brabham D-Olofsson (Holden Commodore Vp) a 2 giri; 5. Dunstan-Harrington (Holden Commodore Vp) a 5 giri; 6. Brabham G-Parsons (Ford Falcon Eb) a 7 giri.

RALLYCROSS

Grande en-plein dei francesi con Paillet e la Citroën Bx campioni assoluti europei davanti ad Hansen con la Zx

EDDI LAUMANN'S

BUXTEHUDE — Nessuno si era preparato così bene per questa stagione come il 5 volte campione europeo della categoria, Martin Schanche. E neppure nessuno ha avuto anche solo lontanamente tutta la sfortuna e i problemi tecnici che hanno afflitto Mister Rallycross. E così alla fine è stato Jan-Luc Paillet a poter dichiarare «Le Roi c'est moi!», esultante come mai per aver potuto dare per primo alla Francia nella serie europea un risultato assoluto e... totale! Con lui ha infatti vinto anche la Citroën ed è stato un dominio altrettanto assoluto, visto che la Casa transalpina ha piazzato al vertice ben due vetture, per di più differenti, la Bx Gti T16 4x4 di Paillet, appunto, e la Zx 16 4x4 di Hansen, che si sono sfidate fino all'ultima gara con il risultato decretato qui a Buxtehude da un banale inconveniente a un pneumatico difettoso della Zx. Mentre dunque, per un problema di benzina e detonazione mai risolto, i motori della Ford Escort Rs 2000 T16 4x4 di Schanche cedevano uno dopo l'altro, concedendo al norvegese un'unica vittoria ad Arendonk, in Belgio, le Citroën hanno imposto una supremazia schiacciante, che ha tratto origine da un accurato sviluppo delle vetture prima e durante la stagione. La Bx di Paillet era infatti supercollaudata, visto che aveva già portato il pilota semiufficiale ai titoli francesi '91, '92. La Zx del 4 volte campione europeo Hansen era stata invece completamente ricostruita dalla Citroën svedese avvalendosi di

molti pezzi speciali del reparto corse della Casa madre francese. Il loro punto di forza è stato comunque anche e soprattutto l'impiego su entrambe le vetture dello stesso motore di 1,9 litri versione rally, che già nella metà degli anni '80 portò di vittoria in vittoria la Peugeot 205 T16 E2. Camuffato con copritestate della Citroën e dotato di uno speciale impianto di iniezione usato nella Pikes Peak, la famosa salita americana, questo motore sviluppa oltre 600 cv. Perché a questo punto puntare allora su due vetture diverse? Perché Hansen preferisce auto compatte (e tra l'altro la Zx è più richiesta dal mercato svedese), mentre Paillet di passo più lungo. Per il '94 non ci potranno comunque essere scelte: la Citroën ha già deciso per la Xantia.

RALLYCROSS

Buxtehude (D), 3 ottobre

10. prova del campionato europeo

Le classifiche

1a div. (Gr.N): 1. Opland (Nissan Sunny Gti-R) punti 20; 2. Kramer (Ford Sierra Cosworth 4x4) 17; 3. Kittelsen (Ford Escort Rs Cosworth) 15; 4. Hunsbedt (Ford Escort Rs Cosworth) 13; 5. Kuypers (Ford Escort Rs Cosworth) 12; 6. Hansen (Citroën Zx T16 4x4) 11.

2a div. (Specials): 1. Eklund (Subaru Legacy 4wd Turbo) punti 20; 2. Paillet (Citroën Bx Gti T16 4x4) 17; 3. Schanche (Ford Escort Rs 2000 T16 4x4) 15; 4. Kristofferson (Audi Coupé S2 Imsa) 13; 5. Iversen (Ford Escort Rs Cosworth) 12; 6. Hansen (Citroën Zx T16 4x4) 11.

La classifica del campionato. 1a div.: 1. Hunsbedt punti 126; 2. Opland 126; 3. Hutton 118. **2a div.:** 1. Paillet punti 128; 2. Hansen 127; 3. Kristofferson 112.





È NATO UN NUOVO MARCHIO

Dalla Art modelli ...artistici

E adesso i produttori di modelli «speciali» possono cominciare a preoccuparsi. Con la nascita della Art Model è caduto il loro ultimo baluardo, il motivo che ne continuava a giustificare l'esistenza nei confronti di una produzione di serie sempre più attenta ai desideri del mercato: la qualità. La Art Model debutta con una riproduzione, in metallo pressofuso e parecchie fotoincisioni, che non ha nulla da invidiare agli speciali, ma che rispetto a questi costa infinitamente meno. Il primo modello del neonato marchio è una Ferrari 166 Mm coupé veramente molto bella. Il costo? Appena 32000 lire, un vero... disastro per i sopraccitati produttori di speciali, soprattutto perché la Ferrari della Art è realmente molto ben rifinita. A una linea senza pecche si aggiunge, come detto, una serie di particolari fotoincisi che arricchiscono il modello. Per non parlare dei cerchi, a raggi, degni delle migliori realizzazioni in serie limitata. Le parti in plastica reggono bene ogni esame e l'intero modello dà una impressione d'insieme veramente notevole. La Art Model nasce dalla volontà di Marco Grassini, il fondatore della Best (che non scompare, anzi), di dare agli appassionati un prodotto degno di entrare in qualsiasi collezione senza paura di sfigurare. Disponibile in tre differenti colorazioni, rossa, bianca e nera, la Ferrari 166 Mm Coupé viene commercializzata in questi giorni (distribuzione a cura di La Mini Miniera) e sarà seguita entro l'anno da alcune versioni «corsa». Poi, a gennaio '94, ecco la 166 Mm spyder. E nel '94 arriverà la terza Ferrari della serie: la 500 Trc del '56 carrozzata Scaglietti. Niente male davvero come scelta. Anche perché tutta la filosofia produttiva della Art sarà indirizzata verso quella nicchia di bellissime vetture degli anni '50 e '60 che, chissà perché, in tempi recenti non sono mai state prese in considerazione da chi produce modelli in grande serie. Per fortuna ci penserà Grassini...

Art Model: M4 Sas, Via Toscana 85, 61100 Pesaro. Tel. 0721-452413.



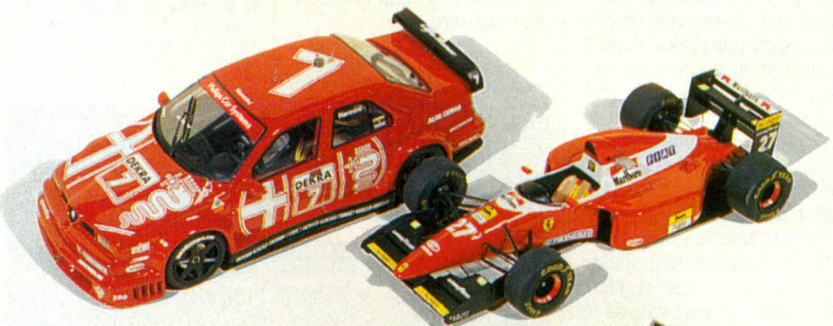
Ferrari e Alfa Romeo Rosse da far... arrossire

Ecco due Rosse veramente da urlo: le ha prodotte la Bbr, la Casa di Saronno che da anni si distingue nel settore degli «speciali». Si tratta della Alfa Romeo 155 V6 Ti fresca vincitrice del Dtm in Germania e della Ferrari F93A di F.1. Si tratta di modelli disponibili sia in versione già montata e rifinita che in kit e sono entrambi nella classica scala 1/43. Sia l'Al-

fa Romeo che la Ferrari costano, nella versione Serie Oro, già montate e rifinite, 290.000 lire l'una e sono in resina, con una ricca dotazione di particolari in fotoincisione. Sono entrambe vendute anche in kit di montaggio. L'Alfa, in resina, è commercializzata con il marchio Projet 43 (59.500 lire), la Ferrari con la firma Metal Kit (53.000 lire). A proposi-

to della F93A occorre dire che questa è la prima di una piccola serie di monoposto della stagione in corso, settore nel quale la Bbr si addentra (Ferrari a parte) per la prima volta. Seguiranno Williams, McLaren, Benetton, Tyrrell, Lotus, tutte entro l'anno.

Bbr: Quattroruote, Via Volta 18, 21047 Saronno (Varese). Tel. 02-96700360.



Due Lancia che mancavano

Continua la parata di Lancia Delta Hf in kit di montaggio, in scala 1/43. Questa volta ecco arrivare le vetture della scuderia Astra e quella del Jolly Club con la quale corre Dario Cerrato nel campionato italiano. Le due Delta con i colori Astra permettono di riprodurre la vettura utilizzata nel mondiale da Alex Fiorio e quella con la quale Dario Cerrato ha iniziato la stagione tricolore. Sono entrambe in metallo bianco, con una marea di fotoincisioni. Sono prodotte da Racing 43. Identico kit è quello che i biellesi de «Il Maggiolino» hanno scelto per realizzare la Delta-Martini con la quale Cerrato è giunto terzo quest'anno nel rally della Lana. Costano 52.000 lire.

Racing 43: La Mini Miniera, Via M. Peano 19, 12100 Cuneo. Tel. 0171-65400.

Il Maggiolino: Viale Paietta 9, 13014 Cossato (Biella). Tel. 015-922709.



E la Ertl schiera stock maggiorate

Un bel modellone in scala 1/18. Questa, in estrema sintesi, la descrizione che si può dare della Pontiac Grand Prix stock car realizzata in metallo pressofuso dalla americana Ertl. Quella raffigurata nell'immagine è la versione con i colori Stp utilizzata da Richard Petty nella serie Nascar del 1991 e ad essa seguiranno le vetture sponsorizzate Pennzoil e Kodak. Il modello, in metallo pressofuso, ha il cofano apribile, con la riproduzione del poderoso 8 cilindri. Sia il motore che l'abitacolo che le sospensioni sono dettagliati, ma con particolari un po' troppo grossolani. Un difetto comune a tutte le riproduzioni di serie nelle scale superiori alla 1/43. Occorrono voglia, abilità e una buona documentazione fotografica: con queste basi si può far diventare la Pontiac della Ertl un vero modello da collezione. Anche così, al costo di 48.000 lire, siamo comunque in presenza di una riproduzione degna di nota, interessante per chi colleziona vetture turismo e americane.

Ertl: Via Torino 15-19 Cernusco Sul Naviglio (Milano). Tel. 02-92103289.



SPECIALE
MONDIALI PROIBITI

Cadetti maledetti

In diciotto stagioni di Formula 2 e in otto di Formula 3000 nessun pilota vincitore del titolo è poi riuscito a conquistare il campionato del mondo di Formula 1. Ecco i perché di questo incantesimo...

MARIO DONNINI





Il titolo di campione europeo di Formula 3000 conquistato l'anno scorso, ha spalancato a Luca Badoer le porte della Formula 1: eccolo con la Lola-Ferrari della Scuderia Italia al Gp del Portogallo '93

Ma davvero la Formula 2 prima e la Formula 3000 successivamente hanno prodotto campioni? Scorrendo l'albo d'oro dei campionati riservati alle monoposto della formula cadetta, che dall'85 ha abbandonato la felice denominazione di «2» per assumere quella più anonima di «3000», appare un dato sconcertante: nessun pilota vincitore del titolo di F. 2 e di F. 3000 ha poi ripetuto l'impresa in Formula 1. Inoltre, un'analisi più profonda dell'argomento rivela che l'ultimo conduttore capace di vincere una gara di F. 2 e un Gran Premio

di F. 1 è stato Thierry Boutsen, che proprio recentemente ha detto basta con i Grand Prix, mentre ancora nessun vincitore di una corsa di F. 3000 si è affermato in una prova del mondiale di F. 1. Sulle monoposto cadette sembra aleggiare dunque una sorta di malefico sortilegio. Esse hanno certamente formato corridori di grande talento, alcuni dei quali autentici fuoriclasse, ma non hanno ancora proposto un nome che possa fregiarsi della corona iridata. Uomini quali Jacky Ickx, Clay Regazzoni, Jacques Laffite, Ronnie Peterson, René Arnoux sono stati indubbiamente tra i grandi protagonisti della Formula 1, ma nessuno di loro si è laureato campione del mondo, nonostante siano andati vicino al primato finale. Ed è ancora più sconcertante accorgersi che il vivaio delle monoposto cadette è andato peggiorando negli ultimi anni innescando la convinzione che la F. 3000 sia davvero maledetta: il miglior risultato ottenuto in F. 1 da un ex protagonista della «tremila» è la sequenza di secondi posti messa a segno da Jean Alesi, negli Usa e a Montecarlo nel '90, e a Monza quest'anno. I campioni del mondo laureatisi nell'ultimo decennio hanno saltato completamente l'esperienza della Formula 2: è stato così per Piquet, Senna, Prost e Mansell. Nelson Piquet, Ayrton Senna e Alain Prost, che complessivamente hanno conquistato dieci titoli iridati, hanno preferito affrontare direttamente il passaggio dalla Formula 3 alle monoposto da Gran Premio. In tempi meno recenti la Formula 3 aveva prodotto altri campioni del mondo: Jackie Stewart ed Emerson Fit-



ALQUATI

tipaldi, entrambi vincitori di un titolo con le piccole monoposto della terza formula. L'indimenticabile Jochen Rindt, a cui fu assegnato il titolo di F. 1 postumo nel '70, era stato il «re senza corona» della Formula 2 nella seconda metà degli Anni 60; la sua superiorità in questa categoria era talmente smaccata che ben presto fu soprannominata «Formula Rindt»: vinse 12 gare, per 11 volte stabilì il giro più veloce e in altrettante occasioni risultò il migliore nella sua batteria. Tuttavia, il fuoriclasse austriaco, che perì durante le prove di qualificazione del Gran Premio d'Italia, a Monza nel '70, non poté fregiarsi del titolo della F. 2 semplicemente perché allora ancora non era previsto. Quando fu istituito, Jochen Rindt era già stabilmente in Formula 1, status che

non gli permetteva di partecipare alla spartizione dei punti per il campionato cadetto. Senza quella norma decisa dalla Csi (Commissione Sportiva Internazionale), l'austriaco avrebbe vinto la serie nel biennio '68-'69. Anche Jackie Stewart fu tra i protagonisti della Formula 2, negli anni in cui essa godeva di una grande popolarità: ma anche per lo scozzese valeva la stessa regola di Rindt. Questi due esempi, comunque, restano episodi isolati. Le statistiche di 18 anni di Formula 2 e di 8 di Formula 3000 — la stagione '93 non è ancora finita — sono quindi talmente negative da far vacillare anche il più convinto tra i razionalisti. Forse, l'unico che oggi realisticamente ha la possibilità di sfatare il malefico sortilegio è Jean Alesi.

Il neozelandese Mike Thackwell è stato l'ultimo vincitore del titolo di Formula 2, nell'84: eccolo, a sinistra, sul podio tra Nannini e Moreno. A destra, Clay Regazzoni con la Tecno F. 2 a Imola nel '70, anno in cui conquistò il campionato cadetto. In basso, il leggendario Jim Clark con la Lotus F. 2 a Crystal Palace, nel '68. In basso a sinistra, Prost, primo al Gp Monaco '79 di F. 3

GLI IRIDATI DALLA F.3

La Formula 3 batte l'accoppiata Formula 2-Formula 3000 cinque a zero nella partita per la Formula 1: sono infatti cinque i piloti, per un totale di

15 primati mondiali, che si sono laureati campioni di F.1 dopo aver conquistato anche un titolo in F.3. Alain Prost, che come Ayrton Senna ha

evitato il passaggio in F.2 prima di approdare ai Gran Premi di campioni ne ha addirittura vinti due, il francese e il più prestigioso europeo.

CAMPIONE DEL MONDO F.1

1985; 1986;
1989; 1993
1988; 1990; 1991
1981; 1983; 1987
1972; 1974
1969; 1971; 1973

Alain Prost

Ayrton Senna

Nelson Piquet

Emerson Fittipaldi

Jackie Stewart

CAMPIONE FORMULA 3

Francese '78

Europeo '79

Inglese '83

Inglese '78

Inglese '69

Inglese '64

SOLDANO-DPPI



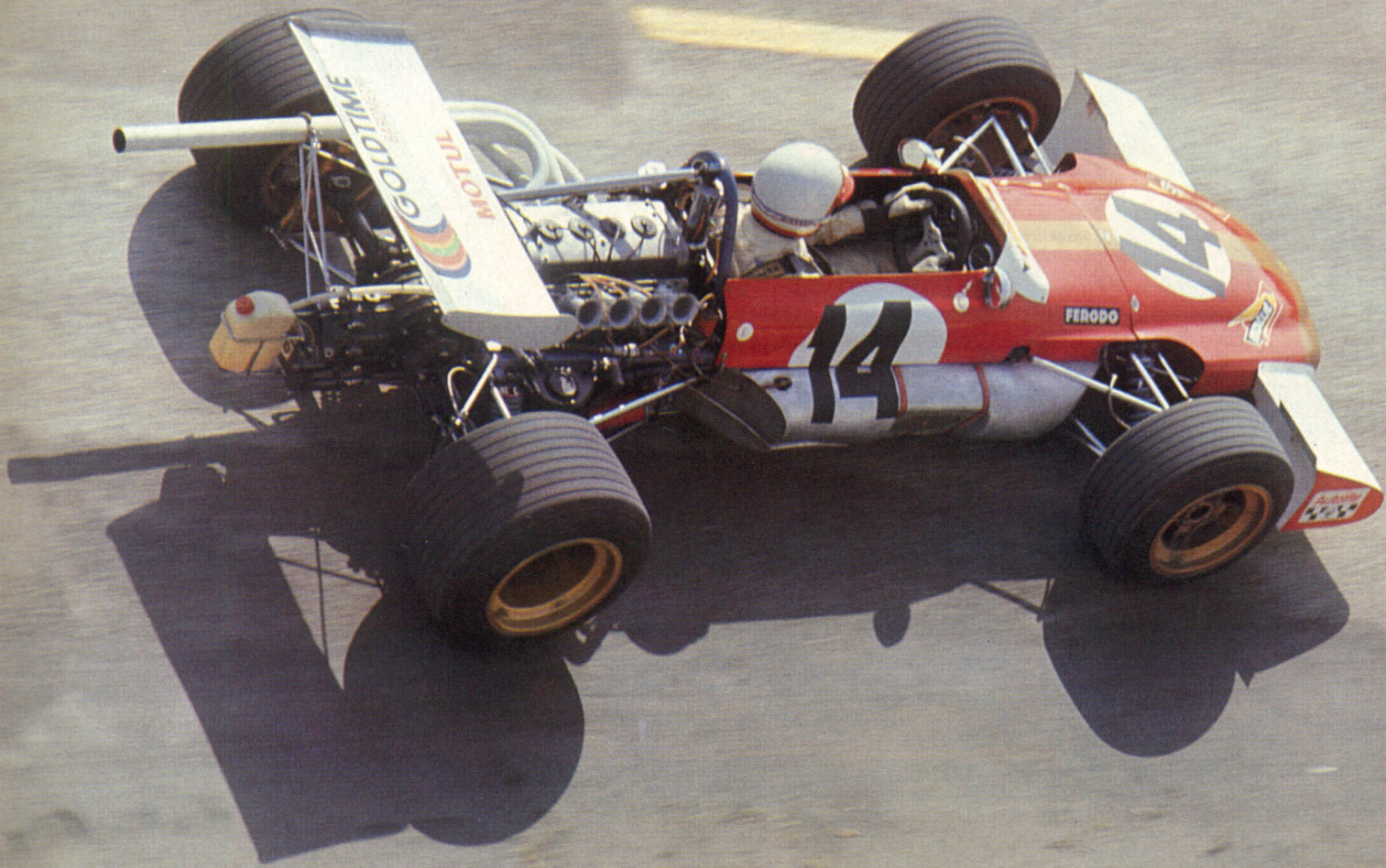


foto grafie LAURENT

IN F. 2 CORREVAANO ANCHE I BIG DI F. 1

I giovani contro gli assi

Oggi nessun pilota alterna stabilmente le corse di Formula 1 a quelle di Formula 3000. Eppure, fino a un ventennio fa, affrontare in un week-end i Gran Premi di campionato del mondo e nell'altro le gare delle monoposto cadette, allora denominate Formula 2, era una consuetudine assai diffusa tra i migliori piloti. Jim Clarke, Jackie Stewart, Jack Brabham, Jochen Rindt, Jo Siffert, Graham Hill, Francois Cevert, Chris Amon, Emerson Fittipaldi, Clay Regazzoni sono alcuni esempi di piloti di Formula 1 che non disdegnavano di gettarsi nella mi-

schia della categoria cadetta. Anche i Costruttori erano impegnati sui due fronti: Matra, Lotus, Brabham, March, la stessa Ferrari, e per un breve periodo anche la Tecno, alternavano i Grand Prix titolati all'europeo di Formula 2. Quella situazione mostrava due aspetti interessanti. Innanzitutto, i giovani talenti che provenivano dalla Formula 3, ma anche dalle competizioni per biposto Sport, già in Formula 2 avevano l'opportunità di confrontarsi con gli assi della Formula 1; ciò permetteva a molti di mettersi in evidenza. In quegli anni, una vittoria o un exploit in F.

2 davanti ai campioni della F. 1 certamente valeva più di un successo in F. 3000 oggi. Aspetto numero due, la presenza di alcuni Costruttori di monoposto da Gran Premio consentiva ad alcuni giovani di essere già inseriti in un team d'élite. È stato così che gente come Fittipaldi e Ronnie Peterson ha debuttato in F. 1 con la stessa scuderia per cui gareggiava in F. 2. Successivamente, la sempre maggiore competitività della Formula 1 ha progressivamente ridotto, fino alla totale scomparsa, la presenza nella categoria cadetta dei team da Gran Premio.

(m. rav.)





I CAMPIONATI CADETTI SECONDO PIRRO

Un livello sempre elevato

Dalla Formula 3 alla Formula 1 passando attraverso le Formule 2 e 3000: Emanuele Pirro, 32enne pilota romano oggi specialista delle corse Turismo, ha gareggiato con tutte le monoposto delle categorie internazionali, vivendo da protagonista il passaggio dalla F.2 alla F.3000. È quindi un personaggio qualificato per cercare di spiegare l'incapacità della categoria cadetta nello sfornare campioni del mondo. «È

vero che nessuno di quelli che hanno vinto il titolo cadetto ha poi conquistato il titolo in F.1 — racconta Pirro — Ma questa situazione, che può apparire perfino paradossale, mi sembra che sia solamente una bizzarra coincidenza. Sia in F.2 che in F.3000 il livello dei piloti è sempre stato molto elevato. Penso piuttosto che la spiegazione di questo fenomeno sia nel fatto che non tutti hanno avuto la possibilità di arrivare

in Formula 1 e di disporre di vetture competitive. La F.2 e poi anche la F.3000 hanno sempre sfornato piloti di grande statura e se nessuno di loro è stato poi campione di F.1 non è certamente per incapacità. Non va dimenticato che il titolo iridato è assegnato a uno soltanto, e una volta all'anno. E nelle ultime 13 stagioni a conquistarlo sono sempre stati i soliti sei. Non è un particolare di poco conto». ■

AMADUZZI



CAMPIONI... INESPRESSI

Nessun pilota vincitore del titolo europeo di Formula 2 né del campionato internazionale di Formula 3000 ha poi ripetuto l'impresa in Formula 1. Tuttavia l'albo d'oro delle due formule cadette comprende

alcuni piloti considerati tra i migliori di tutti i tempi. Basti pensare al belga Jacky Ickx, che nella sua straordinaria carriera ha vinto in tutte le specialità in cui ha gareggiato - monoposto, Turismo, Sport Prototipi,

perfino nei raid - ma non ha mai conquistato il primato di campione di F.1; ci andò vicino nel '70, con la Ferrari, classificandosi al secondo posto dopo essere stato a lungo in lotta per il successo finale.

FORMULA 2

Anno	Pilota	Gran Premi vinti in F.1	Miglior risultato nel mondiale F.1
1967	Jacky Ickx (B)	8	2.
1968	Jean-Pierre Beltoise (F)	1	5.
1969	Johnny Servoz-Gavin (F)	—	13.
1970	Clay Regazzoni (CH)	5	2.
1971	Ronnie Peterson (S)	10	2.
1972	Mike Hailwood (GB)	—	8.
1973	Jean-Pierre Jarier (F)	—	10.
1974	Patrick Depallier (F)	2	4.
1975	Jacques Laffite (F)	6	4.
1976	Jean Pierre Jabouille (F)	2	8.
1977	René Arnoux (F)	7	3.
1978	Bruno Giacomelli (I)	—	15.
1979	Marc Surer (CH)	—	13.
1980	Brian Henton (GB)	—	—
1981	Geoff Lees (GB)	—	—
1982	Corrado Fabi (I)	—	—
1983	Jonathan Palmer (GB)	—	11.
1984	Mike Thackwell (NZ)	—	—

FORMULA 3000

1985	Christian Danner (D)	—	18.
1986	Ivan Capelli (I)	—	7.
1987	Stefano Modena (I)	—	8.
1988	Roberto Moreno (BR)	—	10.
1989	Jean Alesi (F)	—	7.
1990	Erik Comas (F)	—	11.
1991	Christian Fittipaldi (BR)	—	18.
1992	Luca Badoer (I)	—	—

CLAY REGAZZONI ASSO IN F.2 E IN F.1

Oggi manca la selezione

Tra i vincitori dell'europeo di Formula 2 che sono andati più vicini a conquistare il titolo di Formula 1, Clay Regazzoni è certamente uno dei più rappresentativi. Addirittura il ticinese esordì con le monoposto da Gran Premio, e poi ottenne il suo primo successo, nello stesso anno in cui vinse il campionato cadetto, il 1970; sebbene avesse disputato solamente 8 corse, risultò terzo nel mondiale di F.1. Nel '74, ancora con

la Ferrari, sfiorò invece il primato classificandosi secondo. «Già, allora la Formula 2 era davvero un trampolino di lancio formidabile — ricorda Clay Regazzoni — Campioni affermati e giovani in cerca di guadagnare un posto in F.1 correvano insieme, c'era una durissima selezione dei valori. Oggi mi sembra che corra anche chi non ha i titoli per farlo. Comunque, che la F.2 non abbia mai proposto un campione del mondo di F.1 è

una pura coincidenza, le gare cadette spesso erano più emozionanti e combattute dei Gran Premi. Prima di ogni corsa non sapevi mai chi poteva vincere, i pretendenti al successo erano sempre molti. Ciò oggi non accade con la F. 3000, dove l'importante è approdare nella squadra giusta. Inoltre, ai miei tempi erano i team di F.1 che sceglievano i piloti. Oggi sono i piloti che, con gli sponsor alle spalle, scelgono la squadra». ■

ACTION



Nella foto grande, Jean Alesi con la Reynard nell'89, anno in cui vinse il campionato di F. 3000. A sinistra, Pirro guida un gruppo di monoposto cadette nell'85. Sopra, Schumacher ai tempi della F. 3: è passato direttamente alla F. 1

flavio
briatore

FORMULA UNO
SULLA CRESTA DELL'ONDA

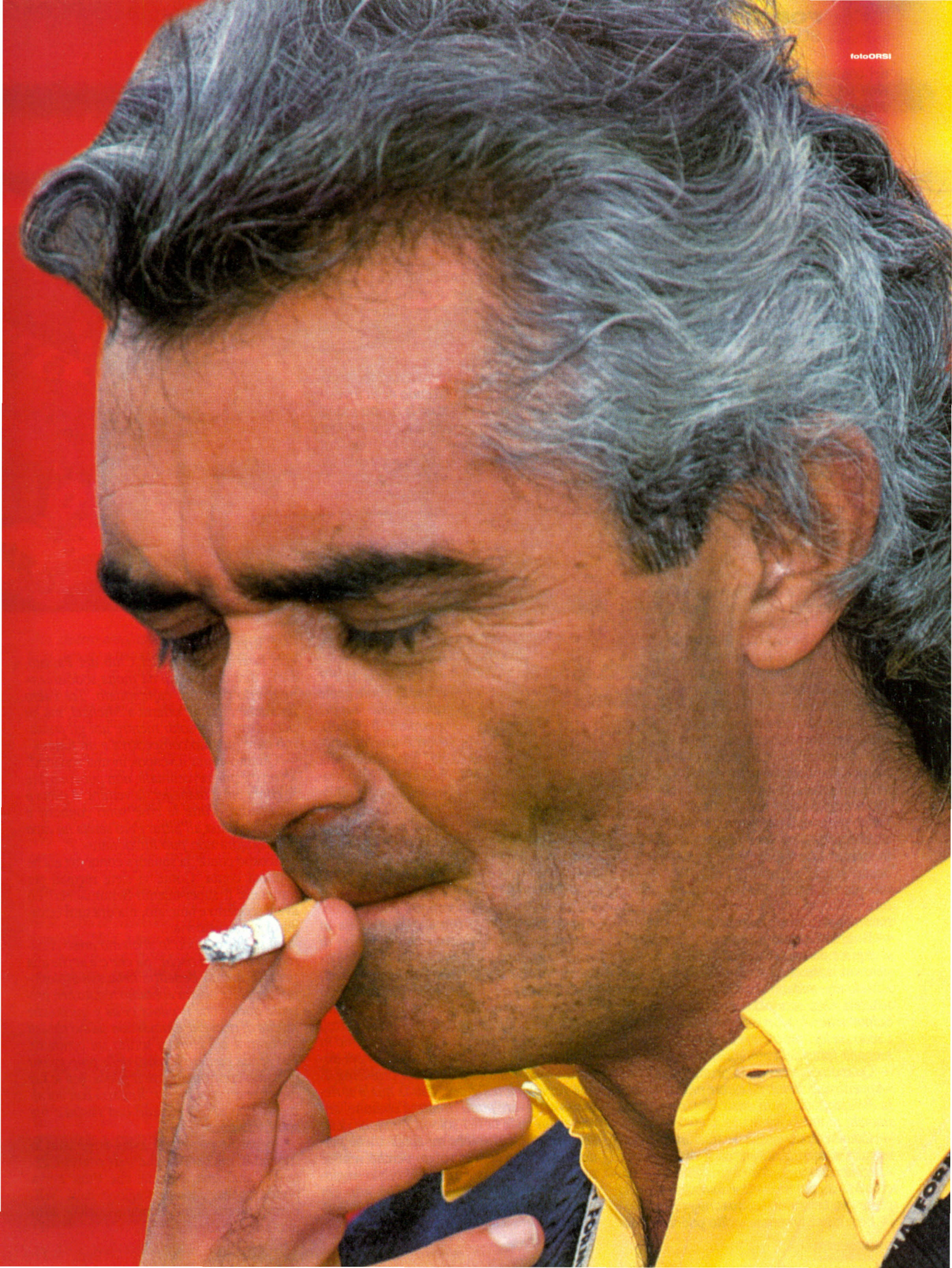
ME LI FUMMO TUTTI

Vittoria in Portogallo e secondo posto nel mondiale costruttori: la Benetton è il team del momento grazie alle idee e alla gestione del suo capo sempre più punto di riferimento dell'intero Circus...

■ **DIEGO FORTI**

In Portogallo la Benetton ha concretizzato, con un risultato di indiscutibile valore la sua attuale forza. Si è confermata la più pericolosa delle avversarie della Williams non solo per essersi insediata saldamente al secondo posto della classifica Costruttori, ma anche per il crescente continuo delle prestazioni delle sue vetture. Oggi la squadra c'è e sta mostrando un potenziale davvero notevole. Flavio Briatore è un po' lo specchio di questa Benetton, seconda forza del mondiale. Talvolta controcorrente, spesso spregiudicata sta via via cogliendo successi sempre meno occasionali. Dopo cinque anni di cura Briatore, la squadra non è più solo un simpatico e vitalissimo team incapace di far seguire un buon risultato all'altro, bensì una compagine in grado di candidarsi nella corsa all'iride. E pensare che su Flavio Briatore nel 1989, anno in cui il non ancora senatore Luciano Benetton lo volle a

capo della squadra, nessuno era disposto a scommettere. Catapultato in F. 1 senza averne la benché e minima competenza in molti per non dire quasi tutti, gli pronosticarono come team manager vita breve, e disastri a non finire. Nessuno, insomma, credeva che quella specie di Ufo esperto in problemi di marketing, abile più a creare reti commerciali per la vendita di capi di abbigliamento, che a discutere di sospensioni e cavalli potesse reggere nello spietato mondo dei Gp. Invece Briatore ha mostrato che si può fare la F. 1 anche senza essere nati nelle corse e per la F. 1. I risultati (6 i Gp vinti sotto la sua gestione con tutt'oggi 311 punti iridati raccolti quando mancano ancora 2 Gp alla fine) e la solidità della squadra (la factory Benetton è una delle più sofisticate) sono due dei fiori all'occhiello che può appuntarsi sul petto. Più duro e spietato di quanto faccia trasparire l'aspetto ricercato, non ha mai mostrato di soffrire timori reverenziali



nei confronti di alcuno dei suoi avversari. Non solo tecnologia nei suoi pensieri, ma anche una precisa visione del mercato e grande cura dell'immagine. Interessante analizzarlo con lui questa sorprendente Benetton e più in generale il mondo della F.1. Affrontandolo con una domanda provocatoria ci si rende facilmente conto che la competizione c'è l'ha comunque nel sangue e che non gli passa per l'anticamera del cervello di mollare qualcosa agli avversari. E nemmeno si accontenta di essere la seconda forza del mondiale. Il successo in Portogallo con le due Williams alle spalle è per lui un punto di partenza e non di arrivo.

— La storia recente vi mostra competitivi e vincenti solamente nei finali di stagione. A parte il successo in Canada del 1991 (quinta gara in calendario), tutte le altre vittorie sono arrivate nella seconda parte del campionato: Gp Giappone penultima gara della stagione '89, Gp Giappone e Australia 1990 (ultima e penultima del calendario), Gp del Belgio 1992 (12. prova dell'anno) e Portogallo '93 quest'anno, 14. Gp del campionato. Come mai ci mettete tanto a diventare competitivi? Vincete solo quando gli altri si rilassano?

«Vinciamo sempre a fine stagione, perché la gente si ricorda meglio gli ultimi successi. Così possiamo vivere di rendita tutto l'inverno — è la replica tanto pronta, quanto ironica di Briatore che insiste dando nel contempo una stoccatina al rivale Ron Dennis, — Che la McLaren abbia vinto tre corse, ormai non se lo ricorda nessuno, mentre noi siamo sulla cresta... dell'Honda. Scherzi a parte non credo che si trattò di rilassatezza da parte nostra. Avremmo sicuramente potuto vincere prima. Ci sono state molte coincidenze negative che hanno influenzato i nostri risultati. In ogni caso, siamo al secondo posto in campionato. Un eccellente risultato che ci riproiettiamo di migliorare. È nel nostro stile. Due anni fa eravamo quarti nel mondiale costruttori, lo scorso anno terzi e quest'anno contiamo di arrivare secondi...».

— Il titolo è ormai il suo vero obiettivo, lo si capisce da come risponde alla domanda: siete voi la seconda forza della F.1?

«Credo che vadano sempre tenuti presenti i risultati. Oggi siamo davanti alla McLaren e Schumacher è a un solo punto da Senna. Credo sia legittimo dire che per ora siamo la seconda forza del campionato».

— Quando diventerete la prima forza?

«Appena riusciremo ad essere più veloci della Williams. In ogni caso non mi sembra manchi molto...».

— Come è stato possibile trasformare una squadra simpatica in un team vincente?

«Organizzazione, idee chiare, obiettivi precisi. Ma anche molta collaborazione fra la gente che lavora nella squadra».

— Benetton è un nome molto popolare e fa-

moso nel mondo, quello Ferrari, però, continua a godere di un fascino superiore. Perché non riuscite ad entrare nel cuore dei tifosi, soprattutto degli italiani?

«La Ferrari ha costruito un mito con i risultati e negli anni. Impensabile sostituirsi alla Ferrari nel cuore dei tifosi. Noi tuttavia abbiamo i nostri fans: giovani aggressivi di tutti i colori che grazie alla Benetton si avvicinano alla F.1».

— C'è stata grande lotta per far cambiare le regole per avere una F.1 meno elettronica e più umana. Una lotta nella quale la Benetton si è schierata per fermare l'escalation tecnologica esasperata e per ridimensionare i costi. Oggi che la B193 è una vettura vincente, al massimo della sofisticazione tecnologica, non c'è qualche rimpianto?

«Non sono pentito. Sapevo quando ho cominciato che stavamo facendo degli investimenti importanti per dotare la nostra monoposto di tantissime sofisticazioni tecnologiche. Ma la cosa più importante era rilanciare la F.1 farla rientrare su binari più realistici, con un giusto bilancio fra costi e ricavi. Si trattava di dare uno scossone vero per evitare che la F.1 entri in coma. Questo era un obiettivo irrinunciabile anche se bisognava, come nel nostro caso, rinunciare a qualcosa. Non ho spinto per eliminare l'elettronica e tirare l'acqua al mio mulino; i risultati della nostra vettura attiva ne sono la prova lampante».

«Dennis lo farei presidente del Club del Passato Mi dà molta soddisfazione averlo dietro in campionato»

vedere la F.1 a lungo termine è il vero guaio. Chiaro che si è più o meno in sintonia in funzione delle discussioni che si vanno di volta in volta ad affrontare. In questo momento ho un buon feeling con Jean Todt; probabilmente essendo appena arrivato non è fossilizzato come molti degli altri uomini da anni in F.1. Anche con Williams, Tyrrell e Jordan mi trovo bene. Con Frank siamo in battaglia sui campi di gara, ma il lunedì dopo il Gp ci telefoniamo senza problemi. È una persona intelligente, con la quale si riescono a trovare punti di intesa comune, anche se lui vede la F.1 solo in funzione della sua squadra. Penso che mi abbia anche perdonato il fatto di aver votato perché venisse cancellata la sua iscrizione ad inizio stagione, ha probabilmente capito che non era una azione contro di lui, bensì contro il sistema».

— Il maggior problema incontrato in questi anni?

«Il problema in F.1 è che ci vuole gente nuova, che sappia guardare il futuro. Non è una questione anagrafica, ma occorre saper portare delle idee». «Il rifiuto da parte dei miei amici, leggi gran parte degli altri team manager, che appartengono al Club del Passato, di



ORSI

— E Ron Dennis?

«Lo farei presidente del Club del Passato. Devo dire che che mi dà molta soddisfazione averlo dietro in campionato. Tra l'altro ha anche fatto un'offerta a Michael, ma lui può offrire solo soldi mentre noi gli possiamo dare un'auto competitiva e un futuro».

— Quanto conta il «capo» in una squadra? «Non c'è una percentuale, non puoi mai dire se conta più il manager, la vettura, il pilota o la squadra. Tutte le cose sono connesse e funzionali una all'altra. Però senza un capo una squadra non può funzionare».

— Il capo conta, la squadra conta ma anche il pilota conta. Come vi siete regolati per trattenerne il super-talento Schumacher? Lo avete scoperto e lanciato, ma ora tutti cercano di portarvelo via...

«Lui sa che quando lo abbiamo preso ci siamo accollati dei rischi. Sa che c'è anche una parte di merito Benetton nella sua esplosione. Da parte nostra abbiamo tenuto ben presente quello che il pilota ci dà e quello che merita di ricevere. Quindi non siamo rimasti ancorati a ciò che era scritto sul contratto. Pur senza perdere il senso delle proporzioni ci siamo confrontati con il pilota, con le sue esigenze e i suoi meriti. Rimarrà con noi almeno sino al '95 e credo con nostra e sua soddisfazione».

— In parole povere gli avete aumentato lo stipendio, ma sono anche state concesse garanzie analoghe a quelle che Prost aveva preteso nella passata stagione dalla Williams, ovvero niente Senna o qualche altro pilota in squadra?



Schumacher, fresco vincitore del Gp del Portogallo, è corteggiato da tutti, anche dalla McLaren. Ma Briatore gli ha rinnovato il contratto sino a tutto il '95

«No, questo assolutamente no. Come ho detto in Benetton teniamo conto di quello che riceviamo da un pilota e non abbiamo conosciuto a Schummy l'importante contributo dato alla squadra. Ma il team mantiene assoluta autonomia nelle decisioni».

— Per uno Schumacher confermatissimo e con contratto prolungato, c'è un Patrese che si è visto ridurre l'accordo da biennale in annuale. Come è stato possibile effettuare in maniera civile questa seconda e completamente opposta operazione?

«Ad un certo punto della stagione noi non eravamo contenti dei risultati di Riccardo e probabilmente nemmeno Riccardo si sentiva soddisfatto di quello che gli metteva a disposizione la squadra. Abbiamo deciso in comune accordo di concederci una pausa di ripensamento. Non aveva senso rimanere legati per due anni se non stavamo bene assieme. A fine stagione tireremo le somme e vedremo che decisioni prendere, senza però il peso di obblighi contrattuali precostituiti».

— Lavoro di gruppo, ognuno al suo posto, secondo le proprie competenze, e stabilità sono gli ingredienti alla base del vostro successo. Anche per quello che riguarda la motorizzazione avete da anni una grande stabilità. Tuttavia, viste le prestazioni motoristiche dei vostri concorrenti, il Ford V8 Hb può anche essere stato il vostro limite?

«Probabilmente la Williams ha qualcosa in più grazie ai Renault. Ma in F.1 quello che conta è l'insieme. Forse la Ford ha spinto poco in questi ultimi tempi. Purtroppo il nuovo presidente Nasser è arrivato tardi. Lui ci cre-

de, è dinamico, sta spingendo. Prima ai vertici sembravano tutti dei prepensionati. Questo è l'unico vero problema che abbiamo avuto con la Ford. Il nuovo presidente può dare una spinta diversa. Il segreto potrebbe essere proprio questo».

— Ma si può vincere un mondiale senza un motore ufficiale fornito gratuitamente?

«No, impensabile. In primo luogo perché per stare al vertice ci vuole un continuo interscambio tecnico fra chi disegna la vettura e chi progetta i motori. Poi perché il costo motori inciderebbe troppo nel budget di un team, finendo col condizionare la destinazione delle risorse. Provate a togliere ad una squadra il 40% dei suoi mezzi e inevitabilmente finirà con il soccombere, nei confronti di chi non deve spendere per i motori».

— Quali le mosse per il grande salto da squadra numero due a leader del campionato?

«Continuare così, con la stessa progressione. Poi avere tutto quello che hanno già gli altri. Magari un po' di motore in più...».

— Nella risposta si intuisce che i super-Renault sono l'obiettivo principale, tuttavia Briatore si è tenuto aperte anche altre strade, e continua a premere sulla Ford...

«Certo che Nasser potrebbe dare ai suoi gli stimoli giusti per un ulteriore salto qualitativo. Noi di riflesso avremmo quel quid in più per salire anche l'ultimo piccolo gradino verso il top».

— Alla Benetton Formula avete grandi potenzialità e da tempo si parla di una vostra squadra di F.3000. Avete anche sondato concretamente la possibilità di sbarcare in Indy. Infine

c'è un progetto per dar vita a una seconda squadra di F.1 con il marchio Twr. Potrebbe utilizzare la licenza di costruttore di Walkinshaw e molte delle strutture, della vostra factory. Quali sono i piani a breve termine?

«L'ipotesi più probabile è quella di dar vita ad una squadra di F.3000. Potrebbe funzionare da junior team. Costi contenuti per un campionato in grado di mettere in luce i piloti e formare i tecnici. Molto dipende dalla possibilità che avremo di trovare degli sponsor per questa operazione. Un'altra squadra di F.1, visti i costi, non mi sembra attuale, così come disperdere energie in F. Indycar può essere controproducente. Poi è sempre meglio non dare troppa corda alla concorrenza. Non dobbiamo dimenticare che il nostro business rimane la F.1».

— Ma Walkinshaw ha sondato l'Indy in maniera molto concreta. Non potrebbe imporre la vostra partecipazione a quel campionato?

«Non alla Benetton Formula, perché comando io. Se Tom sonda la F. Indycar è solo in funzione della Twr, che del resto è una azienda che punta anche sul lavoro di engineering».

— Se non doveste diventare campioni del mondo presto si sente dire che Luciano Benetton potrebbe decidere di vendere. Avete un tempo limite per conquistare l'iride?

«Se solo intuissi che il "senatore" vuole smobilizzare sarei il primo a lasciare la Benetton Formula. Per quello che riguarda un tempo limite per vincere, credo sia da fare una semplice considerazione: sono in questa Benetton da 5 anni e non ho ancora vinto il mondiale, mi sembra però che ci siano squadre in attesa di vincere da molto più tempo. Al momento abbiamo solo la Williams davanti. Credo ci sia da essere soddisfatti e non certo preoccupati».

— In questi cinque anni qual è stata la cosa più sbagliata riscontrata in F.1?

«La mancanza di realismo; il considerarsi sempre al centro del mondo perdendo di vista che le corse sono un prodotto, il nostro prodotto, e che per sopravvivere bisogna saperlo e poterlo vendere».

— Quali sono le doti che deve avere un team manager?

«Capire le persone, motivarle e poi avere idee chiare, dando alla squadra obiettivi precisi. Il discorso che torna è sempre quello: non perdere di vista la realtà, il rapporto costi, ricavi, risultati. Una cosa che troppo spesso sfugge ai tecnici. Se non stai attento ti fanno spendere milioni di dollari per recuperare un decimo di secondo».

— Cosa succederà la prossima stagione, qual è il rischio più grosso che corre la F.1?

«Che la Williams, con Senna, vinca tutte le gare. Addio interesse e curiosità per la F.1».

— Ma c'è qualche rimedio?

«Certo, aumentare la competitività delle altre squadre. Sto appunto lavorando per questo e mi giocherò il tutto per tutto affinché la Benetton possa avere il massimo in tutti i settori. Del resto questo è il compito di un capo. Cioè il mio».

FORMULA UNO
PARLA LOMBARDI

ECCE BO



MBA

LONGINES



olivetti

Il responsabile Ferrari dei motori rivela in che modo le rosse sono tornate alla competitività negli ultimi Gp. Il grande salto lo si è fatto montando i V12 con testa a 4 valvole ormai in grado di lottare anche con gli imbattibili V10 Renault. Ecco come si è colmato il gap...

■ ROBERTO BOCCAFOLGI

È lui l'uomo del miracolo? Non provate a chiederglielo: aziendalista a prova di bomba com'è proverebbe solo imbarazzo e inizierebbe la solita tiritera del «Non è solo un componente che vince: è il complesso vettura-motore ecc. ecc.». Ma non c'è dubbio che Claudio Lombardi — stiamo parlando di lui — e la sua équipe di motoristi un piccolo-grande miracolo l'hanno già fatto: nel giro di un anno hanno preso e rivoltato il 12 cilindri Ferrari trasformandolo, da deludente che era, in una vera fabbrica di cavalli al punto di combattere oggi ad armi pari con l'ex-imbattibile V10 Renault. Stando bene attenti a evitargli ogni imbarazzo o ritrosia, siamo riusciti a ottenere dall'ingegner Lombardi questa esclusiva spiegazione «a tappeto» di come in Ferrari si sono raggiunti gli attuali risultati e soprattutto di come si lavora oggi per un futuro con tante sorprese in serbo. *«Indubbiamente — iniziava a spiegare Lombardi con la sua solita cautela la scorsa settimana, proprio mentre le Rosse a Imola provavano l'ultimissima evoluzione del motore a 4 valvole centrando tempi davvero eccezionali — il lavoro fatto in questo anno sul nostro propulsore ha dato i suoi frutti. Siamo soddisfatti. Non vorrei fare del trionfalismo: abbiamo ancora un sacco di strada da percorrere. Ma certo abbiamo contribuito sensibilmente al miglioramento che le Ferrari hanno mostrato negli ultimi tre-quattro Gran Premi».* — Si sa che a inizio stagione il V10 Renault, rispetto al vostro V12, aveva un grande vantaggio di potenza massima, ma soprattutto di coppia a medio regime e andava molto più in alto nel regime di rotazione. È vero? E quanto avete imitato il lavoro fatto da loro? *«Noi sapevamo di doverci confrontare quest'anno con il propulsore Renault, è chiaro. E abbiamo improntato tutta la nostra attività con l'obiettivo di arrivare al loro livello, sfruttando però le specificità del nostro 12 cilindri. Ma per capire qual è stato il nostro cammino dobbiamo rifarci al luglio dello scorso anno: a quando cioè si è deciso, qui in Ferrari, di ristrutturare il reparto motori, e il presidente Montezemolo mi ha chiesto di dedicarmi completamente a coordinare questo progetto. Mi disse: è una sfida, le do tutta l'autonomia che le serve: se se la sente... Io ho accettato questa sfida di buon grado: in fin dei conti, le mie soddisfazioni più grosse sono sempre state quelle tecniche. Da allora mi sono dedicato a questa attività».*

— Perché tutto ciò è accaduto proprio a luglio '92?

«Beh, in quei giorni ci fu un grosso cambio di regolamento: non venne ufficializzato subito, ma già allora lo si seppe con una certa precisione. In quei tempi la Formula 1 decise di abbandonare le benzine "speciali" e di passare a quelle della pompa. Un fatto che ci ha spiazzati dal punto di vista motoristico: noi avevamo un motore, il 12 cilindri con testata a 5 valvole, che grazie alla bravura dei tecnici dell'Agip era cresciuto in passato con un grande aiuto dai "super combustibili". Anche per le altre Case era stato così. Ma il nostro motore aveva un certo tipo di combustione, dovuta appunto alla camera di combustione a 5 valvole. E questa tipologia ci offriva particolari vantaggi legati alle super-benzine. Tutto questo ci portò, fino a un paio di anni, ad avere un buono standard di prestazioni, ma questo era legato enormemente ai carburanti. Il grande valore della Ferrari nel 1990 ne è la riprova assoluta. Ma sapevamo che con benzine della pompa il nostro 5 valvole non avrebbe mai dato risultati adeguati. A metà del '92 siamo allora partiti con questo crash-program, per recuperare e riportarci al livello dei migliori propulsori della concorrenza. Sarebbe stato un lavoraccio, perché nel frattempo avremmo anche dovuto gareggiare. Ma sapevo di poter contare su un gruppo di tecnici, alle mie dipendenze, di assoluto valore e di grandissima disponibilità (i nomi e le rispettive mansioni sono elencati a parte, ndr). E ci siamo buttati a capofitto».

— Avevate un programma di lavoro preciso?

«Sì: un programma in tre punti. Il primo: migliorare la fluidodinamica del motore, cioè migliorare la portata di aria aspirata. Tale aumento significa anche migliorare la prestazione e passa inevitabilmente per l'aumento del regime di rotazione. Quindi: da una parte studio e modifica dei condotti di aspirazione e di scarico: dall'altra ricerca della tecnologia per ottenere altissimi regimi di rotazione. E qui siamo partiti con il programma prioritario: mettere a punto un sistema di comando valvole che ci permette di raggiungere alti regimi in tutta affidabilità. La scelta è inevitabilmente caduta sulla distribuzione pneumatica. Secondo punto: migliorare la combustione in presenza di benzina della pompa. E qui abbiamo studiato a fondo la camera di combustione a 4 valvole, scegliendo poi questa soluzione che ci ha poi portato a modificare la forma del pistone, il rapporto di compressione e altre caratteristiche. Terzo punto, importantissimo: riduzione degli attriti interni del propulsore. Girando "in alto", un motore consuma una parte di energia in attriti: ridurli significa ottenere più potenza senza aumentare i consumi. Per riuscirci bisogna intervenire sul dimensionamento di tutti gli organi interni, sui circuiti di lubrificazione, e sul drenaggio dell'olio dal carter e dalle teste. Tre aree, co-

MOTORISTI ALLA RIBALTA

Così, in sintesi, è composto la «squadra» motoristica Ferrari: ecco i responsabili delle varie aree di lavoro agli ordini dell'ingegner Lombardi

Progettazione

QUATTRINI E SCHIANCHI

Sviluppo

SOTGIU

Progettazione della distribuzione

CASTORINO

Fluidodinamica

GUERRINI

Calcolo strutture e modellistica

MARMORINI



fotografieORSI

me si vede, per un grande lavoro che ha portato a un vero e proprio nuovo motore».

— Ma perché non avete deciso di progettare un propulsore completamente nuovo?

«Non potevamo: non sarebbe stato possibile partire da un foglio bianco. Bisognava sperimentare in modo sistematico e metodico, per capire se ogni modifica apportata dava o non dava vantaggio. In poche parole, questo è il sistema di sviluppo continuo oggi usato in tante branche della tecnica. L'altra filosofia che abbiamo seguito è quella della cosiddetta progettazione robusta: non significa progettare pezzi pesanti, bensì progettare un componente affinché questo risulti del tutto affidabile anche in presenza di tolleranze, di piccole imperfezioni di realizzazione. Questo sistema permette di tagliare i tempi di sviluppo: un po' come dire: non è perfetto ma funziona bene lo stesso. C'è poi un terzo concetto da noi seguito: la progettazione dell'esperienza. Anziché mettere al banco il motore e chiedersi: adesso qual è il prossimo passo; già prima dell'esperimento si è messo in conto il risultato negativo così da avere pronta la contromossa, da avere la modifica già pronta. A queste tecniche sono poi seguiti altri passi per una sperimentazione più scientifica: ad esempio abbiamo introdotto profonde analisi sui gas di scarico, per capire cosa c'era di imperfetto nella combustione».

— Ora che il debutto in gara del primo motore a 4 valvole (Monza, ndr) è stato positivo e che si profilano già evoluzioni forse per

fine stagione (vedi tabella a lato), un domanda delicata: il V10 Renault sembrava irraggiungibile per rotazione e massima potenza: a che punto siete in confronto a loro?

«Beh, la concorrenza non ufficializza i suoi dati e noi teniamo segreti i nostri (comunque per il V12 Ferrari si parla di quasi 15.600 in giri in qualifica per oltre 760 cavalli: il tetto degli 800 cavalli avvicinabile già entro il '93, ndr). Posso però dire che per avvicinare le prestazioni di un 10 cilindri noi dobbiamo necessariamente girare a un regime più alto, e qui siamo sicuramente già arrivati. Poi posso dire che in un anno abbiamo incrementato di oltre 1000 giri la massima rotazione: un risultato significativo, un passo determinante. L'attuale regolamento F. 1, con il 3.500 aspirato assicurato fino all'anno 2000, ci costringe senza dubbio a proseguire su questa strada: innalzamento del regime e simultaneo incremento del regime di potenza massima, per avere più potenza e insieme anche più coppia a medio regime, quel "mid range" che i piloti identificano ad esempio verso gli 11.000 giri e che serve loro per uscire veloci da una curva da quarta marcia. I due miglioramenti vanno di pari passo: non è vero che sono uno a scapito dell'altro».

— Ma in questa era di super-tecnologia, quanto vale ancora la parola del pilota per il motorista?

«Indubbiamente oggi disponiamo di un sacco di dati tecnici, indiscutibili. Ma tutti gli studi sui dati sono sempre basati su quanto

EVOLUZIONE CONTINUA

Iniziata la stagione con il propulsore siglato E2 (con testata a 5 valvole e distribuzione pneumatica; il motore del '92 si chiamava E1), la Ferrari ha sviluppato e sperimentato in prova e in gara numerose versioni differenti, fino ad arrivare all'E3 di oggi che

è il 4 valvole visto per la prima volta in gara a Monza e protagonista assoluto del grande incremento di prestazioni delle Rosse. Ecco, in questa tabella, tutte le evoluzioni '93 con relative caratteristiche e innovazioni

TIPO	N. VALVOLE	NOVITÀ	UTILIZZO
E2A0	5	Pneumatico solo aspirazione	Sudafrica e Brasile (alternati fra prove e gare)
E2B0	5	Pneumatico anche scarico	
E2C0	5	Evoluzione pesante: nuovi condotti aspirazione, nuovi assi a cammes e modifiche camera di combustione	Donington
E2D0	5	Ridisegno completo collettore aspirazione e sistema iniezione. Introduzione del sistema di tromboncini ad altezza variabile (Tt1) a controllo elettro-idraulico	Montecarlo qualifica; Montréal gara
E2D1	5	Nuovo sistema Tt2: escursione maggiore dei tromboncini	Francia prove/gara
E3A	4	Nuova testata a 4 valvole	Qualifiche Germania, Ungheria e Belgio
E3B	4	Anche basamento del tutto ridisegnato per ridurre gli attriti interni	Qualifiche e gara Monza e Portogallo
E3C	4	Modifiche ulteriori per riduzione attriti interni	Test Imola. Debutto forse Giappone o Australia

Produzione, sale prova e allestimento motori per i Gp

GOVONI E MENABUE

Responsabile sui campi di gara

CUGNETTO



afferma il pilota: alla fine, anche se detto in modo magari irrazionale, ciò che sostiene il pilota è comunque esatto, da tenere in conto al 100 per cento. A questo proposito vorrei dire che per il nostro lavoro è stato preziosissimo Gerhard Berger, grazie anche alla sua esperienza maturata con la Honda e a una sua tipologia di lavoro molto "da ingegnere".

Alesi è ugualmente prezioso, ma per indicazioni e commenti di tipo più emotivo, sulla sensazione. E poi vorrei ricordare il grande contributo motoristico dato dal nostro tester Larini: a Monza, con temperature sui 35 gradi, si è sorbita anche due long-run di seguito...».

— Per ammissione esplicita dei tecnici francesi, il V10 Renault è ormai prossimo alla fine del suo sviluppo: per migliorarlo lo si dovrà modificare sostanzialmente. Quanto sviluppo ha ancora da spendere il V12 Ferrari?

«Penso che abbiamo ancora un certo potenziale inespresso, ma già per la prossima stagione abbiamo in programma modifiche interne importanti, come, per esempio, nuovi manovellismi. Nel 1994 continueremo con il programma di sviluppo continuo, ma pensiamo di non portare subito in pista ogni nuova evoluzione. Sarà uno sviluppo più per gradi: in pista porteremo i miglioramenti a gruppetti».

— Meno fretta, quindi...

«Beh, la stessa fretta: forse più serenità».

— Nuovo argomento: il vostro 8 cilindri. Il

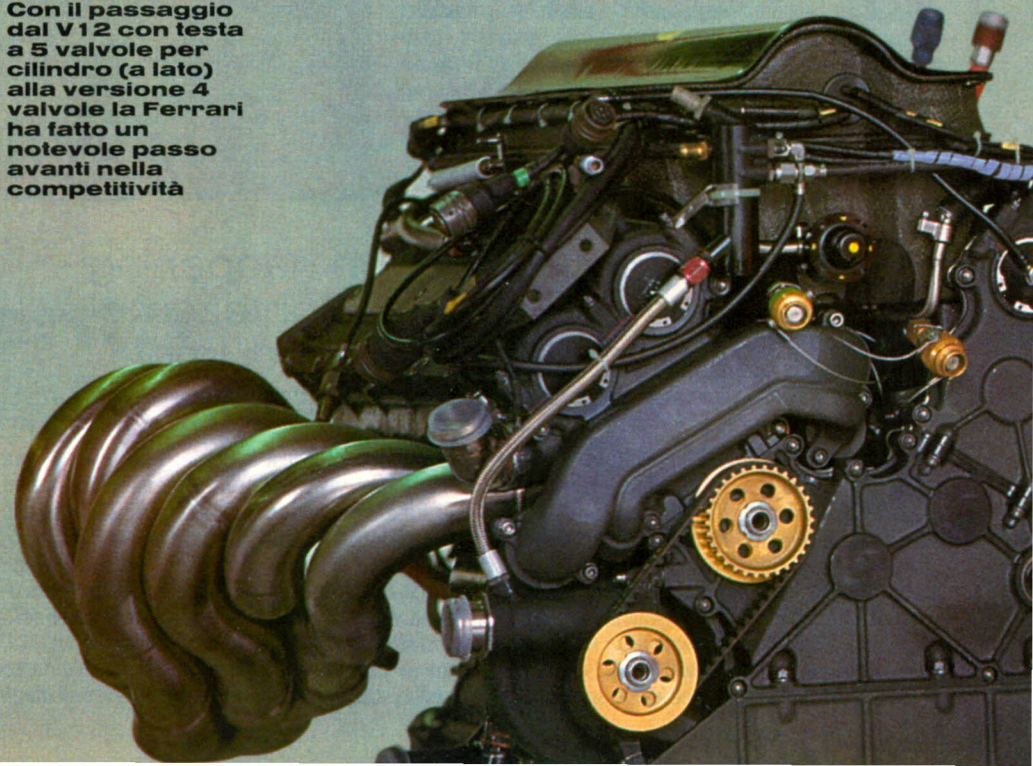
vostro tecnico inglese Stewart Grove è da tempo al lavoro sul disegno del V8 voluto da Barnard per il futuro. Ora la conferma della cilindrata 3.500 per otto anni vi ha fatto cambiare idea?

«Abbiamo studiato sia un 8 cilindri sia un 10: niente è ancora deciso. Certo che la regola del serbatoio di capienza minima 200 litri arretra il motore comunque: avere un V8 anziché un V12 fornirà un vantaggio mi-

nore, in quanto ad accentramento delle masse, di ciò che avremmo oggi. Ma decideremo entro breve».

— Secondo lei quale può essere il limite massimo di potenza per un motore aspirato? Pochi anni fa i 700 cavalli erano un'illusione, oggi si parla di 800 a breve termine... *«Un ingegnere è sempre pessimista, ma ritengo che gli 800 cavalli non siano lontani».*

Con il passaggio dal V12 con testata a 5 valvole per cilindro (a lato) alla versione 4 valvole la Ferrari ha fatto un notevole passo avanti nella competitività





ACTION

FORMULA UNO VERSO IL GIAPPONE

Ferrari in festa

Al Mugello per un happening
alla presenza di Montezemolo
Ma anche per i test di Imola...

■ FRANCO NUGNES

Aria di festa al Cavallino. Il presidente, Luca di Montezemolo, ha verificato di persona al Mugello come stia crescendo nei tifosi la febbre ferrarista dopo le ultime prestazioni, convincenti, della F93A. Nell'happening rosso denominato «Tutte le Ferrari in pista» è intervenuto il pubblico delle grandi occasioni nonostante il maltempo: erano circa 10 mila domenica scorsa al Mugello ad aspettare la spettacolare

esibizione di Alesi e Berger con le F. 1, ma anche per vivere la full-immersion rossa con la Finale europea del Challenge 348, le sfilate dei radunisti giunti da ogni parte d'Europa, le sgasate delle Gt più belle di ieri e di oggi. Luca di Montezemolo, che ha anche ricevuto la visita di Romiti, aveva di che essere soddisfatto. A quando una vittoria? «Arriverà, spero presto — ha detto Alesi — Nell'arco della stagione abbiamo fatto davvero degli

enormi passi avanti». Ma a sorridere era l'intero staff di Maranello dopo le incoraggianti informazioni scaturite dai test svolti a Imola mercoledì, quando Alesi ha svolto la simulazione di un Gp con la F93A dotata di una nuova evoluzione del motore con testa a quattro valvole. Non ha completato la distanza prevista (Jean si è fermato al 51. giro per un indurimento al propulsore che faceva presagire problemi più seri) ma ha ottenuto tempi ottimi: il miglior giro in 1'24"446, fatto segnare alla 49esima tornata, la dice lunga, perché nel Gp di San Marino il giro più veloce in gara di Prost è stato di 1'26". Il francese ha girato con regolarità sotto a questo tempo. Se si considera che questo propulsore aveva già effettuato la simulazione del Gp di Germania al banco prova si può capire perché comunque i ferraristi erano contenti anche dell'affidabilità. Questa unità sarà utilizzata in Giappone, dove si vedrà anche la F93A attiva alleggerita di una decina di chili. Ma il lavoro svolto a Maranello è stato globale: mentre Autosprint va in edicola la Ferrari gira al Mugello con due vetture. La prima nella stessa configurazione di Imola, la seconda con novità aerodinamiche. Oltre al profilo estrattore modificato debutta un alettone che a parità di carico permette una migliore efficienza aerodinamica. I 19 giri condotti in testa all'Estoril hanno galvanizzato l'ambiente, per cui si cerca di fare l'impossibile per trarre il massimo del potenziale dalla F93A. John Barnard, intanto, lavora pensando al '94: a differenza di quanto asseriscono in molti il telaio della vettura del prossimo anno avrà soluzioni innovative. Ma è ancora tutto top secret... ■



Alesi a ruote fumanti e con la bandiera del Cavallino, sopra, durante la giornata Ferrari al Mugello. A destra il sistema di caricamento del carburante a circuito chiuso denominato Skylab della Agip, che ha fatto il suo debutto nel Gp d'Italia a Monza



IL CAVALLINO È INTRANSIGENTE

Rifornimento a tutti i costi

La Ferrari non ha ceduto: nel mondiale del 1994 sarà consentito il rifornimento in corsa. Questo è il risultato dell'ultima riunione della Commissione Costruttori di F. 1 tenutasi la scorsa settimana a Londra. L'i-

potesi di far slittare il provvedimento al '95 è stata bocciata proprio in virtù dell'intransigenza della Ferrari, che altrimenti sarebbe stata costretta a schierarsi al via delle gare con un quantitativo di carburante sensi-

bilmente maggiore rispetto a quello degli altri team (visti i maggiori consumi di un motore 12 cilindri rispetto ai 10 e agli 8 cilindri). La Commissione ha tuttavia deciso di proporre una modifica alla regola approvata all'unanimità

nella famosa riunione di Hockenheim dello scorso agosto. La proposta che verrà esaminata questa settimana a Parigi dal Consiglio Mondiale, è di effettuare il rifornimento non più a caduta, 120 litri in 10", con una apparecchiatura fornita dalla Fia, bensì attraverso un sistema a pressione (1,5 atmosfere) di cui ogni squadra dovrà dotarsi salvo previa approvazione delle autorità federali. In questo modo la Fia si solleva dall'obbligo di spendere denaro per fornire alle squadre l'apparecchiatura di rifornimento, mentre i team potranno effettuare le operazioni di rabbocco benzina in un tempo molto più breve. Con il sistema a pressione è infatti possibile rifornire mentre si cambiano le gomme, perdendo al massimo un paio di secondi anziché i dieci-quindecim che si dovrebbero perdere facendo benzina a caduta. È stata anche elaborata una proposta volta a rendere nuovamente libero il numero dei motori

utilizzabili nel corso di una stagione e dei meccanici che sono autorizzati a lavorare nella pit lane. Entrambe le cose risultano molto gradite ai top team, ma di sicuro non potranno giovare al contenimento dei costi. Vedremo se il Consiglio Mondiale sarà disponibile ad una marcia indietro di questo tipo, anche se la proposta è stata elaborata dalla Commissione F. 1. Da dire infine che è stata individuata una nuova definizione di quello che è consentito e quello che è, invece, vietato relativamente alle sospensioni e al cambio. Non solo attive al bando, ma anche bracci rigidi che dovessero poggiare su silent-block, oltre a tutti i sistemi che dovessero avvalersi di energia generata o immagazzinata a bordo della vettura. Anche per quello che riguarda le ruote una proposta: fissare il diametro interno del cerchio in 13 pollici, vale a dire niente più cerchi da 15 pollici e pneumatici con spalla ribassata. ■

Ecco come sarà
la colorazione
della Williams che
guiderà Senna nel
1994: la
monoposto spinta
dal motore
Renault avrà i
colori della
Rothmans che
rientra così in F.1



ANTONIO SASSI 93

FORMULA 1
IN COPERTINA

Ecco LA WILLIAMS PER SENNA

Ora è ufficiale: Ayrton Senna e Damon Hill sono i due piloti Williams per la stagione 1994. Il brasiliano transfuga dalla McLaren prenderà il posto di Alain Prost dopo aver firmato un contratto biennale. Per quanto riguarda l'inglese, invece, il team vanta un'opzione che potrà far rivalere se Damon confermerà quanto di buono ha già mostrato nel corso di questa stagione. Frank Williams ha dato l'annuncio lunedì a Londra, in contemporanea con Senna dal Brasile. Nella stessa occasione è stata confermata anche la variazione di livrea della monoposto: non ci saranno più i loghi di Camel e Canon e così il colore ormai tradizionale giallo-blu lascerà il posto al blu-oro-rosso della Rothmans. Per questo abbiamo interpretato come potrà essere la Williams Fw16

l'anno prossimo nella nuova veste cromatica. La decorazione ricalcherà quella della Casa di sigarette nelle precedenti sponsorizzazioni automobilistiche (in F.1 con la March, nel mondiale Sport con la Porsche, nei rally con Ford e Opel, nei raid con Mitsubishi). L'apporto della Rothmans al team Williams sarà molto sostanzioso nei prossimi due anni: del resto è la compagnia di tabacco che vanta i profitti più alti anche perché non si vede impegnata nel mercato americano dove è in atto una vera e propria guerra dei prezzi. Quella ipotizzata da Antonio Sassi è una livrea realistica: la Williams del prossimo anno, sarà una monoposto molto simile a quella che sta dominando la stagione che va a concludere. Patrick Head, infatti, è intenzionato a rendere l'attuale vettura passiva (non a caso i test in materia sono numerosi) per uniformarsi ai regolamenti. Lo stesso Frank Williams è convinto che la monoposto dotata del Cvt (il cambio a variazione



Sarà blu-oro-rosso dei colori Rothmans la monoposto che guiderà il brasiliano il prossimo anno. Williams ha così ufficializzato l'ingaggio biennale di Ayrton e la conferma di Hill con Coulthard collaudatore. Stando alle indiscrezioni la vettura '94 sarà molto simile alla Fw15C ma disporrà del cambio Cvt causa di contestazioni. E Frank dà battaglia...

■ **ROBERTO BOCCAFUOGLI**

continua) possa ristabilire quel differenziale tecnico sulla concorrenza da mettere al riparo la supremazia del suo team. E proprio sul Cvt c'è grande bagarre: parlando con il presidente Fisa, Max Mosley, la squadra inglese si è dichiarata disponibile a recedere dall'uso del rivoluzionario cambio nel '95 a patto che ne venga autorizzato l'uso nella prossima stagione. Diversamente Frank è pronto a portare la cosa in Tribunale con il rischio per la Fisa di vedersi imporre il Cvt anche nel futuro meno prossimo. Siccome la nuova trasmissione impone un aumento dei consumi, Williams è un grande assertore del rifornimento in corsa: senza il refuelling, infatti, sarebbe costretto a rifare la macchina perché la capienza degli attuali serbatoi sarebbe insufficiente. Diversamente salva capra e cavoli...

Giovani piloti crescono

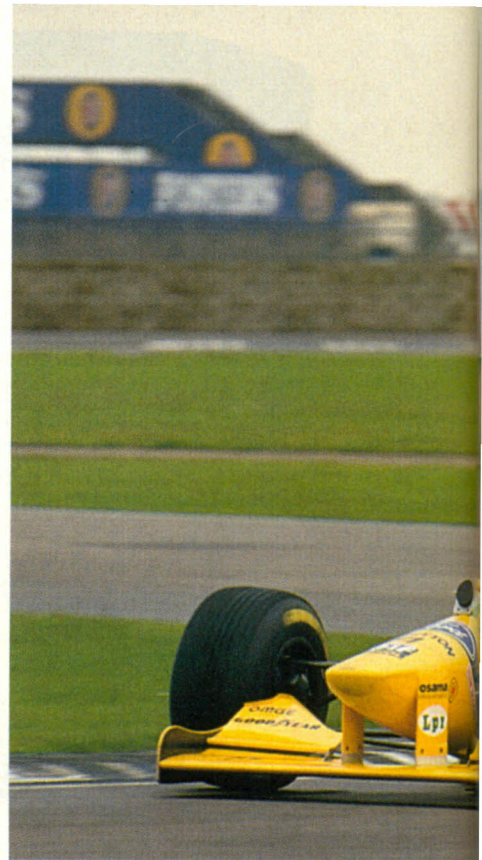
Lamy alla Lotus per il '94
Irvine in Jordan nei due Gp di fine '93, Badoer che «vola» in Benetton. E Barrichello sente odore di McLaren...

L mercato piloti, rimasto in stato di ibernazione sino al Gp del Portogallo, sta cominciando a galoppare. A tenere banco, ritiro di Prost dalle competizioni e passaggio di Senna alla Williams a parte, sono i giovani emergenti. Due nomi su tutti: Luca Badoer, che la scorsa settimana ha ben impressionato nei test effettuati a Silverstone con la Benetton, e Pedro Lamy, ufficializzato dalla Lotus per il campionato 1994. Il giovane pilota italiano, che nella prima giornata di test con la Benetton, sotto una pioggia battente, era riuscito a completare solo una decina di giri, nel secondo giorno di prove è riuscito a far segnare un interessantissimo 1'23"27. Schumacher, sia pure con la vettura a 4 ruote sterzanti e soprattutto con gomme usate, è risultato più lento di Badoer, facendo fermare i cronometri sull'1'23"89. Il tempo di Badoer, ottenuto sotto gli occhi di Briatore (che a fine sessione ha voluto far tornare in pista l'italiano alla ricerca di una prestazione probante con coperture nuove), è tuttavia molto lontano dall'1'20"401 ottenuto da Schumacher nelle qualifiche del Gp di Bran Bretagna, ma regge ampiamente il confronto con l'1'22"263 ottenuto da Patrese sempre nelle prove ufficiali del Gp. Non si deve infatti dimenticare che Badoer si è trovato a familiarizzare con una vettura molto diversa dalla sua Lola e che quando ha effettuato il giro veloce aveva un motore affaticato da oltre quaranta giri. Né si poteva pretendere che l'italiano riuscisse a sfruttare tutte le regolazioni utili a incrementare le prestazioni dalle monoposto, possibili dall'interno dell'abitacolo. Il provino doveva interessare anche Olivier Panis, che però si è rifugiato dietro un raffreddore per posticipare il test. Una piccola scusa per non distrarsi in vista della gara di Nogaro decisiva per il campionato di F.3000. Con ogni probabilità il

francese salirà sulla B193B questa settimana. Sarà interessante raffrontare la sua performance con quella di Badoer che, comunque, sembra essersi guadagnato una posizione favorevole nella corsa al secondo volante Benetton. In ogni caso per poter passare al team di Briatore il pilota veneto dovrà liberarsi dal contratto che lo lega alla Scuderia Italia e che Lucchini, forte della volontà della Philip Morris di non farsi portare via il pilota, ha rinnovato. Il portoghese Pedro Lamy, invece, ha già risolto i suoi problemi. In pratica ha appiedato Zanardi, che già aveva sostituito in Portogallo, siglando un contratto che lo lega alla Lotus anche per il '94. A patrocinare il giovane portoghese messi in luce nel campionato di F.3000 è la Galp, l'ente petrolifero lusitano che sostituirà sulla Lotus il marchio

Castrol. Collins, invece, ha smentito ogni trattativa con il giapponese Aguri Suzuki, facendo capire che Herbert verrà confermato. A Zanardi è stato comunque offerto un posto da collaudatore per la prossima stagione. Per le ultime due gare è stato intanto confermato in Jordan l'irlandese Irvine. Il team ha invocato la causa di forza maggiore (il ritiro di Boutsen dall'attività) per poter effettuare con lui il quinto cambio stagionale di pilota... Ma la voce più intrigante relativa a questo team viene dalla possibilità che la Marlboro, perso Senna, possa interessarsi a Barrichello, convergendo su di lui molto del denaro che serviva per pagare Ayrton... Rubens, in questo caso, diventerebbe estremamente interessante anche per la McLaren...

Diego Forti



Luca Badoer in azione a Silverstone con la Benetton, nella foto, e a colloquio con Schumacher, a destra. Al centro, Paul Stewart al volante della Footwork. In basso Pedro Lamy, confermato in Lotus per il '94

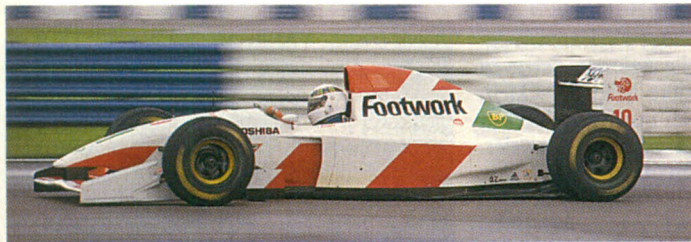


foto grafie SUTTON



VELOCISSIMO NEI TEST BENETTON

Badoer come Schumacher



I buoni responsi dei test di Silverstone hanno sicuramente proiettato Luca Badoer nell'orbita Benetton. Ma è già stato siglato un contratto? «No, — è lo stesso Luca a rispondere — abbiamo parlato e rimarremo in contatto. Devo in ogni caso svincolarmi dagli accordi che

ho con la Scuderia Italia, ma penso che questo sia possibile. Dovrei comunque parlarne prima con Lucchini».

In questi test pensi di aver convinto Briatore? Ti sei piaciuto? «Onestamente penso di aver fatto bella figura».

Che effetto ti ha fatto essere sulla vettura che con Schumacher ha vinto l'ultimo Gp disputato? «A inizio stagione non avrei pensato di potermi confrontare con Schumacher ad armi pari. La Benetton è davvero fantastica da guidare. Soprattutto per me che vengo da una vettura ben poco performante come la Lola. La B193B è decisamente più leggera; il carico aerodinamico sorprendente, le sospensioni attive si fanno sentire in curva contrastando in maniera impeccabile la forza centrifuga».

Confrontarti con Schumacher ti ha creato imbarazzo, qualche timore reverenziale o ti ha stimolato?

«Mi ha fatto piacere aver retto il confronto con lui. Sarebbe di certo un buon compagno di squadra. Mi ha anche dato consigli e informazioni utili per la guida della vettura. Quando fai un test le raccomandazioni di non prendere rischi ti piovono da tutte le parti. Ma inevitabilmente il confronto diretto lo senti e viene da dare il meglio, per vedere quanto vali».

FANTA PROPOSTE DA MOSLEY E ECCLESTONE

E se sei primo... parti per ultimo!

La ricerca di una squadra competitiva è uno dei principali obiettivi per ogni pilota, anche se non sempre è cosa agevole. Ma niente meno che il presidente della Fia, Max Mosley, ha lanciato una proposta clamorosa che, se approvata, consentirebbe a tutti i piloti di disporre, per un Gp o due, di una monoposto competitiva, a prescindere dal team di appartenenza a inizio stagione. È stata infatti ventilata l'ipotesi di fissare un certo numero di Gp in cui abbinare a sostegno piloti e vetture. L'idea è quella di movimentare le gare creando nuove fonti di interesse. Le reazioni non sono però risultate molto positive. I team manager delle squadre di punta si sono mostrati molto restii al-

l'idea di affidare le loro sofisticate e «segrete» monoposto a piloti di altri team. Maggiore è ovviamente la disponibilità delle squadre che non possono permettersi i top driver: se la proposta passasse avrebbero l'opportunità di vedere quanto valgono le loro monoposto affidate a un Senna, piuttosto che a uno Schumacher. Molto negativo è stato il giudizio di questa idea anche da parte di John Hogan, boss della Marlboro, tenuto conto che la Philip Morris gestisce gran parte dell'attività promozionale in F. 1 legando a sé e ai suoi marchi numerosissimi piloti. Non è stata lanciata solo questa proposta per cercare di ridare suspense ai Gp e in generale alla F. 1. Ecclestone ha infatti parla-

to con Williams e Dennis della possibilità di far partire i Gp con le prime 5-6 file a schieramento invertito rispetto ai risultati delle qualifiche. In questo caso, però, verrebbe assegnato un punteggio studiato in funzione dei tempi ottenuti, in modo da compensare con punti validi per il mondiale la retrocessione sulla griglia del poleman e via via dei migliori tempi, in favore di concorrenti qualificatisi con tempi più alti. Si avrebbero così gare con molti più sorpassi e la garanzia di uno spettacolo decisamente più emozionante. Per contro verrebbero stravolti i tradizionali canoni delle competizioni. Anche questa proposta pare abbia incontrato molte resistenze...

Il colore dei soldi

La voglia di Dennis di non dover pagare i motori. La voglia dei francesi di avere subito una monoposto al top. Ecco tutti i perché di un matrimonio di convenienza

■ **DIEGO FORTI**

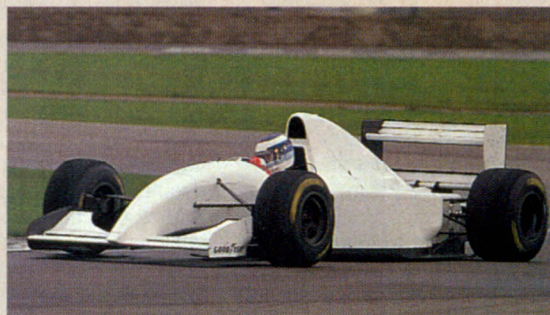
La Peugeot e la McLaren hanno raggiunto un accordo in virtù del quale, a partire dalla prossima stagione e per alcuni anni, affronteranno insieme il mondiale di F. 1. Un matrimonio, quello fra la plurititolata scuderia inglese e la Casa francese a sua volta ricchissima di tradizione e successi sportivi, tanto significativo quanto sorprendente. Significativo perché, in un momento di recessione, l'ingresso di una Peugeot è senza dubbio un fatto molto positivo. Sorprendente perché ben difficilmente il 10 cilindri francese potrà risultare competitivo a breve termine. Non solo, ma sino a pochi mesi or sono i vertici della Peugeot avevano sottolineato di puntare a entrare in F. 1 con una spesa contenuta, mentre associarsi con la McLaren è sicuramente uno dei modi più costosi per avvicinarsi alla massima formula... Cosa c'è, allora, alla base di questa reciproca scelta? Semplice: i soldi da una parte, la paura di rimediare figuracce dall'altra. Per Ron Dennis, ad un certo punto si è trattato di scegliere fra una fornitura gratuita di motori e un importante contributo economico, che la Peugeot è in grado di garantire, e dei buoni propulsori subito competitivi ma a pagamento. Peraltro la cifra da pagare per avere i Chrysler-Lamborghini non era di quelle terribili, sicuramente inferiore a quella sborsata nel corso di questa stagione per l'uso dei Ford Hb. Probabilmente, vista la fatica fatta quest'anno a far tornare i conti dovendo pagare i propulsori (si parla di 15 milioni di dollari, dopo gli anni dell'opulenza garantita dalla partnership con la Honda), Dennis non se l'è sentita di seguire il suo stesso verbo di tendere sempre al massimo della competitività e ha optato per la Peugeot. Con ogni probabilità la Casa del Leone si è mostrata di-

sponibile a versare alle casse McLaren o comunque a qualcuna delle aziende del gran capo del team, il finanziere Mansour Ojeh, un contributo maggiore di quello che poteva in sintesi offrire la Lamborghini-Chrysler. Questa era disposta a finanziare gran parte dello sviluppo e dell'evoluzione dei motori, ma non era disponibile ad accollarsi il 100% dei costi. Da parte sua la Peugeot ha probabilmente allargato i cordoni della borsa in maniera molto significativa per non correre il rischio di sfigurare nel confronto con i cugini della Renault. Hanno preso una delle squadre al top, sperano quindi di bruciare le tappe e si sono messi al riparo da possibili critiche per non aver scelto un partner adeguato. Con ogni probabilità, anche se Jabouille

nega, si sono resi disponibili a contribuire alle spese per l'ingaggio dei piloti. Specialmente se verrà ingaggiato un francese... Anche Prost è fra i corteggiati, nonostante l'annunciata volontà di ritiro. Non solo. Con ogni probabilità anche la Marelli sarà sacrificata sull'altare della Tag, che deve comunque lavorare. Infine la Total. La Casa petrolifera è disponibile a rilevare e integrare il contratto (5 milioni di dollari) che la McLaren ha con la Shell. Tra l'altro con l'ingaggio di Fayard, sino a pochi mesi fa responsabile delle benzine Elf ed esperto di motori, la Peugeot conta di portare una sfida a tutto campo ai «nemici» della Renault, che, quantomeno nel '94, non potranno avere oltre alla Williams anche la McLaren. ■

ERA VICINA ALL'ACCORDO E POI...

Lamborghini tradita

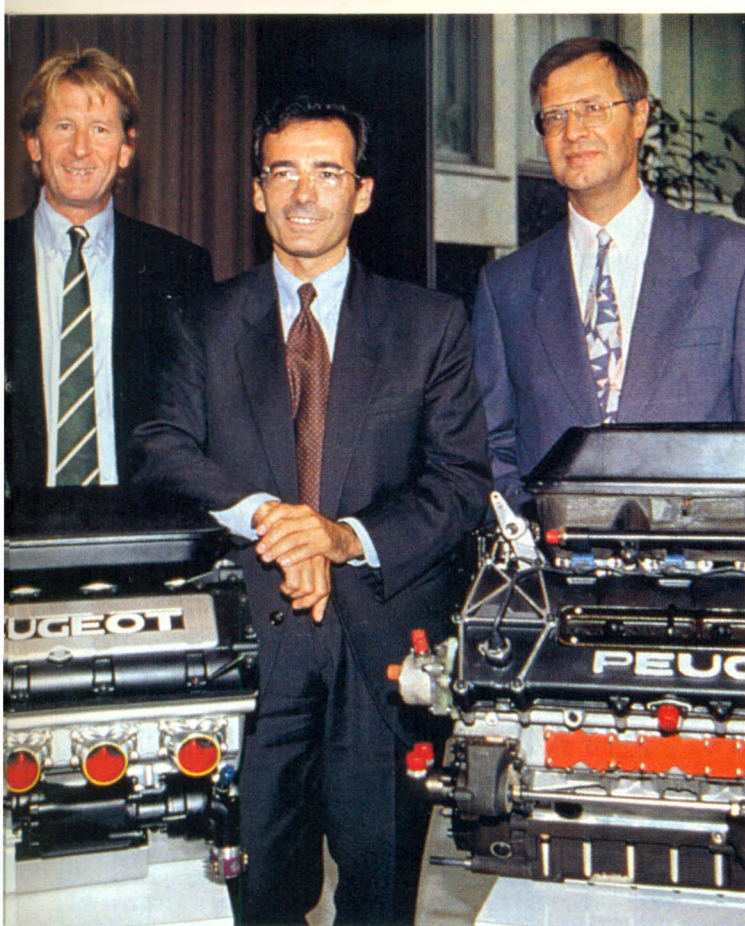


SUTTON

La scelta di Ron Dennis di andare con Peugeot ha lasciato l'amaro in bocca non solo agli uomini della Lamborghini, ma anche ai vertici della Chrysler negli Stati Uniti. Infatti sia i tecnici della engineering italiana che i manager della Casa americana avevano dimostrato di possedere non solo competenza, ma anche disponibilità. In più le prestazioni fornite dall'ultima versione del propulsore 12 cilindri a V italiano sono state decisamente molto interessanti. La McLaren-Lambo, infatti, ha girato a Silverstone con Hakkinen in 1'21"09, un tempo migliore di quello ottenuto da Senna nelle qualifiche del Gp di Gran Bretagna (1'21"986) disputatosi lo scorso mese di luglio.



SOLDANO-DPPI



Sopra, foto di gruppo per i capi della Peugeot: Jabouille, Saint-Georus e Schreiber, l'agguerritissima triade pronta per l'entrata nel mondo della Formula 1. A sinistra, Ron Dennis sorride mentre dialoga con Ascanelli. Che stiano parlando della McLaren-Peugeot?

Non è un caso che i meccanici della McLaren fossero convinti di dover spedire in Giappone la monoposto con il V12 italiano. Adirittura venerdì pomeriggio della scorsa settimana erano stati allertati i motoristi della Lamborghini, affinché collaudassero al banco due propulsori ultima versione da mandare a Suzuka. Tanto che l'ingegnere Franco Antoniazzi aveva comunicato agli uomini del Jolly Club di non poter essere presente al rally di Sanremo. Poi, nel giro di poche ore, con l'ufficializzazione dell'accordo fra McLaren e Peugeot, tutto è svanito in una bolla di sapone, nonostante fossero state esaudite gran parte delle richieste di Ron Dennis, quali sostituire il marchio

Lamborghini con quello Chrysler, avere un impegno diretto della Casa americana in questo progetto, passare dall'elettronica Bosch a quella Tag. Ora alla Lamborghini si sentono probabilmente traditi, sanno però di avere un motore appetibile. «Ora apriremo altre trattative — ha precisato Daniele Audetto —. Cosa che sino ad ora non avevamo fatto per correttezza nei confronti della McLaren. Il nostro motore può interessare a un team che ha propositi vincenti. La Benetton sotto questo profilo sarebbe davvero interessante. Non è comunque escluso che si possa proseguire con la Larrousse, magari fornendo anche una seconda squadra».

LO RIVELA JEAN PIERRE JABOUILLE

Insieme per almeno tre anni

La Peugeot ha sorpreso tutti accordandosi con la McLaren e bruciando sul filo di lana la Chrysler. Per riuscirci ha dovuto fare particolari concessioni economiche alla McLaren? Lo abbiamo chiesto a Jean Pierre Jabouille, il capo delle attività sportive Peugeot.

«Assolutamente no. Noi forniremo i motori gratuitamente alla squadra di Ron Dennis, per i prossimi anni — dice Jabouille — e non spenderemo un centesimo di più. Né per finanziare le prove, né per altro. Anche perché questi soldi non ci sono. Prima di dare il suo accordo finale all'ingresso in F.1 come motorista, il presidente della Peugeot, Jacques Calvet, ha vagliato al centesimo il budget e non era assolutamente possibile rivederlo in aumento. Devo aggiungere, del resto, che la trattativa con la McLaren si è accelerata in questo ultimo mese e che se da parte nostra il criterio di scelta è stata la ricerca delle prestazioni assolute e quindi la volontà di accordarsi con la migliore squadra, anche Ron Dennis nella trattativa ha soprattutto dato l'impressione di essere principalmente interessato alla competitività tecnica. D'altra parte se è vero che, mentre procedeva la trattativa, la McLaren ha portato all'esordio una vettura con motore Chrysler-Lamborghini è anche vero che noi abbiamo preso contatti con la Benetton. Non tanto per cercare di far pressione sulla controparte, quanto per cercare un'eventuale alternativa tecnica».

— Ma la Peugeot non contribuirà nemmeno all'ingaggio dei piloti?

«No. Del resto, anche se noi avremo modo di intervenire, la scelta finale spetterà alla McLaren».

— Quando e come avverrà la scelta dei piloti?

«Hakkinen è sin d'ora confermato e ci teniamo, visto che ha anche dimostrato di non sfigurare affatto nei confronti dello stesso Senna, almeno in prova. Per quanto concerne l'altro pilota non è vero quanto si dice che sarebbe già fatta con Dalmas. Dato che non esistono top-driver liberi, c'è almeno una dozzina di validi piloti che giudichiamo interessanti e che verranno messi alla prova. Tra questi Dalmas e Alliot che hanno corso per la Peugeot, ma anche Blundell ed altri ancora. Non abbiamo fretta e salvo grosse sorprese la

decisione finale verrà presa verso dicembre».

— La partenza di Senna non è stata un duro colpo per voi?

«No, anche perché, a dire il vero, abbiamo saputo che Senna se ne sarebbe andato dalla McLaren quando Ron Dennis ancora non lo sospettava, proprio mentre si sono intensificati i nostri contatti con la McLaren. L'ho saputo da una fonte esterna alla squadra e non ne ho chiaramente riferito a Ron Dennis per correttezza».

— Si è detto che la McLaren volesse tentare di far tornare in F.1 Prost. È vero?

«Per noi Prost si è ritirato e non tornerà in F.1. Devo dire che si è parlato molto anche di Schumacher, ma credo che sia della Benetton».

— Nel vostro comunicato parlate di un accordo di fornitura esclusiva per diversi anni. Che cosa vuol dire esattamente?

«Non posso dire chiaramente quali sono i termini precisi del contratto. Comunque: se nel giro di tre o quattro anni non avremo vinto il titolo mondiale vorrà dire che qualcosa non va, che o noi o la McLaren avremo commesso un errore e saremmo allora liberi di scindere il nostro rapporto. Mi stupirebbe però, perché credo che il nostro staff tecnico sia molto valido e che concepirà un eccellente motore. La nostra decisione è però tardiva e chiediamo pertanto venia per i primi sei mesi. Non giudicateci sui primi risultati. Non potremo essere subito vincenti. Anche perché di fronte a noi abbiamo Case molto agguerrite».

— Come mai, dopo aver rinunciato in un primo tempo alla F.1, la Peugeot ha deciso per questa spettacolare retromarcia?

«A dire il vero quando tre mesi o so no ho preso le redini della Peugeot Talbot Sport al posto di Todt, la F.1 sembrava veramente archiviata e per il '94 si prospettava solo una stagione di Superturismo. Io avevo però la mia idea. Sono state lanciate precise indagini di mercato ed è apparso chiaro che la Peugeot doveva assolutamente continuare un'attività sportiva di alto livello. Abbiamo allora rivisto il preventivo di budget, abbandonando l'idea di farci tutto in casa e siamo riusciti ad economizzare molto rispetto alle somme iniziali».

(p. b)

È già pronta la Bowman F.3 di Rinland

Debutterà alla fine di questo mese nella gara del campionato giapponese di F. 3 la nuova Bowman progettata da Sergio Rinland, attualmente sono in corso gli ultimi ritocchi. L'ex tecnico della Fondmetal F. 1 ha realizzato una monoposto con il muso rialzato, la presa d'aria collocata nella parte centrale inferiore della scocca (come la Dallara 393) e le pance laterali molto simili a quelle della Fondmetal Gr02. La Bowman Bc4, questa è la sigla della vettura, sarà guidata a Suzuka dal pilota britannico Jamie Spence.

■ **PTM.** da tempo impegnato nell'europeo di F. Opel il Ptm Motorsport il prossimo anno sarà al via del campionato britannico di F. 3. La formazione di Peter Thompson, visti i positivi risultati di questa stagione, non ha avuto dubbi nella scelta dei telai Dallara, mentre i motori saranno Mugen. Quanto ai piloti, per ora, non è stata presa ancora nessuna decisione; intanto il team manager britannico si sta dando da fare per essere al via del Gp di Macao.

Matsuura nella F. 3000 prova i Judd

Uno dei più affermati preparatori della F. 3000 giapponese, Ken Matsuura, sta mettendo a punto un motore Judd che potrebbe essere schierato il prossimo anno. Fino ad ora Matsuura è sempre stato un motorista al top nella F. 3000 del Sol Levante: ottimi sono sempre risultati i suoi Cosworth.

■ **RAID.** Volete andare in Algeria dal 5 al 26 gennaio percorrendo in auto o in moto alcune delle piste sahariane più famose? In occasione della 2. edizione dell'International Marathon Bike del Sahara, il Sekeni Abareqqa Club cerca 10 equipaggi con vetture e con 3 moto da fuoristrada di proprietà dei partecipanti che facciano da supporto logistico durante lo svolgimento della gara. Gli equipaggi in vettura avranno il compito di raccordo e trasporto di materiale e ricambi mentre quelli in moto di staffetta; in cambio avranno viaggio e soggiorno pagati (carburante, alberghi e pasti). Gli interessati possono avere informazioni telefonando al Sekeni Abareqqa Club allo 0583-644028.



TRE VETTURE E PARTNER MERCEDES IN F. INDY

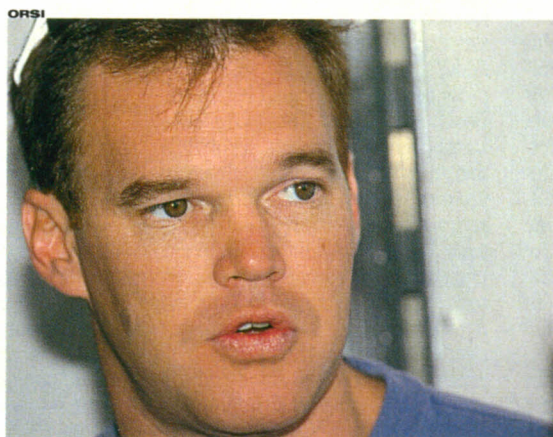
Unser jr. con Penske

Botta e risposta, almeno così sembrerebbe nelle intenzioni per il '94. Perché la Penske, dopo aver accusato il colpo del quarto titolo consecutivo IndyCar vinto dalla Lola con Mansell, in questi giorni ha reagito con una serie di operazioni a sorpresa che minacciano... vendetta! L'ultima, di giovedì scorso, si è concretizzata nell'annuncio di una terza vettura nel '94 per Al Unser jr., già campione '90 con la Lola, che affiancherà i riconfermati Fittipaldi e Tracy. Era dal '90 che la Penske non schierava in pista tre vetture e questa decisione esprime la ferrea volontà di riprendersi il titolo. Ma non è tutto. Un nuovo «dettaglio» è emerso infatti anche sui rapporti fra il team e la Ilmor che, con l'uscita della F. IndyCar della Chevrolet e dei suoi motori Chevy, nel '94 equipaggerà ufficialmente con i propri propulsori la squadra di Roger Penske. Il dettaglio, affatto trascurabile, è che oltre al già annunciato acquisto da parte della Mercedes del 25% delle azioni della Ilmor, Roger Penske ha stabilito con la Mercedes anche

un proprio accordo diretto. Sempre la scorsa settimana la Casa tedesca ha infatti deciso di sfruttare la propria opzione e tramutare in azioni ordinarie la quota già in suo possesso di obbligazioni convertibili della Detroit Diesel, che lo stesso Penske aveva rilevato nell'88 dalla General Motors con l'intento di «rinvigorirla» e di farla diventare una public company, cioè una società ad azionariato molto diffuso,

per la raccolta di capitali. Ora la Mercedes possiede, dunque, il 13% delle azioni della Detroit Diesel e questo potrebbe anche sottintendere che la Casa tedesca, dopo essere uscita ufficialmente allo scoperto in F.1 con la Sauber, si stia preparando ad un impegno altrettanto determinato in F. IndyCar (anche se per ora sembra ancora con il marchio Ilmor) e che nei confronti della Penske non sia dunque più una

semplice «fornitrice», ma una sorta di partner. La F. IndyCar è comunque in fermento anche per altre vicende, prima fra tutte quelle che riguardano l'ingresso della Honda, con i propri motori per il team Rahal-Hogan. Secondo le attuali regole, ogni nuovo motorista intenzionato a entrare nella F. IndyCar deve infatti impegnarsi ad equipaggiare il primo anno almeno tre vetture di due team differenti, in possesso ognuno di almeno una franchise (quota azionaria con diritto di voto nelle assemblee della IndyCar; sono 24 e divise fra i 16 proprietari dei team). L'indecisione della Honda sul suo secondo team sta creando agitazione nell'ambiente. La Casa giapponese avrebbe voluto il Comptech, che già fa correre ufficialmente in Imsa Light i suoi motori sulle Spice-Acura. Ma questo non possiede alcuna franchise e nessun team di F. Indy sembrerebbe disposto a vendergliene una. Così sembra che ora per la Honda siano in ballottaggio i team Arciero e Coyne.



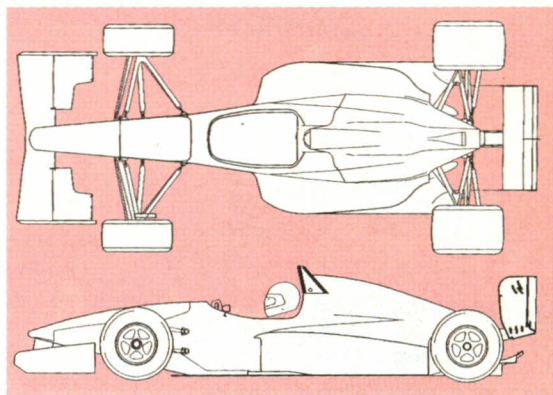
Unser jr., sopra, la prossima stagione correrà sulle Penske assieme ai confermati Fittipaldi, sopra, e Tracy, è la mossa per cercare di battere il team Haas e Mansell

Marco Ragazzoni

ECCO COM'È LA F.3000 DI BICESTER

Alza il muso la Reynard 94D

Due sono stati gli obiettivi su cui si è dovuta muovere la filosofia di progettazione della Reynard 94D di F.3000. In primo luogo era necessario riuscire a mantenere valori di carico aerodinamico soddisfacenti senza compromettere la resistenza aerodinamica, dovendo tra l'altro fare i conti con la riduzione delle ali e dei flap anteriori stabilita dalla Fisa. Inoltre alla Reynard hanno pensato che, in una fase economicamente difficile come quella attuale, era opportuno conciliare l'evoluzione dei concetti di base delle precedenti e plurivittoriose 92D e 93D consentendo ugualmente ai team di potere continuare a sfruttare i dati raccolti e le parti di ricambio delle precedenti mo-



noposto. Così, se la 94D per molti versi assomiglia alle progenitrici, la zona anteriore è cambiata sensibilmente: il muso è rialzato le pance sono state modificate per via delle nuove norme Fisa rela-

tive ai crash-test. Le sospensioni infine sono immutate, anche se sono in corso dei test che potrebbero portare a qualche modifica, per avere più possibilità di regolazione dell'angolo di caster.

TRASMESSO DA VIDEOMUSIC

Dtm al top in Tv

I dati di audience televisiva registrati dal Turismo tedesco (nella foto) su Videomusic sono di tutto rispetto. Secondo le rilevazioni di Tv Bank, che coprono il primo semestre, la media di telespettatori registrata dalle prime 12 gare, sulle 22 in calendario, disputate fino al 30 giugno è stata di 2,2 milioni per ogni corsa. Il valore più basso è stato ottenuto con la gara di Zolder del 4 aprile di inizio campionato; mentre dai dati per ora disponibili risulta che il tetto massimo è stato registrato dalla corsa del 10 giugno al Nürburgring con 2.680.000 telespettatori.



SI TROVA TRA GRENOBLE E LIONE

Aperta una nuova pista nel sud della Francia

Il mondo automobilistico francese si è arricchito recentemente di un nuovo circuito, si chiama Laquais e si trova nella regione Rhône-Alpes, a metà strada (50 km) tra Lione e Grenoble, nell'Isère. Il tracciato, come si vede dalla foto sotto, ha un andamento pianeggiante e ha uno sviluppo di 2,4 km. La larghezza della pista è di 10 metri, che passano a 12,5 nella dirittura d'arrivo. L'impianto è di proprietà di una società privata ed è stato progettato dall'architetto di Grenoble Eric Vautier, che è stato pilota di F. Ford e ha anche lavorato in una scuola di pilotaggio. A proposito di scuole di pilotaggio va aggiunto che a Laquais è operativa una sede della Winfield.



IL CASO

Tensioni e sospetti mettono in serio pericolo il futuro della **F. 3 Sudamericana**. Si va verso una scissione

LITO CAVALCANTI

Il futuro del campionato sudamericano di F.3 appare in serio pericolo: uno scisma si profila all'orizzonte per brasiliani e argentini. La accusa che i primi lanciano è ben precisa: nelle gare in Argentina ci sarebbe stato sempre un arbitraggio un po' troppo «casalingo», con la conseguenza di penalizzare le giovanissime rivelazioni provenienti dal Brasile, una terra che ha sempre rappresentato un buon serbatoio di talenti. Nella gara recentemente disputata a Posadas, ad esempio, c'erano tutte le premesse per assistere a un bel confronto generazionale ed «etnico» tra i più esperti argentini Furlan e Martinez opposti alle baby rivelazioni brasiliane Marques, 17 anni, e Neves di 18 anni cui va aggiunto un altro esordiente come il 22enne Matsubara che nella passata stagione ha vinto il titolo di F. Ford. Tutti quindi si attendevano una bella corsa sul tracciato argentino: Furlan, Martinez, Marques, Neves e Matsubara occupavano infatti le prime cinque posizioni della griglia di partenza. Ma dopo un via concitato la gara è stata interrotta, con il direttore di corsa che ha retrocesso in ultima fila Marques e Neves accusandoli di avere anticipato la partenza. Al di là del provvedimento inusuale, Matsubara, che si trovava dietro ai due «puniti», ha detto: «Si è trattato di un ennesimo scandalo. Dopo un ritardo nel dare il verde, ad anticipare la partenza semmai sono stati

proprio Furlan e Martinez». La gara si è poi risolta con il successo di Furlan davanti a Martinez, mentre il brasiliano Marques è stato addirittura squalificato per una collisione con l'argentino Risatti. Purtroppo questo clima di tensione nel campionato sudamericano persiste già da tempo: lo scorso agosto in occasione della gara sul circuito di San Jorge le polemiche furono roventi. In quell'occasione al centro delle discussioni ci fu Nestor Furlan, il pilota argentino che era anche uno degli organizzatori della manifestazione, fu sospettato di avere fornito un carburante non idoneo alle caratteristiche dei motori che vengono impiegati in terza formula. Dopo ciò Neves disse: «Non riesco a capire come possano accadere simili cose. Comunque a Furlan non la farò passare liscia». Da agosto ad oggi la situazione non è in ogni caso migliorata: le tensioni tra brasiliani e argentini non si sono di certo allentate, in più c'è già anche chi va sbattendo la porta. È il caso del promettente Marques, che non corre più nella F.3 sudamericana e il padre del 17enne pilota brasiliano, Paulo de Tarso, ha detto: «Noi andiamo in pista per correre, può accadere di venire sconfitti, ma quel che accade sui circuiti in Argentina è per noi qualche cosa di inammissibile». Insomma il '93 pare destinato a essere l'ultimo anno in cui si correrà il campionato sudamericano di F.3.



Menu salta le prove della Williams

Si è strappato i legamenti del ginocchio sinistro durante la gara di SuperTurismo a Nogaro domenica scorsa, così Alain Menu non potrà fare i test con la Williams dotata del cambio Cvt. Le prove sono in programma questa settimana ed era stato convocato Menu vista la non disponibilità di Coulthard.

■ **ANTONELLI.** Il 18enne forlivese, dopo la prima stagione nel Tricolore di F.3 con il team di Passoli, ha già firmato per disputare il prossimo campionato di terza formula con la Piemme Motors. La formazione di Maggi e Pirovano affiancherà ad Antonelli un secondo pilota.

Cambio al vertice della Elf

Giovedì scorso è stato annunciato un importante cambio al vertice della Elf. Alain Guillon, presidente della Elf Anstar da cui dipende anche l'attività sportiva della casa petrolifera transalpina, è infatti stato costretto a rassegnare le dimissioni e al suo posto è stato nominato Bernard de Combret, proveniente dalla stessa Elf. Una decisione prettamente politica determinata dal nuovo orientamento politico della Francia e dal fatto che Guillon era direttamente legato alla corrente socialista. Questa successione al vertice avrà comunque una influenza anche a livello sportivo, visto che ogni decisione in merito dipenderà comunque ora da de Combret che dovrà esaminare i vari dossier. Ciò potrebbe rallentare la conclusione di molti accordi, come quelli legati alla carriera dei giovani piloti promossi dalla Elf, primo fra tutti il neo-Campione di F.3000, Olivier Panis, o di appoggio ai team della medesima categoria.

■ **PIRELLI.** Parte con largo anticipo la sperimentazione della Pirelli per la realizzazione delle gomme per il Gp di Monaco di F.3. La Casa milanese ha infatti organizzato una serie di prove sulla pista di Varano per il prossimo 28 ottobre con alcuni dei piloti protagonisti del Tricolore e le migliori squadre della serie. A svolgere la sperimentazione in pista ci saranno Pacchioni (Tatuus) vincitore quest'anno della gara di Montecarlo, De Simone (Pre.Ma.), Fischella (Ravarotto) e Gemmo (Italracing), tutti saranno alla guida di Dallara-Fiat.



Il neocampione del Turismo britannico, Winkelhock, con una Bmw-Schnitzer ha segnato il miglior tempo nei test del Challenge Fia

BMW PIÙ VELOCE NEI TEST DEL CHALLENGE

Winkelhock è già in pole a Monza

Ancora prove a Monza in previsione del Challenge Internazionale Turismo che si svolgerà domenica. La scorsa settimana 17 piloti si sono dati appuntamento sulla pista brianzola per un test che ha visto il neo-campione della serie britannica, Winkelhock, spiccare il miglior tempo con la Bmw-Schnitzer. Il motivo più interessante di queste prove sono stati gli esperimenti effettuati da Alfa e Peugeot in previsione di un eventuale bando dei «becchi» aventi funzione di prese d'aria dei freni, ma anche di appendici aerodinamiche. La vettura francese ha girato a lungo senza queste prese d'aria, con risultati soddisfacenti, mentre quella italiana ha fatto qualche giro con un labbro modificato: due convogliatori d'aria ai lati e un radiatore dell'olio centrale.

È la soluzione che potrebbe tagliare la testa al classico toro, visto che il regolamento dà ampie libertà nel posizionare i radiatori dell'olio e, se la soluzione venisse contestata dalla Fia, la decisione coinvolgerebbe anche la configurazione scelta dalla Bmw, che il radiatore l'ha sempre avuto sotto la coda. L'ingegner Limone, dunque, ha colpito ancora, dimostrandosi il più abile a sfruttare il regolamento sino in fondo. Ora ci si attende che anche la Peugeot adotti lo stesso stratagemma. Nel frattempo anche la Nissan ha provato una doppia presa d'aria dei freni, bassa e larga, che non ha funzioni deportanti, ma offre una miglior penetrazione aerodinamica sui rettilinei di Monza. I tempi dicono che Alfa, Bmw e Peugeot sono sullo stesso piano di competitività, mentre la Nissan deve

ancora progredire. Da notare il crono ottenuto da Larini, già tra i migliori; il neocampione del Dtm sta prendendo confidenza in fretta con la 155 Ts. Ora si attende la venuta delle Ford Mondeo, che dovrebbero girare mercoledì, mentre Autosprint arriva nelle edicole, in una sessione riservata ai team britannici. È stata la Toca, l'organizzatrice del campionato di Turismo inglese, infatti, a prenotare in esclusiva l'autodromo. Ciò ha suscitato le polemiche degli altri team che vorrebbero poter provare anche loro. In questi ultimi giorni che precedono la gara i tecnici delle varie squadre sono al lavoro per adattare il rendimento del motore ai campioni della monobenzina che verrà utilizzata. Si tratta del Superflu fornito dalla ditta britannica Carless Refining & Marketing, già presente nel Tur-

simo britannico e nel Mondiale Rally, che si appoggia alla compagnia petrolifera Repsol. Il carburante sarà venduto a 2,5 sterline al litro, circa 6.100 lire.

Fabio Ravaioli

Ma Tarquini è a un decimo

Winkelhock (Bmw)	1'56"83
Tarquini (Alfa)	1'56"99
Larini (Alfa)	1'57"03
Cecotto (Bmw)	1'57"05
Giovanardi (Peugeot)	1'57"27
Soper (Bmw)	1'57"37
O'Dor (Nissan)	1'57"38
Longhurst (Bmw)	1'58"09
Modena (Bmw)	1'58"47
Burgstaller (Bmw)	1'58"52
Ravaglia (Bmw)	1'58"64
Danner (Alfa)	1'58"77
Capelli (Nissan)	1'59"35
Skaife (Nissan)	1'59"40
Engstler (Alfa)	2'01"49
Van De Poele (Nissan)	2'03"36
Andersson (Bmw)	2'04"41

A CAPO DELLA COMMISSIONE COSTRUTTORI

Investitura per Cadringer

Non ci sono più dubbi: giovedì di questa settimana verrà notificata a Place de la Concorde a Parigi la piccola rivoluzione delle Commissioni Fia (la Fisa non esiste più dal primo di ottobre). Quella a noi più vicina vede la leadership della Commissione Costruttori affidata a

Gabriele Cadringer, ingegnere di esperienza plurennale nel campo della velocità in pista come in quello dei rally, già a capo della Commissione Tecnica — che non lascerà — e ora sostituito di Yvon Leon. La investitura di Cadringer, oltre ad accrescere indubbiamente il

«peso» dell'Italia nelle stanze del Potere Sportivo, ha un'importanza anche per quanto riguarda il futuro, accresciuto potere delle Case, che ora guadagneranno in importanza nei piani della Fia potendo vantare anche un aggancio con la fase di regolamentazione tecnica.

CON IL TEAM FORSYTHE

Villeneuve va in F. Indy

Dopo una durissima lotta per tutta la stagione e un entusiasmante crescendo nel finale di campionato, i due compagni di squadra del Forsythe Jacques Villeneuve (dominatore delle ultime due prove) e Bourbonnais non sono riusciti a vincere il titolo di F. Atlantic, anche se per un soffio, e un pizzico di fortuna, l'alloro è andato al regolare Empringham, ma saranno comunque i primi due a fare il salto in F. IndyCar. Il loro team, appunto il Forsythe Green Racing, aveva infatti già in mente da tempo di rientrare nel campionato superiore e, con l'appoggio della Player, questo avverrà il prossimo anno... con tutte le carte in regola. Il Forsythe Green Racing Team è infatti la formazione che fece debuttare Teo Fabi in F. Indy nell'83 e che ora si avvale dell'ingegner Tony Cicale, l'ex tecnico di Mario Andretti nel team Newman-Haas e artefice della vittoria di Fabi a Mid-Ohio '89 con il motore Porsche. Intanto in F. Indy il mercato piloti è in fermento anche per altri spostamenti. Oltre a quello di Al Unser jr. nel team di Penske, di cui leggete a pag. 42, in questi giorni è stato annunciato anche quello di Robby Gordon nel team di Derrick Walker, passaggio favorito dall'appoggio dello sponsor Valvoline, che ha lasciato la squadra di Rick Galles.

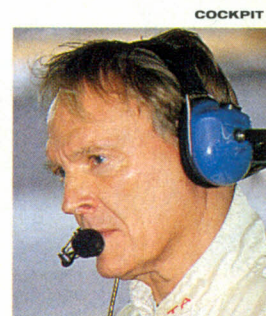
IN PISTA A FINE MESE

David Brabham con la Simtek



COLOMBO

Proseguono a ritmo serrato i lavori alla Simtek con l'ormai imminente ultimazione del primo prototipo della monoposto che parteciperà al prossimo mondiale di F.1. Ma la notizia più importante è rappresentata dall'ingaggio di David Brabham (nella foto a lato). La Simtek S941, questa la sigla della vettura, verrà ufficialmente presentata alla fine del mese per andare subito dopo in pista per i primi collaudi, la monoposto sarà spinta dal motore Ford Hb. Con ogni probabilità sarà lo stesso pilota australiano, ex componente nella squadra Jaguar nel mondiale Sport, a fare muovere i primi passi alla vettura.



COCKPIT

NUOVI PIANI USA

Galleria ...Toyota

L'obbligo «protezionistico» in F. IndyCar di fornire almeno due squadre, ciascuna con franchise (quota azionaria con diritto di voto nelle assemblee dei proprietari dei team che attualmente partecipano al campionato), sta creando molti problemi ai motoristi giapponesi, alla Honda ma soprattutto alla Toyota. Se la Honda dispone già del team Hogan-Rahal, la Toyota è infatti ancora a quota zero e non può neppure contare, come vorrebbe, sulla sua squadra ufficiale, la All America Racers di Dan Gurney (nella foto sopra), che l'ha già portata quest'anno al titolo Imsa con Fangio II, in quanto quest'ultima è sprovvista di franchise. In qualsiasi caso il programma Toyota-All America Racers continua. A Sana Ana, California, nel quartier generale dell'Aar, i due partner stanno infatti per completare la costruzione di una galleria del vento fra le più avanzate negli Usa. Tale investimento è la conferma che, a differenza di quanto sembrerebbe voler fare per ora la Honda, la Toyota intende sviluppare una vettura completa in proprio, per entrare in F. IndyCar solo nel '95.

IL CASO

Per la bandiera data per errore a Marco Antonelli nel Super-T del Mugello, l'Euroteam ha chiesto di annullare la gara...

ARTURO RIZZOLI

Nei giorni scorsi l'Euroteam ha presentato al Tribunale nazionale d'appello un ricorso che potrebbe assestare uno scossone al campionato italiano di SuperTurismo. La formazione di Gabriele Seresina ha richiesto l'annullamento della gara conclusiva della serie disputata al Mugello lo scorso 3 ottobre, il motivo è l'esposizione della bandiera nera al proprio pilota Marco Antonelli, per un'infrazione non commessa. Brevemente i fatti sono questi: durante la corsa della domenica al pilota bolognese è stata data bandiera nera per un sorpasso su Ivan Capelli con bandiere gialle esposte. Antonelli di fronte al provvedimento di esclusione si è fermato subito; ma al tempo stesso, una volta appresa la motivazione della sanzione, ha spiegato le proprie ragioni. Il pilota dell'Euroteam ha poi chiamato in causa lo stesso Ivan Capelli, che ha confermato di non essere mai stato superato dal bolognese con le bandiere. A quel punto i commissari sportivi della pista toscana hanno pubblicamente ammesso l'errore. Così il team manager dell'Euroteam ha presentato subito ricorso in appello chiedendo l'annullamento della gara. Interpellato al proposito Gabriele Seresina ha detto: «Non mi pare di avere fatto nulla di strano nel chiedere che venga invalidata una gara nella quale ero regolarmente iscritto, un mio pilota stava lottando per un piazzamento fino a quando, per un errore, mi è stata impedita la partecipazione alla competizione. Mi sembra di avere fatto l'unica cosa che il proprietario di una scuderia deve fare per difen-

dere i propri interessi». Al di là della presa di posizione della formazione milanese un altro caso molto particolare di esposizione della bandiera nera si era posto in occasione della gara della N7 a Imola. Sull'autostrada in riva al Santerno era infatti accaduto che a Giampaolo Pace, in gara con una Rover, era stato dato lo stop immediato, ma il pilota aveva proseguito ignorando la bandiera nera ritenendola ingiusta: aveva, a suo avviso, effettuato il taglio della Variante alta per causa di forza maggiore, non potendo concludere regolarmente la curva. Pace aveva poi presentato ricorso al Tna ottenendo la riammissione alla gara perché il provvedimento era iniquo. Resta da dire che, se il Tna accettasse il ricorso presentato dall'Euroteam, l'eventuale annullamento della gara del Mugello sarebbe ininfluente per il vincitore del titolo, Roberto Ravaglia, mentre Tarquini salirebbe al 2. posto ai danni di Giovanardi.

«Mi sembra di avere fatto solo l'unica cosa utile per difendere gli interessi del mio team»

ACTION



Marco Antonelli in gara al Mugello con la Bmw 318i dell'Euroteam

SUD
ADIO

NOGARA
CIRCUIT PAUL ARMAGNAC

Gere



FORMULA 3000
GARA A NOGARO



Panis per i denti

Pur essendo subito uscito di scena per un incidente, il francese ha vinto il titolo grazie al ritiro di Coulthard ed al week-end negativo di Lamy. E poi nel paddock...



PAOLO BOMBARA ■

Lagorce e Panis si abbracciano sul podio, in alto. I due compagni di squadra hanno dato cinque successi consecutivi alla Dams nelle ultime gare. Questa e quella di Magny Cours sono andate a Lagorce, a sinistra, mentre in gara precede Boullion, le altre al neocampione. Il patron della Crypton, Cantù, sopra, legge l'annuario Fisa in seguito a una contestazione nel corso delle prove

NOGARO — È stato il giorno dei francesi. Frank Lagorce ha conquistato il secondo successo consecutivo davanti ad altri quattro francesi e Panis si è laureato campione pur essendo stato eliminato sin dalle prime battute di gara. Eppure lo stesso team manager della Dams, che ha realizzato l'incredibile risultato di vincere le ultime cinque gare di Campionato (un nuovo record all'attivo della squadra di Le Mans), ha ammesso che avrebbe voluto un finale diverso. Tutto un anno di sforzi, d'impegno e di successi ha infatti rischiato d'essere annichilito quando al secondo giro un contatto tra l'incolpevole Panis e Sospiri ha costretto ad un ritiro anticipato il capoclassifica. Anche l'immagine di pilota calmo, con molto sangue freddo, che Panis si è creato in questi anni, ha rischiato di andare a monte quando, appena sceso dalla vettura, il francese si è precipitato ai box verso Sospiri con l'intenzione di dare il via a un match di boxe. Solo il fatto di veder rientrare ai box anche Pedro Lamy, coinvolto in un altro incidente innescato dallo spagnolo Gene, lo ha



fotografiePHOTO4



calmato. Peccato per una reazione inadeguata e soprattutto perché il braccio di ferro tanto atteso tra Panis e Lamy non si è svolto. Del resto, il portoghese non è mai stato veramente competitivo in quest'occasione, a cominciare dalle prove di qualificazione in cui ha fatto registrare la sua peggiore prestazione stagionale, poiché vittima di problemi al motore e di assetto. Contrariamente a quanto si poteva credere, il fatto di aver concluso un accordo con la Lotus per il '94 sembra inoltre non gli abbia permesso di ritrovare la serenità che lo contraddistingueva ad inizio stagione. Coulthard, invece questa volta è decisamente stato bersagliato dalla cattiva sorte, prima con un cedimento del motore in prova e poi in gara quando, dopo poche centinaia di metri, è rimasto con l'acceleratore bloccato e ha visto sfumare ogni remota speranza di laurearsi campione; ma ha comunque saputo consolidarsi pensando all'indomani, quando a Londra sarebbe stato presentato ufficialmente come pilota collaudatore Williams per l'anno venturo. La gara è stata insomma dominata dai piloti francesi

ed in particolare da un Lagorce magistrale che si è limitato a gestire per 55 giri un esiguo vantaggio conquistato al via. La sua vittoria è sembrata la copia carbone di quelle conquistate in precedenza da Panis. Sicuramente si tratta di una strategia di squadra, una strategia che ha dato i suoi frutti. Il vantaggio d'aver potuto provare più volte, sino al giovedì precedente la gara, ha chiaramente favorito il dominio delle squadre francesi; e il secondo e terzo posto conquistati dai due piloti dell'Apomatox, Boullion e Collard, lo conferma. Il risultato di Collard merita un encomio particolare quando si considera che il giovane transalpino era reduce dallo spaventoso incidente di Magny-Cours. Molto meritevole è anche stato Massimiliano Papis, ritornato a conquistare punti dopo cinque battute a vuoto. Il comasco ha portato a termine, senza commettere un solo errore, una gara estremamente dura, in cui ha preferito privilegiare la velocità di punta riducendo al minimo il carico aerodinamico, a scapito chiaramente del comportamento in curva. ■



LA CRONACA □ ANCORA UNA DOPPIETTA FRANCESE

Lagorce brucia Boullion

Il confronto diretto tra Panis e Lamy e la speranza di vedere un pilota francese laurearsi campione e succedere così nella storia a Alesi e Comas (vincitori nel '90 e nel '91) ha indubbiamente richiamato molto più

pubblico a Nogaro che a Magny-Cours. Al pronti via, Lagorce scatta perfettamente dalla pole position, mentre Panis che è sulla destra, sul lato non gommatato della pista, pattina sullo sporco e si fa infilare anche da

Boullion. Alle sue spalle, pattina anche Collard che viene superato anche da Sospiri e Beretta, partito con un leggero anticipo. Alla seconda curva, Coulthard crea un po' di scompiglio nel gruppo quando rallenta improvvisamente. Il motore dello scozzese si è improvvisamente ammutolito per il bloccaggio dell'acceleratore. Per lui svanisce così l'ultimo sogno di vincere il titolo. Al termine del primo giro Lagorce conduce davanti a Boullion, Panis, Sospiri, Beretta, Collard, Papis, de Ferran, Simoni, Zampedri, Müller, Policand, Gene e Lamy, che ha perso altre due posizioni rispetto allo schieramento. Alla staccata

del tornante della Scuola Collard risupera di prepotenza Beretta. Nello stesso punto, al secondo giro, Sospiri — che sente i primi tre alla sua portata e non vuole perdere il contatto per difendere il quinto posto in Campionato — tenta un attacco a Panis ritardando al limite la frenata: il francese lo vede e decide di non rischiare lasciando la porta aperta, ma Sospiri scala una marcia di troppo per errore e blocca le ruote girandosi e Panis gli finisce addosso. Entrambi rientrano ai box con una sospensione piegata ed è il ritiro. Un ritiro che cade come una tegola in testa al francese che tenta di scagliarsi contro Sospiri, trattenuto a fatica dal suo team manager, Driot. Tutto è così ancora possibile per Lamy. Il giro seguente, però, Gene, tentando il sorpasso ai danni di Policand, lo tampona ed entrambi si girano proprio davanti a Lamy, che non può evitare di urtare la Reynard di Gene. E così anche Lamy rientra con una sospensione

PANIS NON VOLEVA DISTRARSI

«Ho rinunciato alla Benetton»

Panis come Prost? Il tempo dirà se il ventisettenne francese possiede le qualità per rilevare da Prost un scomodo testimone; ma oltre le origini modeste anche il suo modo di procedere nell'automobilismo ricordano quelle del quattro volte iridato. Contrariamente a Lamy, che nel corso dell'anno si è lasciato distrarre dalla F.1, Panis ha preferito rimanere sempre concentrato al punto che la scorsa settimana avrebbe dovuto effettuare, insieme a Badoer, una prima prova al volante della Benetton B193B a Silverstone, ma ha preferito rinunciare per non distrarsi. «Avrei provato se mi fossi laureato campione a Magny-Cours, ma vista la situazione ho preferito rinviare a più tardi quest'occasione». Anche in precedenza lo stesso Panis aveva comunque scartato la possibilità, ventilata dalla stampa francese, d'esordire su un'eventuale terza Benetton negli ultimi due Gp stagionali: «Se posso, preferirei evitare e allenarmi bene nel corso dell'inverno piuttosto che affrontare senza la dovuta preparazione la F.1 per di più con un compagno di squadra del calibro di Schumacher. Avrei tutto da perdere». Incredibile prova di lucidità che ricorda quando Prost, fresco vincitore dell'europeo di F.3, rifiutò nel 1979 l'offerta della McLaren di disputare l'ultimo Gp stagionale negli Usa. ■





foto grafie PHOTO 4



Usciti di scena Panis, Coulthard e Lamy, grande spettacolo lo hanno dato «gli altri». A sinistra, Noda, Bartels e Diniz in frenata a ruote fumanti. Sotto, Delle Piane e Gene si ritrovano muso a muso dopo l'incidente fra quest'ultimo, Policand e Lamy. Per Sospiri, sotto, Nogaro è da dimenticare. Il suo incidente con Panis ha rischiato di togliere il titolo al francese

PROVE □ PRIMA FILA TUTTA DAMS

Pedro Lamy subito in crisi

NOGARO — Pedro Lamy non se lo sarebbe mai aspettato, ma dopo una stagione tutta al vertice ha avuto una battuta d'arresto proprio all'ultimo appuntamento stagionale. Le sue speranze di laurearsi campione sono in gran parte sfumate sin dalle prove, dove né lui né la sua vettura sono apparsi in forma. Risultato: il portoghese deve accontentarsi di una modesta posizione in sesta fila, lasciando il suo diretto rivale per la corsa al titolo, Panis, in prima fila a fianco del compagno di squadra e vincitore a Magny-Cours, Lagorce. In effetti, le squadre francesi hanno dominato le prove approfittando anche del fatto d'aver potuto provare sino a due giorni prima delle qualifiche. Un vantaggio determinante; ed infatti la seconda fila è monopolizzata da due vetture di un team transalpino. L'Anomatox, mentre la palma di più veloce per i piloti è andata a Sospiri preceduto del resto di soli sei decimi da Collard. Anche in quest'occasione, i francesi sono serrati e solo sei decimi separano Orlandi 13; 6. Scalini 8.

Coppa Csai Prototipi 3.000

1. Maddalena p. 54; 2. Cavallaro p. 54; 3. De Mola 22; 4. Piccini 15; 5. Orlandi 13; 6. Scalini 8.

Sospiri preceduto del resto di soli sei decimi da Collard. Anche in quest'occasione, i francesi sono serrati e solo sei decimi separano Orlandi 13; 6. Scalini 8.

Il titolo ed ottavo sullo schieramen-



NOGARO

Nogaro (F), 10 ottobre 1993

9. ed ultima gara del campionato internazionale di F.3000

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

Frank Lagorce (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'17"342	Olivier Panis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'17"348
Jean-Christophe Bouillon (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'17"400	Emmanuel Collard (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'17"520
Vincenzo Sospiri (Reynard 93D-Judd Kv Zytek) 1'17"526	Olivier Beretta (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'17"850
Giampiero Simoni (Reynard 93D-Judd Kv Zytek) 1'17"853	David Coulthard (Reynard 93 D-Cosworth Ac) 1'17"904
Massimiliano Papis (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'18"061	Gil de Ferran (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'18"108
Alessandro Zampedri (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'18"213	Pedro Lamy (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'18"226
Yvan Müller (Reynard 92D-Judd Kv Zytek) 1'18"402	Paul Stewart (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'18"402
Jérôme Policand (Reynard 92D-Judd Kv Zytek) 1'18"414	Paolo delle Piane (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'18"549
Nicolas Leboissetier (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'18"747	Costantino Junior (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'19"015
Jordi Gene (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'19"168	Phil Andrews (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'19"442
Pedro Diniz (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'19"475	Hideki Noda (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'19"564
Enrico Bertaggia (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'20"569	Dominic Chappel (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'22"606
Severino Nardozi (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'24"782	

- Frank Lagorce** (Reynard 93D-Cosworth Ac) 55 giri in 1h14'44"597, media di 160,533 kmh
 - Jean-Christophe Bouillon** (Reynard 93D-Cosworth Dfv) a 0"447 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Emmanuel Collard** a 1"108 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Olivier Beretta** a 48"486 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Yvan Müller** a 1"16"485 (Reynard 93D-Judd Kv Zytek)
 - Massimiliano Papis** a 1'21"080 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Gil de Ferran** a 1'21"666 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Nicolas Leboissetier** a 1'22"382 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
 - Giampiero Simoni** a 1'22"823 (Reynard 93D-Judd Kv Zytek)
 - Alessandro Zampedri** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Hideki Noda** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Enrico Bertaggia** a 1 giro (Reynard 92D-Judd Kv Zytek)
 - Phil Andrews** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Ac)
 - Pedro Diniz** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
 - Costantino Junior** a 1 giro (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
 - Pedro Lamy** a 3 giri (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
 - Severino Nardozi** a 5 giri (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
 - Jérôme Policand** a 6 giri (Reynard 92D-Judd Kv Zytek)
- Giro più veloce: Jean Christophe Bouillon (Reynard 93D-Cosworth Dfv), 1'20"250, media 163,110 kmh.

LA CLASSIFICA FINALE

	DOMINGTON 3/5	SILVERSTONE 9/5	PAUL 3/5	PERGUSA 18/7	HOCKENHEIM 24/7	NUBBURGRING 22/8	SPA-FRANCORCHAMPS 28/8	MAGNY-COURS 26/9	NOGARO 10/10	TOTALE PUNTI
1. Panis	4	1	—	—	9	9	9	—	—	32
2. Lamy	6	—	9	—	6	3	3	4	—	31
3. Coulthard	—	6	6	9	—	—	4	—	—	25
4. Lagorce	—	—	—	3	—	—	—	9	9	21
5. de Ferran	—	9	—	—	—	6	6	—	—	21
6. Beretta	9	—	3	—	3	2	—	—	3	20
7. Sospiri	—	—	1	6	4	1	2	2	—	16
8. Bouillon	—	—	—	—	—	—	—	6	6	12
9. Stewart	2	2	4	—	—	—	1	1	—	10
10. Papis	3	—	2	—	—	—	—	—	1	6
11. Policand	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
12. Bartels	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
13. Zampedri	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
14. Collard	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
15. Lammers	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
16. Leboissetier	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3

17. Bertaggia, Delle Piane, Müller e Gilardi p.2; 21. Simoni 1.

box

È subito polemica sulle prove private di Dams e Apomatox

Molte squadre non francesi hanno storto il naso quando hanno appreso che la Dams e l'Apomatox sono state autorizzate a provare sul circuito di Nogaro. Subito c'è stato chi ha parlato di scorrettezza e di reclami; un'attenta lettura dell'articolo 77 del regolamento sportivo ha però presto dissipato ogni dubbio mettendo in evidenza che le squadre francesi avevano perfettamente diritto di provare su un circuito nazionale. La norma che vietava lo svolgimento di prove preliminari nella settimana precedente una gara internazionale è del resto scomparsa quest'anno dal libro giallo della Fia, anche se, a quanto pare, per... un errore del legislatore.

■ **COLLARD.** Emmanuel Collard si è perfettamente ristabilito dopo lo spaventoso incidente di cui era rimasto vittima a Magny-Cours quando era uscito di pista al curvone Estoril mentre era al comando. Il francese, che è stato trattenuto in osservazione all'Ospedale di Nevers sino al martedì successivo all'incidente, lamentava a Nogaro come unica conseguenza soltanto un fastidioso torcicollo. Nel frattempo, l'analisi dei rottami della sua vettura ha permesso di stabilire con precisione che la causa dell'uscita di pista è stata il cedimento del triangolo della sospensione posteriore destra e non di un push-rod come pensato in un primo tempo. Purtroppo non è la prima volta che ciò accade e bisogna sperare che la Reynard prenda ora i provvedimenti necessari.

■ **MORBIDELLI.** Dopo le vicissitudini di quest'anno nel Superturismo italiano, Gianni Morbidelli torna in F. 3000: non per correre ma solo per una prova destinata a valutare il suo stato di forma dopo la forzata inattività per la sospensione della licenza. Il test del pesarese è previsto all'inizio di questa settimana, a Nogaro, con la vettura della Forti Corse abitualmente guidata da Olivier Beretta. Anche il pilota di F. Opel, Patrick Crinelli, che vorrebbe l'anno prossimo disputare il Campionato internazionale di F. 3000 saltando la tappa della F. 3 prova contemporaneamente una Reynard 93D del Team Vortex mentre Gavin (2. nel campionato di F. 3 inglese) una della Tom's.

■ **SOSPURI.** Decisamente il tornante detto della Scuola meriterebbe d'essere ribattezzato «tornante Sospuri». Fu proprio lì, infatti, che il forlivese sbarrò la strada nel '91 all'allora suo compagno di squadra Damon Hill e quest'anno, nello stesso punto, si è prodotto il contatto iniziale con Panis.

piegata, che viene riparata; ma il portoghese riparte dai box con tre giri di ritardo. Dopo soli tre giri, il Campionato è finito: Panis è virtualmente campione. A partire da quel momento, i primi tre distanziano progressivamente Beretta e il gruppo d'inseguitori, facendo realmente gara a sé. Al 18. giro Costantino sperona Delle Piane, che era stato a sua volta bloccato dall'incidente tra Policand, Gene e Lamy; ma il bolognese può continuare sino a quando si scontrerà con Bertaggia. Intanto, Müller, che ha risparmiato le gomme nei primi giri, aumenta il ritmo e inizia una rimonta favolosa che lo porterà al quinto posto finale. Al 24. giro il pilota alsaziano supera Zampedri e insidia Giampiero Simonei. Il gruppo degli inseguitori, composto da Papis, de Ferran, Simoni, Müller e Zampedri (e poi raggiunto nel finale

da Leboissetier, autore anch'egli di una bella rimonta) ha sicuramente il merito d'aver assicurato lo spettacolo per tutta la gara. Al 38. giro Simoni attacca de Ferran al tornante della Scuola, ma il brasiliano resiste, i due si toccano e Müller ne approfitta per superare Simoni all'esterno. Sei giri dopo, Müller supera anche de Ferran e gli bastano poi altri due giri per aver la meglio anche su Papis. Al 47. giro Leboissetier scavalca Simoni ed il giro seguente Zampedri. Il giovane francese della Crypton trova però un osso più duro in de Ferran che difende allo stremo la sua posizione, senza esitare a zigzagare e a chiudere ogni varco anche in rettilineo. In un tentativo d'attacco a quattro giri dal termine Zampedri cerca d'approfittarne alle loro spalle ma blocca le ruote in frenata e viene risuperato da Simoni. ■

PHOTO 4



Week end negativo per Lamy che sin dalle prove ha avuto problemi di motore e di assetto che gli hanno tolto ogni speranza di successo

SEGUENDO LE TENDENZE DELLA F.1

Reynard '94 a muso alto

NOGARO — La F.3000 si ispira alle più recenti tendenze della F.1. La Reynard che Malcolm Ostler ha già progettato per il prossimo anno dovrebbe infatti assomigliare molto alla Benetton B193B, con in particolare un muso nettamente rialzato e due pinne centrali a cui è attaccato in basso un unico alettone anteriore. Secondo questo progetto, anche i pontoni laterali sono stati nettamente arretrati, sulla falsa riga della Reynard del '91 e l'abitacolo è più stretto. Resta da vedere quali siano le reali possibilità per questo progetto di vedere il giorno. Tutto dipende dalle decisioni del prossimo Consiglio mondiale. Se infatti dovesse venir congelato per il prossimo anno l'attuale regolamento tecnico, come da richiesta delle squadre, l'arretramento dei pontoni non sarebbe conforme al regolamento. Allo stesso modo, la Reynard sarà sicuramente costretta a rivedere alcuni particolari del progetto per mantenere fede alla recente offerta, fatta alle squadre dallo stesso Adrian Reynard, di mettere il prossimo anno in commercio un kit d'aggiornamento dei telai per le attuali 93D che dovrebbe permettere di renderle identiche alla nuova vettura. ■

ECCO LA QUARTA DISPENSA SUL MONDIALE F.1 1993

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



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.

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI GIUDICE SPORTIVO

Sentenza n. 38 Saro Bertazzi (cond.) - Salita della Sila 1993. Mesi sei di sospensione licenze sportive per non aver liberato il percorso di una prova speciale (ostruito dalla propria vettura) costringendo la Direzione gara alla sospensione delle partenze (decor. 4/X).

Sc. Catania Corse (conc.) Ammenda di lire un milione.

Sentenza n. 39 Barbarigo Simona - Rally d'Abruzzo 1993. Un anno di sospensione licenze sportive (decor. 4/X) per «aver falsificato le classifiche ufficiali del Rally al fine di ottenere la licenza internazionale C».

Decreto n. 14 Nacchi Alessandro - Rally Città di Livorno 1993. Mesi tre di sospensione licenze sportive (decor. 4/X) per vettura non conforme.

Decreto n. 15 Pusceddu Claudio - Mesi tre di sospensione licenze sportive (decor. 4/X) per vettura non conforme.

Decreto n. 16 Gaddini Stefano - Mesi tre di sospensione licenze sportive (decor. 4/X) per vettura non conforme.

Decreto n. 17 Sfreddo Giuseppe - Padavena Croce d'Aune 1993. Mesi sei di sospensione licenze sportive (decor. 4/X) per «aver sottratto la vettura a verifiche tecniche disposte a seguito di reclamo».

Decreto n. 18 Finotello Adelchi - Coppa Alpe del Nevegal 1993. Mesi tre di sospensione licenze sportive (decor. 4/X) per «inosservanza delle segnalazioni».

CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

Classifiche dopo la gara di Imola del 3 ottobre 1993

1. Martinello p. 126; 2. Mancini 121; 3. Merzario 117; 4. Canni Ferrari 72; 5. Francisci 62; 6. Garparri 38; 7. «Gianfranco» 32; 8. Ronca 27; 9. Sanesi 24; 10. Saccomanno 22; 11. Peroni 17; 12. Corradi 15; 13. Spinelli 13; 14. Malucelli 11; 15. Dolfi 2.

Coppa Csaì Prototipi 3.000

1. Maddalena p. 54; 2. Cavallaro 46; 3. De Mola 22; 4. Piccini 15; 5. Orlandi 13; 6. Scalini 8.

AVVISO IMPORTANTE E URGENTE PER TUTTI GLI ORGANIZZATORI

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

— elenco degli incidenti degli anni 1990, 1991, 1992 e 1993 per i quali è intervenuta a livello di risarcimento la polizza di base «Assicurazione Rci Comitato Organizzatore» prevista dall'Art. 3 della legge 24.12.69 n° 990, nonché, eventualmente, dei rischi A e B di cui ai punti 3.2 e 3.3 della Ns/3, cap. III°, pagine 112 e seguenti dell'Annuario Csaì 1993.

Il ricevere tempestivamente il suddetto materiale è fondamentale per un'efficace azione, poiché solo in questo modo si potrà dare un fondamento concreto alle legittime proteste degli organizzatori.

RIUNIONI CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE 1994

Come già annunciato nelle pagine Notiziario Csaì su Autosprint n° 26, 27, 30, 34 e 38/93, si svolgeranno a Roma, presso la sede dell'Automobile Club d'Italia, via Marsala 8, le riunioni per la discussione e l'approvazione del calendario sportivo nazionale ed internazionale 1994. Ecco di seguito il programma dettagliato di tali riunioni:

Sabato 23 ottobre

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

Domenica 24 ottobre

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

ELENCHI CSAI PILOTI PRIORITARI RALLY

Priorità 7. zona

Inserire: Salvatore Parisi e Epifanio Beccaria

AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI

RALLY

21/11 - Ac Venezia - 4. Rally

Sprint Portogruaro - Rinviato al 4.5/12

19/12 - Rombo Team Napoli - 2. Rally Penisola Sorrentina - Cambio validità da sprint a nazionale non titolato

17/10 - Promotor Sport Agrigen-

to - 8. Rally dei Templi Coppa Italia Rally Nazionali 7. zona coeff. 5 - Rinviato

FORMULA RALLY

10 ottobre: Sc. A. Alberti - 1° Memorial A. Alberti - Rinviato al 24 ottobre

17 ottobre: Ac Cremona - Formula Rally «Le Terrazze» - Nuova iscrizione

VARIAZIONI DI CALENDARIO

RALLY

30.31/10 «11. Rally di Venezia - Annullato

SLALOM

24/10 «Slalom di Onze» - Scuderia 3 Torri Corse - Rinviata dall'11 luglio

«1. Slalom Balcone d'Italia» - Promotions And Services - Annullato

FORMULA RALLY

10/10 Formula Rally C. «Treviso» - Scuderia Varese Corse/Formula Rally Racing 3 - Nuova iscrizione

VELOCITÀ SU TERRA

«Salita di Chiudino» - Ente Ralypista Valdesa - Campionato Italiano Velocità su Terra - Annullata

CAMPIONATO ITALIANO SUPERCAR GT

Classifiche dopo la gara di Imola del 3 ottobre 1993

ASSOLUTA

1. Brand	82.2
2. Monti	59.5
3. Larrauri	59.4
4. Cutrera	50.6
5. Nurminen	47.3
6. Trione	44.1
7. Colombo	38.8
8. Cantera	36.9
9. Buganè	32.9
10. Favero	31
11. Rebai B.	28.2
12. Folco Zambelli	27
13. Spatafora	24
14. Sartori	23.8
15. Dazzan	22.3
16. Olofsson	20.1;
17. Popoff	19.9;
18. Livio	19.4;
19. Della Noce	18.3;
20. Schenetti	16.7;
21. Ramacciotti	15.6;
22. Bianchi e Bucci	12.6;
24. Pianezzola	12.3;
25. «Bialetti»	11.2;
26. Bernardoni	10.7;
27. Zadotti	10.6;
28. Nadeo	10.5;
29. Rebai C.	10.2;
30. Stradi	7.7;
31. Zanetti	7.2;
32. Liberatore	6.9;
33. Ferraris	5.3;
34. Dolfi	5.1;
35. Serra e Taruffi	4.1;
37. Daccò	3.1.



FORMULA 3 CHIUSURA A IMOLA

Non vince ma «Pesca» il titolo

Pescatori conquista il Tricolore arrivando secondo dietro a Krumm che però era fuori classifica. De Simone va in testacoda al primo giro e tenta un'inutile rincorsa.

FABIO RAVAIOLI

IMOLA — Pescatori ha centrato il titolo: questo è il verdetto dell'ultima, incertissima, prova di un Tricolore avvincente. La prima fetta del campionato Christian se l'è mangiata nelle prove, spiccando una convincente pole-position. Il resto della torta l'ha fatto fuori nei primi giri di gara, respingendo l'assalto di Fisichella alla Tosa e accumulando subito un vantaggio prezioso. Le ultime briciole le ha spazzolate con saggezza nel finale, quando ha lasciato passare Krumm, del tutto estraneo alla classifica tricolore, gestendo la propria corsa con un occhio a un'eventuale rimonta di Fisichella. Alla fine ha tagliato il traguardo a braccia levate, mentre al box della Super Cars si esultava e Popi Minellono non riusciva a trattenere lacrime di commozione. È una bella rivincita per il team manager venuto dal mondo della canzone, non troppo amato nell'ambiente per i suoi atteggiamenti divistici,



Pescatori si è portato al comando nelle prime battute infilando Fisichella, a sinistra. I due italiani, giunti nell'ordine dietro a Krumm, festeggiano sul podio con il tedesco, a destra. Per la seconda volta consecutiva Krumm ha portato al successo nel Tricolore la Dallara-Opel della Rc Motorsport in basso



fotografieOLIVER

IL NEOCAMPIONE RACCONTA IL DIFFICILE INIZIO

«Nessuno credeva nelle mie chance»

IMOLA — «Ancora non ci credo, mi sembra un sogno». Occhi lucidi, sguardo un po' perso nel vuoto, queste sono le prime parole che il campione italiano di F.3 appena laureato riesce a dire. Christian Pescatori è nato 22 anni fa a Brescia e ha iniziato a correre all'età di soli undici anni, nel 1982 in minikart. Fino al 1990 si è dedicato ai kart salendo le varie categorie con ottimi risultati, in quello stesso inizia a correre con le monoposto, in F. Panda. Dopo due stagioni di apprendistato in F.3 con la Gpr, quest'anno è entrato in un top-team, la Super Cars. Il giovane bresciano del titolo raggiunto dice: «Se a inizio

stagione vi fosse stato un sondaggio ben pochi mi avrebbero dato per favorito. Devo quindi molto al mio team manager Poppy Minellono: è stato l'unico a credere in me, a cercare gli sponsor per farmi correre. Inoltre sono stato inserito in extremis lo scorso inverno nella lista dei piloti ufficiali Fiat, senza questo appoggio penso che il titolo non sarebbe potuto arrivare». Gli ultimi campioni italiani non hanno avuto fortuna, cosa ti aspetti dal futuro? «Sono elettrizzato da questa prospettiva di provare una F.1, poi spero che qualcuno a Brescia voglia aiutarmi per fare bene la F.3000».

ma che ha l'indubbio merito di aver creato in soli quattro anni una squadra vincente. Il titolo lo aveva già sfiorato nel '91, con Luca Badoer, per posa o con sincerità, ha sempre creduto ciecamente nelle qualità dei suoi piloti, difendendoli a spada tratta, e Pescatori non lo ha deluso. Sconfitti, ma con onore, gli altri pretendenti: Ventre, Fisichella e De Simone. Tutti e tre hanno dato il massimo. I due del team Astofer-Ravarotto, alle prese con problemi di grip, non sono mai riusciti a tenere il passo di Pescatori, quanto a De Simone ha visto sfumare le possibilità di diventare campione già al primo giro, dopo il contatto con Riccitelli. Poi ha rimontato con grinta e cuore, ma non è potuto andare oltre il 9. posto, prendendosi la soddisfazione di scendere, unico insieme a Krumm, sotto il vecchio record della pista. Il finale è comunque un po' amaro per i colori italiani, con la seconda vittoria consecutiva di Krumm e

del motore Opel. Ciò non vuol dire necessariamente che i nostri piloti e i 4 cilindri Fiat Abarth siano inferiori all'abbinamento tedesco (la vittoria di Pacchioni a Montecarlo e i successi del motore torinese in Francia, Germania e Gran Bretagna dicono il contrario). Krumm non aveva alcun interesse di classifica, solo la voglia di vincere e ha potuto fare le sue gare all'attacco, prendendo ogni rischio e senza risparmiarsi, cosa impossibile per gli italiani di punta. Comunque sia, si è trattato di una bella rivincita per l'Rc Motorsport, che ha

vendicato la discussa squalifica, cedendo il titolo conquistato lo scorso anno da Angelelli nel migliore dei modi. Un ulteriore riconoscimento l'Rc l'ha avuto dall'ingegner Dallara che, non volendo correre il rischio di influenzare la corsa al titolo, ha scelto il team di Castella per provare i nuovi ammortizzatori Quantum che saranno adottati nel '94. Ora ci auguriamo di rivedere il team brianzolo fra i protagonisti del tricolore '94; avere dei motori Opel in alternativa ai Fiat non potrà che aumentare l'interesse per il campionato.

LA CRONACA. Problemi per Pescatori nel warm-up bagnato, il bresciano va in testacoda alla Tosa perché non riesce a ripartire la frenata in modo ottimale. Al via la pista è asciutta, ma il cielo minaccia pioggia. Sulla griglia Galli si sbraccia e il direttore di gara accende la luce gialla. Il pilota di Venturini viene spinto al box, un problema al cambio gli impedisce di inserire la prima. Altro giro di ricognizione e finalmente si parte, con Costantini in coda per noie al motorino d'avviamento. Il più rapido è Fisichella, ma Pescatori tiene duro e all'esterno della Tosa riprende il comando. De Simone lotta con Riccitelli per il 4. posto, i due si toccano alla variante alta e il romano si gira precipitando in fondo al gruppo. Fertl esce nella sabbia alla Piratella, Pescatori allunga e Krumm strappa il 2. posto a Fisichella con una superstaccata alla Tosa. È il terzo giro, Ventre insegue al quarto posto, De Simone è ventesimo. Costantini si



box

Il Challenge Fiat-Abarth al neocampione

Che la classifica del Challenge Marlboro-Fiat non fosse la copia esatta di quella del campionato era cosa risaputa fin dall'inizio. Una ulteriore conferma arriva scorrendo la graduatoria finale: il neocampione tricolore Pescatori si è sì aggiudicato il titolo e così pure lo speciale Challenge, ma lo scarto dei punteggi è ben diverso. Nella classifica Marlboro-Fiat il bresciano ha infatti battuto sul filo di lana di un solo punto (104 a 103) De Simone e Ventre. Il successo nel challenge per Pescatori significa un contributo di 100 milioni per il proseguimento della carriera e un test al volante di una delle F. 1 sponsorizzate dalla Marlboro. E potrebbe essere proprio una «rossa», con lo stesso n. 27 che Pescatori ha indossato per tutta la stagione.

■ **POLE.** Il trofeo Erg Pole Position lo ha invece vinto il brasiliano Marcello Ventre del team Astofer-Ravarotto, grazie alle tre posizioni al palo conquistate nelle due gare di Monza e in quella di Binetto. Ventre ha battuto Pacchioni e De Simone, entrambi per due volte autori del miglior rilievo cronometrico in prova, e, fra gare e premio finale il brasiliano ha intascato quasi 11 milioni di lire.

■ **DEBUTTO.** Ha disputato la sua prima nel Tricolore il 33enne tedesco Hans Ferti, reduce dalla sua prima stagione nell'automobilismo che lo ha visto impegnato nella classe B del campionato tedesco di F.3 al volante di una Ralt Rt36 del team Gm Escom. A Imola Ferti ha guidato la Dallara-Vw della Piemme Motors lasciata libera da Paglicci, afflitto da una tendinite al braccio destro che l'aveva già costretto a saltare la precedente gara di Vallelunga. Ferti è arrivato all'automobilismo recentemente, esaltato da un test con una monoposto della scuola di pilotaggio Privilege. In precedenza si era già distinto in altri sport: il calcio (ha giocato da mezzala con il Bayern Monaco alla fine degli anni Ottanta) e la motonautica, nell'Off-Shore.

■ **COPPA AVVENIRE.** È stato Pietro Antonelli, il 18enne forlivese pilota del Passoli Racing, ad aggiudicarsi la Coppa Avvenire della F.3, istituita dalla Csaì per premiare i giovani emergenti del tricolore. Aperta ai piloti che non abbiano ancora compiuto il 25. anno d'età entro il 31 dicembre 1992. Si tratta di un riconoscimento che aveva un valore particolare quando nell'italiano di F.3 c'erano una cinquantina di vetture iscritte, di conseguenza i repechage si svolgevano ad ogni gara; ma ora la corsa di recupero si svolge solo sui tracciati corti: infatti quest'anno sono state disputate solo tre di queste gare, a Varano, Binetto e Magione.

gira alla variante bassa, abbandonano anche Figueiredo (urto con Rangoni alle Minerali) e Boldrini (contatto con Pacchioni alla variante bassa). Krumm, poco a poco, mangia il vantaggio di Pescatori, risalgono anche Coloni e Rossi, mentre Riccitelli insidia ventre; De Simone è 14. Al 7. giro Riccitelli supera Ventre alla Tosa, nella stessa curva Coloni respinge con autorità un attacco di Rossi, De Simone è dodicesimo, mentre Krumm è in scia a Pescatori e lo supera all'11. tornata, sempre alla Tosa; intanto Rangoni passa Rossi e Coloni. De Simone è risalito all'11. posto, mentre Krumm prende il volo, abbattendo il muro dell'1'45" (1'44"998) e stabilendo il nuovo record della pista (il precedente apparteneva a Badoer dal '91: 1'45"429), De Simone supera Pacchioni ed è no-

no. Al 15. giro, alla Tosa, Ventre deve cedere anche il 5. posto a un Rangoni scatenato; il bolognese però non è ancora pago e al 18. giro strappa il 4. posto a Riccitelli, che dal canto suo comincia ad avere noie con la pompa della benzina; Pedemonte esce alle Minerali. Al 20. giro Ventre recupera la quinta piazza ai danni di Riccitelli, Bortignon esce alla Rivazza. Nelle ultime tornate Rangoni cerca il riaggancio con Fisichella, ma il romano stringe i denti e non si arrende; Annoni e Manfredini si spingono nella sabbia alla Tosa. Krumm bisca il successo ottenuto solo una settimana sull'autodromo di Vallelunga, Pescatori è 2., nuovo campione d'Italia, Fisichella 3., poi arrivano Rangoni, Ventre, Riccitelli, Coloni, Rossi e lo sfortunato De Simone. ■



Rangoni è stato protagonista di una bella rimonta, sopra, che lo ha portato al 4. posto. Figueiredo, a lato, si gira alle Minerali dopo un contatto con Rangoni. De Simone spiega, in basso a destra, il testacoda che l'ha obbligato a un'inutile rincorsa, in basso a sinistra

DOPO LA CREAZIONE DEL NUOVO COMITATO CSAI

Team propensi a mantenere l'Asso

IMOLA — L'Asso F. 3, l'associazione dei team della categoria, non è morto. Sabato sera i team manager del Tricolore si sono dati appuntamento per discutere il futuro dell'associazione, alla luce dei colloqui avuti a Vallelunga con il nuovo presidente della Csaì, Marco Piccinini. Il giorno prima si erano svolte le elezioni dei due rappresentanti che saranno i portavoce della categoria all'interno del comitato voluto da Piccinini. I due eletti sono Giorgio Piccolo (Pre.Ma. Racing) e Artico Sandonà (T&T Tatuus), entrambi hanno ricevuto 8 voti contro i 5 di Popi Minellono (Super Cars), primo dei non eletti. Riguardo all'Asso F. 3 i suoi membri hanno due alternative: chiudere l'associazione o riproporla in altro modo. «Anche se non avrà rapporti diretti con la Csaì — ha spiegato Piccolo — credo che un'associazione dei team debba comunque esistere, con lo scopo di mantenere unito l'ambiente ed elaborare nuove proposte che Sandonà e io sottoporremo poi all'autorità sportiva». Ora si attende che la Csaì comunichi la data in cui i due neo-eletti incontreranno Piccinini (con ogni probabilità il meeting dovrebbe avvenire verso il 20 ottobre). «Per pianificare la prossima stagione — ha detto ancora Piccolo — abbiamo bisogno di conoscere il futuro del campionato entro la fine del mese». ■





LE PROVE □ PESCATORI IN POLE

Ventre beffato dai rapporti

IMOLA — Pescatori azzecca la mossa vincente e strappa la pole, infliggendo quasi 4 decimi a Krumm. Il pilota bresciano del team Super Cars accorcia la quarta nella seconda sessione di qualifica e si migliora di 8 decimi. Ventre, invece opta per la soluzione opposta, allungando il rapporto: una soluzione perdente per via del vento contrario che spira sulla parte più veloce del circuito. Nell'altro raggruppamento sventa Fisichella davanti a Riccitelli, mentre i meccanici della Pre.Ma.Racing compiono un miracolo, impiegando solo 15 minuti per smontare e rimontare il cambio di De Simone. Il pilota romano viene rimandato in pista per gli ultimi giri e riesce a fare il tempo, evitando il rischio di una partenza a metà schieramento. Ancora più sfortunato è il suo compagno di squadra Grieco, che all'inizio della seconda sessione esce alla Rivazza e si vede proibire il rientro in pista perché la sua vettura è stata toccata dai commissari. Sono invece vittime di un misterioso calo di prestazioni nel turno decisivo Gasparini e Mediani, che erano stati tra i migliori in quello della mattina. Quanto a Paolo Coloni, paga una scelta aerodinamica troppo scarica e un motore un po' fiacco.



foto: OLIVER



CAMPIONATO ITALIANO F3

IMOLA

Imola (Bo), 10 ottobre 1993 - 12. prova del Campionato Italiano

COSÌ (IN 34) AL VIA E (IN 28) AL TRAGUARDO

Christian Pescatori (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'44"903	Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"254
Michael Krumm (Dallara 393-Opel Spiess) 1'45"347	Luca Riccitelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"381
Marcello Ventre (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"441	Fabrizio De Simone (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"443
Gianantonio Pacchioni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"640	Michele Gasparini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"558
Luca Rangoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"763	Paolo Coloni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"605
Andrea Boldrini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"037	Flavio Figueiredo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"611
Daniilo Rossi (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"173	Roberto Gasbarri (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"640
Federico Gemmo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"247	Alberto Pedemonte (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'45"697
Rolando Galli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"340	Giovanni Gulinelli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'46"246
Pietro Antonelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"413	Gualter Salles (Dallara 393-Opel Spiess) 1'46"297
Giorgio Tibaldo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"188	Phillip Peter (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"349
Michele Annoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"436	Maurizio Mediani (Dallara 393-Mugen) 1'46"398
Andrea Belluzzi (Dallara 393-Mugen) 1'47"489	Tom Stefani (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"715
Jarno Trulli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'47"739	Valerio Costantini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"468
Giancarlo Grieco (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"800	Carlo Sterrantino (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'47"674
Cesare Manfredini (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'48"155	Hans Ferti (Dallara 393-Vw Spiess) 1'49"076
Paolo De Cristofaro (Fts 932-Mugen) 1'49"981	Mauro Bortignon (Dallara 392-Mugen) 1'49"601

1. **Michael Krumm** 23 giri in 40'49"416, media 170,372 kmh (Dallara 393-Opel Spiess)
2. **Christian Pescatori** a 4"324 (Dallara 393-Fiat Abarth)
3. **Giancarlo Fisichella** a 7"443 (Dallara 393-Fiat Abarth)
4. **Luca Riccitelli** a 8"302 (Dallara 393-Fiat Abarth)
5. **Marcello Ventre** a 12"583 (Dallara 393-Fiat Abarth)
6. **Luca Riccitelli** a 13"737 (Dallara 393-Fiat Abarth)
7. **Paolo Coloni** a 14"521 (Dallara 393-Fiat Abarth)
8. **Daniilo Rossi** a 15"107 (Dallara 393-Fiat Abarth)
9. **Fabrizio De Simone** a 19"747 (Dallara 393-Fiat Abarth)
10. **Gianantonio Pacchioni** a 29"848 (Dallara 393-Fiat Abarth)
11. **Pietro Antonelli** a 37"416 (Dallara 393-Fiat Abarth)
12. **Andrea Belluzzi** a 39"004 (Dallara 392-Fiat Abarth)
13. **Giovanni Gulinelli** a 40"731 (Dallara 392-Fiat Abarth)
14. **Phillip Peter** a 41"356 (Dallara 393-Fiat Abarth)
15. **Gualter Salles** a 41"850 (Dallara 393-Opel Spiess)
16. **Maurizio Mediani** a 42"530 (Dallara 393-Mugen)
17. **Tom Stefani** a 43"270 (Dallara 393-Fiat Abarth)
18. **Giorgio Tibaldo** a 56"033 (Dallara 393-Fiat Abarth)
19. **Giancarlo Grieco** a 1'04"593 (Dallara 393-Fiat Abarth)
20. **Carlo Sterrantino** a 1'29"711 (Dallara 392-Fiat Abarth)
21. **Paolo De Cristofaro** a 1 giro (Fts 932-Mugen)
22. **Mauro Bortignon** a 1 giro (Dallara 392-Mugen)
23. **Michele Annoni** a 2 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
24. **Cesare Manfredini** a 2 giri (Dallara 392-Fiat Abarth)
25. **Alberto Pedemonte** a 6 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
26. **Jarno Trulli** a 6 giri (Dallara 392-Fiat Abarth)
27. **Rolando Galli** a 7 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
28. **Michele Gasparini** a 12 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)

□ Giro più veloce:
Krumm in 1'44"998 alla media di 172,803 kmh

LA CLASSIFICA FINALE

	MISANO 4/4	VARANO 18/4	PERGUSA 2/5	BINETTO 9/5	VALLELUNGA 6/6	MONZA 27/6	MUGELLO 11/7	MONZA 29/8	MUGELLO 5/9	MAGIONE 19/9	VALLELUNGA 3/10	IMOLA 10/10	TOTALE PUNTI
1. Pescatori	1	—	—	9	6	—	3	—	—	4	9	9	41
2. Ventre	3	3	—	3	3	6	—	4	6	—	6	3	37
3. Fisichella	—	4	9	—	—	9	2	1	2	3	—	6	36
4. De Simone	6	—	3	—	9	—	4	—	9	2	2	—	35
5. Gemmo	9	—	—	1	—	3	6	6	—	—	—	—	25
Riccitelli	—	—	2	6	2	—	—	9	—	—	4	2	25
7. Coloni	—	—	—	2	4	—	9	3	4	—	—	1	23
Pacchioni	—	6	—	4	—	—	1	—	3	9	—	—	23
9. Boldrini	—	—	—	6	—	1	4	—	—	—	—	—	11
Mediani	—	—	—	—	—	—	2	—	—	6	3	—	11

11. Rossi punti 9; 12. Rangoni 8; 13. Figueiredo 5; 14. Gasbarri 3; 15. Antonelli e Gueiros 2; 17. Gulinelli, Grieco, Stefani e Tibaldo 1.



LA BENZINA DELLA FORMULA 3

Ventiquattrenne, di San Marino si è laureato campione italiano di F. Europa Boxer Danilo Tomassini se non riuscirà a trovare i soldi per disputare il tricolore F.3 in un top team tenterà la strada del Turismo. Già quest'anno avrebbe dovuto disputare una gara nel Civt...

INNOCENZO BONELLI ■



Nome Danilo
Cognome Tomassini
Nato il 2 maggio 1969
Dove San Marino
Segno Toro
Altezza 1,87
Peso 71 kg
Famiglia celibe
Hobby sci nordico

Curriculum La sua carriera è iniziata in Kart nel 1985, senza grandi risultati; il miglior piazzamento è infatti il 9. posto del 1989 nel Campionato Italiano della «100 Nazionale». Nel 1991 ha esordito in F. Alfa Boxer con il team Valicelli, disputando cinque gare e piazzandosi al 6. posto a Monza. L'anno successivo ha disputato tutta la stagione nel team Lucidi e, dopo aver sostituito con la Ermolli la poco competitiva Van Diemen, ha colto due 4. posti a Monza e Imola concludendo 6. in campionato. Quest'anno ha vinto il titolo in F. Europa Boxer con tre vittorie e altri 5 piazzamenti sul podio.



Turismo nel futuro

Più che per essere il secondo campione della Formula Europa Boxer, passerai forse alla storia per essere il primo non-italiano ad imporsi in questa categoria. Ma ti consideri veramente uno «straniero»?

Sammarinese sì; straniero no. Ci tengo alla mia nazionalità, ma il nostro modo di essere e di vivere è troppo vicino a quello italiano perché possa sentirmi uno straniero. E anche nell'ambiente sono sempre stato considerato un italiano, al massimo la mia cittadinanza è stata oggetto di qualche battuta ma niente di più.

Comunque, sei il primo sammarinese ad imporsi in un campionato, diciamo, professionistico.

È vero; ma a dire la verità ci ho pensato solamente dopo Vallengunga, quando avevo il titolo in tasca. È una soddisfazione in più.

Ma tu, ad inizio stagione, ci credevi in questa vittoria?

Certo; è il motivo per cui ho rinunciato ad andare in F. 3, disputando un'altra stagione in F. Europa Boxer. Ho pensato che, anche se comincio ad essere avanti con l'età rispetto alla media attuale, era meglio fare una stagione al top in Europa Boxer piuttosto che fare numero nel Tricolore F. 3. I fatti mi hanno dato ragione; e se adesso andrò in F. 3, lo faccio con altre credenziali.

Quindi c'è la terza formula nel tuo futuro immediato?

Se trovo gli appoggi giusti, sì. Certo che la vittoria nel

«Boxer» mi avrebbe portato di più se fossi stato un «Under 21», avrei avuto la strada spianata. Invece adesso la cosa si fa più difficile, ma se gli sponsor di quest'anno mi confermassero la fiducia e potessi avere un piccolo aiuto anche da Alfa Romeo e Marlboro, potrei aspirare ad una buona stagione. D'altra parte se vado in F. 3 voglio farlo con una squadra di primo piano, penso che nella mia posizione sia un'aspirazione ragionevole.

Hai già avuto contatti con qualche squadra?

Niente, probabilmente non ci credeva nessuno che potessi vincere il campionato; solo dopo la vittoria di Vallengunga si è visto un minimo di interesse nei miei confronti. Dipenderà molto anche da quale budget sarà necessario; si dice che il prossimo anno i costi della F. 3 potrebbero calare, ma in caso contrario non trascuro altre possibilità.

Cosa, ad esempio?

Il Campionato Turismo. Un pensierino ce l'avevo fatto anche quest'anno, avrei dovuto disputare una gara a Misano con una Alfa 33 Gr.N; poi non se n'è fatto niente. Ma l'idea di correre nel Civt non mi dispiace, non sono uno di quelli che dice «o formula o niente»; la voglia è tanta, quindi non lo considererei un ripiego.

Torniamo al campionato appena vinto. La stagione era iniziata bene, poi c'è stato un momento di impasse; quando hai ricominciato a crederci nel titolo?

Direi dopo la vittoria di Magione. Sia io che la squadra ci siamo «gasati», abbiamo ricevuto la spinta per lavorare ancora di più; e infatti a Vallengunga, dove nella prima gara eravamo andati piuttosto male, ci siamo rifatti mettendo in riga tutti gli altri. Direi che alla base di questa vittoria c'è proprio questo, l'aver lavorato moltissimo per raggiungere lo scopo.

Come è stato il tuo rapporto con il team e con i compagni di squadra?

Ottimo con tutti e due; il fatto di essere con Lucidi per il secondo anno ha reso tutto più facile. Con mio fratello Christian non ci sono mai stati problemi, anzi abbiamo sempre cercato di aiutarci a vicenda; anche con Thomas Biagi non ci sono state difficoltà, solo non mi aspettavo che un «under 18» potesse andare così forte. In diverse occasioni è anche riuscito a starmi davanti.

Per finire: come ti senti da Campione Italiano?

Molto bene, anche se ci ho messo qualche giorno a rendermi conto di quanto è successo, mi sembrava impossibile. Per questo risultato devo ringraziare il team Lucidi, che ha fatto moltissimo, e soprattutto mio padre Luciano; senza di lui non sarei a questo punto. Ha fatto l'impossibile per far correre sia me che mio fratello, fin dai tempi del kart; è sempre stato lui a spingerci, a darci la carica, a seguirci in tutte le gare e a soffrire con noi. È per questo che a Vallengunga, quando è arrivata la certezza del titolo, il più contento di tutti era proprio lui.

RALLY PROMOZIONE

DOPO BASSANO

Sorprese Pasquali

Tre successi consecutivi, ventuno punti recuperati. Il veronese ha ridotto al lumicino lo svantaggio da Battaglin. E il titolo si deciderà al Lanterna...

■ **GIANNI COGNI**



In fondo è la solita storia della patria nella quale non si è mai profeti. Così Alessandro Battaglin, giusto sotto casa, ha segnato il passo raccogliendo in una Bassano pronta per i... motoscafi un terzo posto che potrebbe essere fatale alle sue ambizioni nel «Promozione». Vanni Pasquali, al terzo successo consecutivo in campionato con la Ford Escort, pregusta il titolo, anche se in graduatoria è ancora tre punti dietro al rivale in Lancia. C'è chi dice che Battaglin è nato sfortunato e un campionato proprio non lo può vincere, smentendo la regola che, in quanto cieca, la fortuna alla fine dà o toglie allo stesso modo. Ma c'è forse qualcos'altro che pesa nel bilancio di questo duello: lo spiegamento di forze. Da una parte Battaglin e il suo preparatore, il bravo Negrente, soli contro tutti. Dall'altra un Pasquali che può contare oltre che sulle proprie qualità anche sulla forza di una organiz-

zazione come quella della Pro.Motor.Sport., calibrata su impegni ben più gravosi del «Promozione». Non solo. A Bassano Pasquali ha potuto contare anche sull'aiuto di un compagno di colori, Gecchele, che neanche a farlo apposta avrebbe potuto ottenere di più del tanto che ha fatto prima tenendo dietro Battaglin, poi rinunciando alla comunque difficile impresa di concludere davanti a Pasquali. E adesso? Il campionato si deciderà in Liguria, al Lanterna dove, verosimilmente, Pasquali troverà altri inattesi alleati nei due o tre piloti che la Grifone schiererà al via della gara di casa, da essa stessa organizzata: e nel gioco degli scarti, come leggete a parte, è Battaglin lo svantaggiato. Insomma, per la Pro.Motor.Sport. quello che non è arrivato nel Campionato Assoluto con Cunico potrebbe essere ottenuto nel Promozione con Pasquali, mentre per ora proprio non si vede (imponderabili

NELLA VOLATA FINALE IN LIGURIA

Quattro piloti per due titoli

COSÌ PER L'ASSOLUTO

	CITTA DI TORINO	VALLE D'AOSTA	GOLFO ASINARA	MARCA TREVIGIANA	LIMONE PIEMONTE	APPENNINO REGGIANO	MESSINA	CITTA DI BASSANO	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
Battaglin	20	15	Np	20	R	15	15	12	97	97
Pasquali	Np	Np	15	4	15	20	20	20	94	94

COSÌ PER IL GRUPPO N

Ferrara	15	15	Np	R	15	R	12	12	69	69
Grassini	R	6	Np	R	20	15	20	R	61	61

Con sei risultati utili ai fini dell'assegnazione dei titoli, anche il nome del vincitore del Campionato Promozione, così come accade nell'Assoluto, sarà probabilmente deciso dagli scarti. In Gruppo N (l'altro titolo ancora in palio) sia Grassini che Ferrara potranno invece contare sul punteggio pieno al Lanterna. Sin qui Pasquali ha raccolto tre vittorie, due secondi posti ed un settimo, mentre Battaglin replica con due successi, tre secondi posti ed un terzo. Dunque Pasquali ha come scarto i 4 punti ottenuti al Marca Trevigiana e per colmare il divario di tre lunghezze che ha da Battaglin potrà bastargli un quinto (8 punti) se l'av-



fotografiePHOTO4

eventi genovesi a parte) chi e cosa possa compensare Battaglin, sul quale ora pesa come un macigno il colpo di sfortuna della sconfitta di Messina, a gara già vinta.

FORMULA 2. In quanto a sorte (mala, s'intende) non scherza neppure Giovanni Russo, che a Bassano ha di fatto consegnato a Migliara il titolo della «Formula 2». Unico dubbio un improbabile ripensamento della Csaì in merito alla vicenda di Sassari, dove Russo perse una posizione (cinque punti in classifica) per una errata penalità, contro la quale però non fece reclamo in tempo utile. Il torinese a Bassano è stato per l'ennesima volta splendido, ma fermato da un guasto alla sua Peugeot 405 Mi16, e proprio nella sua giornata più sfavillante: era già accaduto almeno altre tre volte che i suoi sforzi venissero vanificati dai guai del mezzo. E nel duello fra le «F.2» è

stata proprio quella la chiave del successo di Migliara, che ha potuto contare su una Clio perfettamente allestita dalla Autorel e direttamente seguita da Renault Sport: il novarese, con il quarto posto assoluto di Bassano, ha dato un saggio delle sue capacità e ha cancellato quelle uscite di strada che lo hanno portato così avanti nella stagione prima di risolvere la «pratica» Campionato Promozione. In Gruppo N, infine, Grassini ha pagato uscendo la fretta di voler chiudere il discorso campionato con una gara d'anticipo, mentre Ferrara ha puntato ancora una volta sull'affidabilità. Anche perché la tremenda uscita di cui si era reso protagonista all'Appennino Reggiano non può non aver lasciato qualche segno... Al Lanterna se la giocheranno loro due, con Ferrara che ha a disposizione un patrimonio di 8 punti. Tanti, ma non tantissimi. ■

BATTAGLIN. Il vicentino ha fatto spesso volare la sua Lancia Delta ma nelle ultime gare ha segnato il passo, anche se resta al comando
PASQUALI. Prima del rally di Limone nessuno avrebbe scommesso una lira sul veronese. Poi la musica è cambiata e ora il favorito è lui
MIGLIARA. Sorprese a parte il pilota della Renault è campione tra le «Formula 2», dove ha lottato a lungo contro la Peugeot di Russo

versario non riuscirà a far meglio del terzo posto. Infilarsi nei primi due gradini del podio, al Lanterna, sarà molto difficile per la presenza di almeno due vetture della Grifone (certamente Longhi, probabilmente Ferreyros, forse lo stesso Fabrizio Tabaton). In Gruppo N Grassini dovrà puntare al successo: nel caso, a Ferrara non basterebbe il terzo visto che finirebbero a pari punti ma con Grassini più ricco di primi posti. Con Grassini secondo, invece, a Ferrara basterebbe la quinta piazza per conservare il primato. Dunque anche in Gruppo N sarà comunque importante il par-compartenti. ■



le classifiche

Ecco di seguito le classifiche del rally di Bassano che si è svolto il 2 ottobre e ha visto, sotto al diluvio, il successo di Pasquali davanti a Gecchele. Al terzo posto, dietro ai due piloti della Pro.Motor, Sport, Battaglin. In Gruppo N, fuori Grassini, squalificato Romano, solo terzo Ferrara.

PROMOZIONE

Bassano (Vi), 2 ottobre 1993

10 rally Città di Bassano

Le classifiche

Assoluta: 1. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) in 1.57'13"; 2. Gecchele-Gracco (Ford Escort Cosworth) a 7"; 3. Battaglin-Chiesa (Lancia Delta HF) a 23"; 4. Migliara-Baggio (Renault Clio Williams) a 5'52"; 5. Rocca-Farina (Mazda 323 Gt-R) a 8'45"; 6. Gasparotto-Zanatta (Ford Sierra Cosworth) a 9'10"; 7. Pertegato-Marzotto (Ford Sierra Cosworth) a 9'10"; 8. Ferrara-Gorani (Ford Escort Cosworth) a 9'22"; 9. Farina-Scattore (Lancia Delta) a 9'33"; 10. Eugeni-Businaro (Opel Kadett Gsi).

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Forlin-Zonta in 2.22'47"; 2. Talo-Roncada a 8"; 3. Righetti-Bigagnoli a 12"; 4. Zanon-Crivellaro a 1'17"; 5. Cipriani-Padovani a 7'51"; 6. Baldelli-Fauci a 10'30"; 7. Medici-Davoglio (Peugeot 106 Xn) a 18'15"; 8. Ledri-Quaglia a 19'52"; 9. Nesso-Marchi a 22'17" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tanga-Seno (Opel Corsa) in 2.26'25"; 2. Sabaini-Griogletti (Peugeot 205 Gti) a 5'31"; 3. Piccolomini-Liverani (Opel Corsa) a 5'49"; 4. Zancanaro-Gaspari (Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. «Pignonen»-Tanake in 2.17'50"; 2. Cazzaro-Gorza (Opel Kadett Gsi) a 4'09"; 3. Veit-Weiss (Opel Kadett Gsi) a 4'23"; 4. Chiorboli-Frosutto (Opel Astra Gsi) a 4'26"; 5. Zobeletti (Opel Astra Gsi) a 4'35"; 6. Berardi-Rigon (Opel Astra Gsi) a 5'29"; 7. Taufer-Rattin (Opel Kadett Gsi) a 6'23"; 8. De Conto-De Conto a 6'43"; 9. Ristori-Cappelletti a 7'50"; 10. Pasa-Ongaro a 8'27"; 11. Busatto-Hocevar (Opel Kadett Gsi) a 10'17"; 12. Toffoli-Viviani (Opel Kadett Gsi) a 10'45"; 13. Siena-Grossule (Opel Kadett Gsi) a 11'13"; 14. Serraiotto-Gerin (Peugeot 205 Gti) a 11'17"; 15. Zonta-Danzan a 12'42"; 16. Bertoncetto-Michieletto (Peugeot 205 Gti) a 16'47"; 17. Thull-Thull (Opel Kadett Gsi) a 19'02"; 18. La Pietra-Cerin (Peugeot 205 Gti) a 20'06"; 20. Marin-Nussio (Fiat Ritmo 130) a 25'04" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti).

Classe 2500: 1. Bau-Barnaba in 2.15'53"; 2. Cogo-Scortegagna a 1'08"; 3. Pietri-Stefani a 4'07"; 4. Fioravanzo-Mellini a 10'06"; 5. Mattiello-De Longhi (Fiat Uno Turbo) a 29'40" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Rocca-Farina (Mazda 323 Gt-R) in 2.05'58"; 2. Pertegato-Marzotto (Ford Sierra Cosworth) a 25"; 3. Ferrara-Gorani a 37"; 4. Smiderle-De Rizzo a 3'57"; 5. Stevan-Cirrotto (Ford Sierra Cosworth) a 4'35"; 6. Scalcon-Nervo a 5'07"; 7. Lenci-Buscioni a 5'25"; 8. Baldi-Rava a 6'07"; 9. Mazzarri-Iacopini (Lancia Delta HF) a 9'45"; 10. Pellizzari-Biasia a 21'01" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Fiorini-Marzocco in 2.15'45"; 2. Fortuna-Paccagnella a 8'32"; 3. Callegaro-Zanovello a 12'10"; 4. Pivotto-De Paolo a 13'24"; 5. Fusaro-Vaccari (Fiat Cinquecento) a 14'39"; 6. Bauer-Preisinger (Suzuki Swift) a 22'06" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Vigna-Sapienza in 2.28'25"; 2. Contesso-Dalla Vita a 17"; 3. Valente-Porto (Peugeot 106 Xsi) a 5'34"; 4. Roncon-Parise a 6'30"; 5. Sacchetto-Ravazzolo a 13'24" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Migliara-Baggio (Renault Clio Williams) in 2.03'05"; 2. Eugeni-Businaro a 5'30"; 3. Kaswalder-Mongera (Fiat Ritmo) a 12'39"; 4. Ciresola-Vedovato a 12'47"; 5. Maroso-Pizzato (Peugeot 205 Gti) a 14'09"; 6. Bonotto-Signorotto (Fiat Ritmo) a 22'42"; 7. Zanin-Serena a 24'02"; 8. De Marco-Sabbadin a 27'04"; 9. Bordignon-Toso (Opel Astra Gsi) a 28'24"; 10. Cavriani-Pozzer (Vw Golf) a 35'01" (tutti gli altri su Opel).

Classe 2500: 1. Rigo-Pisani (Bmw M3) in 2.16'01"; 2. Fiorese-Bavaresco a 2'21"; 3. Pistono-Roda a 5'52"; 4. Alessi-Ingegneri a 13'28"; 5. Pizzolla-Vidale a 38'31" (tutti gli altri su Fiat Uno).

Classe oltre 2500: 1. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) in 1.57'13"; 2. Gecchele-Cracco (Ford Escort Cosworth) a 7"; 3. Battaglin-Chiesa a 23"; 4. Gasparotto-Zanatta (Ford Sierra Cosworth) a 9'10"; 5. Farina-Scattore a 9'33"; 6. Gomboso-Tobaldo a 16'24"; 7. Soppa-Bordin a 18'25"; 8. Ciscato-Riva (Ford Sierra) a 18'55"; 9. Consolaro-Zonin a 24'39"; 10. Kipple-Schreck (Nissan Sunny Gti-R) (tutti gli altri su Lancia Delta Hi).

COSÌ IL CAMPIONATO PROMOZIONE

Assoluta: 1. Battaglin 97 punti; 2. Pasquali 94; 3. Orioli 39, 4. Frasson 33; 5. Ferrara 24.

Formula 2: 1. Migliara 75 punti; 2. Russo 55; 3. Negri 26.

Gruppo N: 1. Ferrara 69 punti; 2. Grassini 61; 3. Baldi 39.

Femminile: 1. Zanchetta 63,5 punti; 2. Cavenaghi 25.

Juniore: 1. Frasson 75 punti; 2. Ferrara 56; 3. Braghieri 35.

Trofeo Peugeot: 1. Russo 8 punti; 2. Sottile 4; 3. Schepis 2.

power under control
BRAKING
BRAKE DISKS®

t. 0362-998109



Rispunta la Ford per Sainz

COCKPIT

MONDIALE RALLY ULTIME NOVITÀ

Chiusa la parentesi Lancia, lo spagnolo correrà nel '94 solo se avrà vettura e squadra top. Riprende quota l'ipotesi della terza Escort Casa. Ma la Subaru...

MAURIZIO RAVAGLIA

SANREMO — Sul futuro di Carlos Sainz rispunta la pista Ford. Il fuoriclasse spagnolo cerca la rivincita alla deludente stagione con la Lancia e ha già fatto sapere che affronterà il campionato '94 solamente se si realizzeranno le condizioni necessarie per tornare a lottare per il titolo mondiale, quindi vettura e squadra competitive. La trattativa con la Prodrive-Subaru, che ancora un mese fa sembrava sul punto di concludersi col passaggio del madrileno nelle file del team di Richard, è ora in una fase di stallo mentre ha ripreso quota l'opzione Ford. In ballo è dunque tor-

nata la terza Escort ufficiale che la squadra di Boreham, già nel maggio scorso, stava valutando di schierare nel mondiale '94, e per la quale Sainz si è sempre mostrato interessato. L'operazione che riporterebbe lo spagnolo alla Ford — nel biennio '87-'88 aveva gareggiato nel campionato del mondo con la Sierra Cosworth ufficiale — è resa possibile da un accordo con la Repsol: l'industria petrolifera spagnola è disposta a seguire il suo pilota intervenendo economicamente nel progetto «terza Escort-Casa». L'ostacolo rappresentato dalla presenza della compagnia petrolifera Mobil sulle vetture

di Biasion e di Delecour è aggirato iscrivendo la Escort di Sainz non come Ford Motorsport ma con un'altra denominazione, che potrebbe anche essere «Repsol Ford» oppure «Ford España». Tale aspetto dell'operazione è solamente formale: la cosa certamente interessante è che il reparto corse di Boreham si appresta a definire la presenza della Escort «corsara», riprendendo quindi l'operazione effettuata un paio di anni fa dalla Lancia con la Delta-Fina iscritta dal Jolly Club e affidata a Didier Auriol, ma a tutti gli effetti terza vettura ufficiale della Casa italiana. Il passaggio di Sainz alla Ford dà la possibilità ad Andrea Aghini di rientrare prepotentemente in gioco per la seconda Subaru Impreza della Prodrive. Nei piani di David Richards c'è l'intenzione di affrontare il mondiale '94 con una formazione a tre punte: i già confermati Colin McRae e Ari Vatanen, col finlandese da utilizzare al rally di Montecarlo e nelle gare nordiche, e il nuovo acquisto, Carlos Sainz o Andrea Aghini. Sembra che il momentaneo raffreddamento della trattativa tra lo spagnolo e la squadra anglo-nipponica, che comunque rimane ancora aperta, sia dovuto ad aspetti tecnici e alla migliore opportunità che la partnership con la Ford darebbe allo sponsor Repsol. ■

VICINO ALLO STORICO PASSAGGIO LANCIA-FORD

E per il Jolly futuro tricolore

SANREMO — «Spero di avere ancora carte da giocare per continuare nei rally. Le prossime settimane saranno decisive». Così Roberto Angiolini, patron del Jolly Club, ha descritto l'attuale situazione della sua scuderia aggiungendo: «Ci apprestiamo a congedarci dalla Delta. Era stato così anche per la Stratos e per la 037-Rally. Ma allora erano già pronte le eredi di quelle leggendarie vetture, mentre oggi all'orizzonte non c'è un modello del Gruppo Fiat destinato a sostituire la straordinaria Delta». Le affermazioni dell'abile patron milanese lasciano chiaramente intendere che l'avventura della Delta nel mondiale è giunta all'epilogo e che il Jolly sta per passare «tout court» alla concorrenza: alla Ford. Angiolini sta dunque definendo gli ultimi particolari dell'operazione che porterà la scuderia milanese ad affrontare il campionato italiano 1994 con la Escort Cosworth. L'operazione è resa possibile dall'appoggio di

Ford Italia e dei due tradizionali sponsor del Jolly, la Martini e la Totip. Alle gare del tricolore si aggiungeranno alcune prove dell'Europeo, scelte tra quelle a massimo coefficiente con l'obiettivo di puntare anche al titolo continentale. Per questo doppio impegno, il team milanese dovrebbe quasi sicuramente affidarsi a Franco Cunico, affiancato da un giovane scelto tra una rosa in cui il favorito è Piero Longhi, mentre non è stata an-

cora decisa l'organizzazione che seguirà l'aspetto tecnico del programma. Il Jolly, infatti, acquisterà alcune delle Escort «made by Boreham» utilizzate quest'anno nel mondiale dalla squadra ufficiale Ford: prima di essere trasferite in Italia, dove saranno seguite con un programma tecnico ancora da definire, le vetture saranno ricondizionate con materiale Ford Motorsport dalla Wilson Racing, in Gran Bretagna. ■



foto grafiePHOTO4



Sainz, a sinistra, sembra riflettere: Ford, Subaru o... anno sabbatico? Sembra ormai cosa fatta il passaggio della Ford e di Cunico, sopra a destra, al Jolly Club per il campionato italiano, con puntate nell'Europeo. Fiorio e Makinen correranno nel '94 prove del mondiale con le Escort-Ras, a destra

Il resoconto completo sul prossimo numero di As

La 35esima edizione del rally di Sanremo, undicesima prova del campionato del mondo 1993, si concluderà nel tardo pomeriggio di mercoledì 13 ottobre, quando questo numero di Autosprint è già in edicola. Il reportage completo sul rally d'Italia apparirà quindi nel prossimo numero della rivista.

MAKINEN E FIORIO CON LE ESCORT

Ras mondiale

Dall'anno prossimo l'attività delle due scuderie che fanno capo a Mauro Pregliasco sarà diversificata, con la Ras Sport impegnata principalmente nel mondiale rally ed esclusivamente con la Ford Escort Cosworth Gruppo A e l'Astra nell'Europeo con la Lancia Delta, vettura della quale la squadra piemontese possiede ancora una ventina di esemplari. Il programma prioritario è quindi la presenza della Ras nella serie internazionale: in almeno cinque prove il team belga, la cui direzione tecnica continuerà ad essere affidata all'ex Abarth Rino Buschiazzo, schiererà due Escort Cosworth, una per il finlandese Tommi Makinen, grazie all'appoggio di uno sponsor personale, l'altra ad Alex Fiorio. Il 28enne torinese sarà anche impegnato in alcuni rally dell'Europeo, tra cui il Costa Smeralda, con la Delta.

Anche Auriol con Kankkunen in Spagna

Oltre a Juha Kankkunen, leader del campionato del mondo Piloti, al rally di Spagna (1-4 novembre) la Toyota schiererà anche Didier Auriol, che subito dopo il ritiro in Australia aveva manifestato il desiderio, poi rientrato, di non partecipare alla gara spagnola. Auriol, che la scorsa settimana in Spagna è stato protagonista di un'uscita di strada durante i test tecnici, risoltasi senza alcuna conseguenza fisica per il pilota francese, dovrebbe portare al debutto la Celica 4Wd dotata del sistema di sospensioni attive.

■ **DELTA.** La Lancia Delta messa a disposizione di Carlos Sainz per il rally di Sanremo è l'ultimo esemplare costruito dall'Abarth. Dunque è già un pezzo da collezione, l'ultimo anello di una lunga catena di vetture entrate nella storia dei rally.

■ **GUIZZARDI.** Lucio Guizzardi, coéquipier di Dario Cerrato, dice basta con le corse: il popolare navigatore ha deciso che il rally di Sanremo è l'ultima partecipazione della sua prestigiosa carriera. Pressanti impegni di lavoro hanno indotto Guizzardi alla sofferta decisione.

Aghini prescelto per la Corsa dei Campioni

Alla vigilia dei rally di Sanremo, i promotori della Corsa dei Campioni hanno reso noti i nomi dei piloti che una giuria internazionale ha giudicato i migliori dell'anno nell'ambito della propria nazione. Per il Belgio il prescelto è risultato Bruno Thiry, protagonista della Coppa Fia 2 litri; per la Francia François Delecour, vincitore del Tour de Corse e del Portogallo; per la Finlandia Juha Kankkunen, in odore del quarto titolo iridato; per la Germania Armin Schwarz. Migliore pilota britannico dell'anno è stato indicato Colin McRae, mentre Andrea Aghini ha vinto il confronto tra gli italiani e Carlos Sainz quello tra gli spagnoli. Shinozuka per il Giappone, Mats Jonsson per la Svezia e Coutinho per il Portogallo hanno completato la lista dei vincitori che gareggiavano alle Canarie nella kermesse organizzata dalla Mouton.

■ **CITROËN.** Il reparto corse della Citroën non svilupperà la versione Gruppo A della Zx 16V, dunque la Casa francese non ha intenzione di partecipare alla Coppa Fia 1994 riservata alle vetture 2 litri e con trazione anteriore. La decisione di Citroën Sport ha messo la brava francese Christine Driano (quest'anno come nel mondiale con la piccola Ax) nella condizione di cercare un'alternativa per la prossima stagione: se il piano Zx 2 litri fosse stato approvato, la Driano avrebbe partecipato ad almeno 8 gare della Coppa Fia.

Lindholm è campione finlandese

La gara a Gronholm, il titolo a Lindholm. È questo il verdetto del Nokia Rally, penultima prova del campionato finlandese. Per Sebi Lindholm e la sua Ford Escort al Nokia è arrivato solamente un modesto quinto posto ma a sua discolpa va detto che è stato attardato da una foratura e che correva con l'imperativo di arrivare al traguardo per laurearsi campione. Soprattutto dopo che Mikael Sundstrom, ancora in corsa per il campionato, si era ritirato. In testa Gronholm ha avuto ragione di Mats Jonsson, vincitore quest'anno come si ricorderà del rally di Svezia valido per il mondiale. Alla fine erano 42 i secondi di margine per Gronholm. (e. i)

■ **DEBUTTO.** Roberto Gazzola, piemontese che corre nelle gare di Coppa Italia con una Lancia del team Astra, farà il suo esordio in una prova di campionato del mondo in occasione del rally di Spagna. Per Gazzola ci sarà una Lancia Gruppo A della squadra di Pregliasco.

■ **MONZON.** Luis Monzon parteciperà alle restanti tre prove del campionato delle Canarie e, sponsor permettendo, al rally di Spagna valido per il mondiale. Monzon avrà in queste occasioni una Lancia Delta Hf Gruppo A preparata da Nocentini.

■ **AUSTRIA.** Con la vittoria nella prima gara e il secondo posto nella seconda, in occasione del Mobil Rally, Raimund Baumschlager si è prima portato al comando del campionato austriaco e poi ha difeso la sua appena conquistata leadership. Franz Wittmann si è aggiudicato il secondo appuntamento con la Toyota Celica ex ufficiale ma questo non gli è bastato per difendere la testa della graduatoria generale. Baumschlager (che corre con una Ford Escort preparata da Hainbach) e Wittmann si ritroveranno nelle ultime due gare valide, il Dreistadte (anche questo basato su due corse separate) e il Semperit. (g. k.)

■ **NISSAN 2 x 4.** Avrebbe dovuto correre al 1000 Laghi e fare in Finlandia il suo debutto agonistico. Invece l'esordio della Nissan Sunny Gti-R in versione a due ruote motrici è stato ancora rinviato. Questa volta, per l'interessante vettura, il cui sviluppo è curato dalla Nme, la data dell'esordio si è spostata sul Rac Rally a novembre.



PHOTO4

MONOMARCA GRUPPO N NEL '94

La Clio Williams in Coppa

Come già ventilato la Renault indirà per la stagione rallistica '94 un Trofeo promozionale riservato alle Clio Williams Gruppo N, vetture che si annunciano fra le principali protagoniste della categoria Produzione sino a 2 litri. Con l'avvento del Trofeo Clio Williams la Renault modificherà probabilmente la struttura della propria serie promozionale, che quest'anno verte sulle Clio 16V e che è strutturata su due fasi. La prima, attualmente in corso, prevede solo l'assegnazione di premi in denaro in base al risultato di classe. La seconda, riservata ai piloti che hanno disputato almeno quattro gare della prima, contemplerà invece tre rally: 24 ottobre Alpi Orientali, 14 novembre Valdinievole, 4 dicembre Trulli & Grotte. Sulla base dei risultati di queste gare verranno assegnati i premi finali, il principale dei quali è la possibilità

di disputare un rally del Campionato italiano '94 con una Renault Clio Gr. A ufficiale della Renault Italia! Il trofeo Clio Williams sarà aperto, verosimilmente, an-

che alle Clio 16V trasformate in Clio Williams, cosa ammessa dai regolamenti federali dato che la nuova 2 litri è solo una variante di opzione della precedente 1.8 e

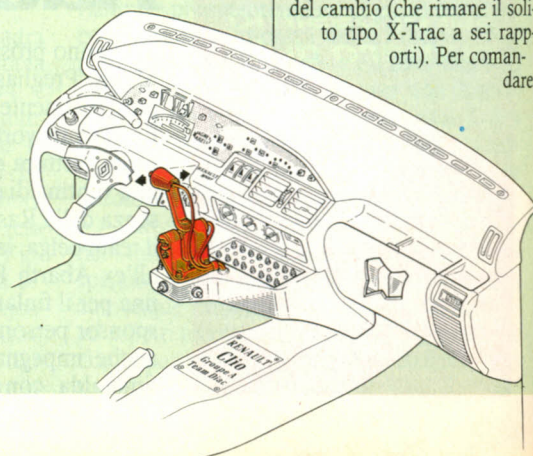
non fruisce di una nuova omologazione. Ma c'è un'altra succosa novità per la fase finale del Trofeo Renault Clio di quest'anno: ai premi già previsti si aggiungeranno infatti quelli messi in palio dalla Pirelli, costituiti da 26 coperture racing, pari ad un valore di circa 10 milioni di lire. In ciascuna delle tre gare conclusive la Pirelli assegnerà al miglior classificato fra i concorrenti su Renault Clio Gruppo N, sei pneumatici racing. Altri otto andranno al primo classificato nella classifica del trofeo. Ai piloti interessati a concorrere a questi premi è fatto l'obbligo di equipaggiare la vettura da gara con pneumatici Pirelli, almeno per la seconda e per la terza gara di finale.

Gianni Cogni

È LA CLIO GRUPPO A UFFICIALE Una Renault semiautomatica

Continua lo sviluppo dell'elettronica nei rally, proprio quando la federazione internazionale ha dichiarato guerra ai chip per la F.1. E dopo Subaru e Toyota tocca ora alla Renault, che ha realizzato in collaborazione con la Magneti Marelli un cambio semiautomatico per la sua Clio Williams Gruppo A. Il sistema è stato affidato alle cure di Philippe Bugalski, incaricato di prendere parte alle ultime quattro prove del cam-

pionato francese con una Clio con i colori del team Diac dotata di tale soluzione. Il meccanismo prevede che un sistema elettroidraulico si sostituisca al tradizionale leveraggio del cambio (che rimane il solito tipo X-Trac a sei rapporti). Per comandare



SCELTO DA TOYOTA FRA 80 ASPIRANTI

La lotteria di Fujimoto

Il 33enne gentleman driver giapponese Yoshio Fujimoto, vincitore del Gruppo N al volante di una Mitsubishi Lancer nel rally di Nuova Zelanda, è l'uomo che la Toyota ha deciso di affiancare in due occasioni, nel mondiale del prossimo anno, a Kankkunen e Auriol. Fujimoto piloterà in due prove del campionato del mondo, la terza Celica ufficiale, essendo a tutti gli effetti un pilota della Toyota. La simpatica iniziativa voluta dalla Casa fresca vincitrice del titolo mondiale marche è cominciata qualche mese fa con un elenco comprendente ottanta nomi di aspiranti al volante «ufficiale». Da questi, con successive scremature, i migliori cinque sono sta-



ti sottoposti, il 28 e 29 settembre, a una selezione finale, avvenuta sul circuito di Silverstone. A giudicarli due assi come Roger Clark e Hannu Mikkola, che alla fine hanno stabilito nel 33enne nato a Yokohama quello

più indicato a salire sulla Celica Gruppo A del Tte. Fujimoto (nella foto) naturalmente felicissimo, ha dichiarato che spera «di poter correre nei due rally preferiti: Portogallo e Acropoli».

Martin Holmes

LARGAMENTE AL COMANDO NEL CHALLENGE

Novello domina in Mazda



Il Challenge Mazda si avvia verso il gran finale ed è già tempo di fare bilanci. La prima edizione del monomarca voluto dall'importatore italiano e organizzato dalla Scuderia Ateneo si sta rivelando ben riuscito: 23 iscritti non sono pochi, soprattutto se si considera che siamo in presenza di un monomarca per vetture a trazione integrale e con motore turbo. Per la prossima stagione i responsabili potrebbero apportare modifiche alla struttura del Challenge: si parla di articolare la serie su un massimo di 12 gare mentre quest'anno erano valide tutte le gare dei campionati Assoluto, Promozione, Trofeo Terra e Coppa Italia. Attualmente in testa c'è Guido Novello. Se, come sembra, il palermitano Stagno non potrà continuare la sua stagione per problemi di lavoro, allora Novello ha virtualmente vinto il Challenge. Il 36enne di Conegliano Veneto in gara con la 323 Gt-R preparata da Cavicchiolo (sopra a sinistra) è vicino dunque ad assicurarsi il primo premio: una Mazda 323 Gt-R. La classifica del Challenge prima del Sanremo è la seguente: 1. Novello 116 punti; 2. Stagno 64; 3. Zanchi 48.

l'inserimento delle marce e azionare la frizione i tecnici di Renault e Magneti Marelli hanno messo a punto un sistema che prevede un impianto idraulico, la cui pompa di pressione è comandata da un albero a camme. Tale impianto è abbinato a degli attuatori, che sostituiscono il tradizionale leveraggio e combinano i movimenti rotativi e lineari necessari per inserire le marce tramite piccoli martinetti idraulici comandati a loro volta da elettrovalvole. Analogamente il cavo della frizione è sostituito da un altro martinetto, anche lui azionato tramite una elet-

trovalvola. Per cambiare le marce, al posto della leva tradizionale, c'è una specie di joystick (evidenziata dal colore rosso nel disegno a sinistra) posta a fianco del volante: tirandola verso sé il pilota inserisce le marce a salire, spingendola effettua le scalate. I vantaggi? Velocità di cambiata raddoppiata, possibilità di tenere l'acceleratore premuto nei passaggi da una marcia a quella superiore, minor fatica per il pilota, ottimizzazione delle cambiate e dunque maggior affidabilità sia per la trasmissione che per il motore. E il pilota continua a essere tale...

GIOVANI SPERANZE

Uno dei big del Trofeo Terra **Andrea Navarra** ha disputato e vinto una gara della analoga serie francese...

SERGIO REMONDINO

Italia paese di emigranti. **Andrea Navarra**, uno dei protagonisti del Trofeo Terra nell'anno del suo debutto con la Lancia Delta del Jolly Club, si è aggiudicato il rally «Terre de Corse», gara valida per la serie francese su sterrato. Arrivato in Corsica totalmente digiuno per quanto riguarda il modo di correre e le potenzialità dei protagonisti d'oltralpe, il 22enne di Cesena ha messo subito tutti in riga. E fra i rivali c'erano piloti e vetture di ottimo livello, come ad esempio Maurice Chomat sulla Mazda 323 Gt-R Gruppo A ex ufficiale.

«Ero stato invitato dall'organizzatore della gara e mi sembrava un ottimo modo per tenermi in allenamento perché nel campionato di casa nostra non si corre, dall'Abruzzo che si è disputato a giugno, fino al San Marino di fine ottobre. Detto è fatto. Eccoci, con la Delta di Nocentini, alla scoperta del mondo della terra francese».

— **Una scoperta piacevole e una lezione imparata in fretta. Ma quali sono state le difficoltà maggiori? Com'è il livello dei protagonisti?**

«Per quanto riguarda i piloti devo dire che oltre a Chomat, il migliore fra quelli che partecipano al campionato, sono molto veloci anche Richelmi e Privé, rispettivamente con una Toyota ex Sainz e con una Lancia Delta del team di Saby. Là le cose funzionano così: il percorso lo si può provare solo il giorno prima della gara e a orari prestabiliti, se si vuole si può utilizzare l'auto da gara. In corsa dopo ogni prova speciale viene fatta la classifica generale e ci si riallinea in base al proprio piazzamento. In questo modo il pubblico può seguire l'andamento del rally senza problemi. Il percorso delle prove in Corsica era perfetto: l'organizzazione passa con apposite macchine per fare la spianatura del fondo delle speciali...».

— **Una vittoria facile per Navarra?**

«Per niente. In prova si è rotta subito l'auto e così abbiamo preso le note con la Fiat Croma di Nocentini (quando lo dice ride...) e via. Per la prima volta ho affrontato un rally ritrovandomi, dopo tre curve, a non ricordare il percorso a memo-



PHOTO 4

«Hanno un modo di correre intelligente E non si può quasi provare Imitiamoli!»

ria».

— **E così?**

«E così andavo "a nota", fidandomi ciecamente di quello che diceva il mio navigatore, Casazza. Un modo molto intelligente di correre. Solo in Italia si fanno otto passaggi per speciale nelle ricognizioni...».

— **Comunque alla fine è andato tutto bene, con successo su Chomat e undici prove su diciassette vinte...**

«Sì, anche se era iniziato tutto malissimo. Ci siamo ritrovati con un manicotto dell'acqua sospettamente tagliato e questo ha rischiato di metterci kappào sin dalla prima prova, con il liquido che fuoriusciva. Per fortuna il motore non ha subito danni e abbiamo potuto continuare. Dopo questo inizio mi sono rilassato e ho cominciato a vincere prove. Alla quarta frazione sono passato in testa e vi sono rimasto. Poi Chomat ha rotto un semiasse e il distacco è salito a un minuto circa, ma credo che lo avrei comunque battuto. Per me è stata una verifica importante. Sono in lotta per il Trofeo Terra italiano e il Jolly voleva farmi allenare in vista delle ultime due gare e pensando al '94».

TURISMO
CHALLENGE FIA

LA GRAN

I migliori interpreti internazionali della classe D2 in rappresentanza di dieci Case si affrontano in questo week-end a Monza per un vero e proprio mondiale

FABIO RAVAIOLI



DE SFIDA

Avete mai visto un «All Star Game»? Chi ha assistito a una partita delle stelle, di qualsiasi sport, sa che è l'evento più spettacolare della stagione, che riunisce i più grandi campioni in attività. Ora anche l'automobilismo ha il suo All Star Game, per-

ché tale può essere definito il 1. Challenge Internazionale Fia per Vetture Turismo, che si svolgerà domenica prossima a Monza. In pista ci saranno i migliori piloti del mondo con le berline da corsa, salvo poche eccezioni, quarantotto iscritti quindici dei quali con un passato più

La Bmw 318i è il modello di maggiore successo della Classe 2 Fia nei campionati '93: ha conquistato il titolo in Italia con Ravaglia, qui in seguito da una vettura gemella, e in Gran Bretagna con Winkelhock



foto ORSI

o meno recente in Formula 1, in rappresentanza di 14 Paesi e di 10 costruttori: sono questi gli ingredienti di un avvenimento unico nella stagione motoristica, che ha le carte in regola per diventare la corsa dell'anno, e non solo nella specialità Turismo. La lunga dicitura ufficiale della manifestazione nasconde la sostanza: la gara monzese è una sorta di campionato del mondo Turismo «Se non ne ha ricevuto la titolazione — spiega il direttore dell'Autodromo, l'ingegnere Enrico Ferrari — è stato per uno specifico veto della Fia». Ma l'importanza dell'avviamento, che corona la prima stagione in cui è stato adottato il nuovo regolamento internazionale della Classe D2, e il parco partenti, fanno scomparire il ricordo dell'unico mondiale Turismo, disputato nell'87. L'anno dopo scomparve anche l'europeo. In breve il trono internazionale della specialità è rimasto vacante per cinque anni. Ora la corsa è di nuovo aperta e in pole position c'è Roberto Ravaglia che ha appena conquistato il suo terzo titolo italiano ed è stato l'ultimo a fregiarsi di quelli internazionali: il mondiale dell'87 e l'europeo dell'88. La sfida di Monza è dunque riservata alle vetture della divisione D2. Una «formula» che si è rivelata tecnicamente interessante richiamando l'impegno di una decina di Case automobilistiche nei vari campionati nazionali. Il successo è dimostrato non solo dall'elevata adesione di piloti e di mezzi al Challenge Fia, ma anche dal fatto che nel '94 la divisione D2 estenderà i suoi confini a Spagna, Australia, Giappone, Paesi Bassi. La gara monzese vedrà tutti gli iscritti sfidarsi in due manche di 15 giri ciascuna; tra la fine della prima corsa e lo start della seconda è prevista una neutralizzazione di 10 minuti per il rifornimento durante la quale sarà permesso il rifornimento di carburante e il cambio dei pneumatici. Inoltre le partenze saranno date con vettura ferma, anziché con procedura «lanciata», come avviene nella serie italiana. Come nel Superturismo tricolore ogni gara assegnerà 20 punti al primo, 15 al secondo e così via fino al 10., al quale andrà un punto: la classifica finale sarà stilata per somma di punti delle due manche. Oltre al titolo piloti è previsto il Trofeo delle Nazioni per il quale ogni Paese potrà designare un massimo di cinque piloti che prenderanno punti. Tuttavia gli interessi nazionali saranno subordinati a quelli delle Case. Un esempio. I piloti tedeschi dell'Alfa aiuteranno i compagni di marca italiani, piuttosto che i connazionali che corrono per Bmw e Audi. Almeno questo la Fia l'ha compreso, assegnando i box con il criterio di abbinare team che corrono per la stessa Casa, scartando quindi la poco brillante idea della divisione per nazionalità dei conduttori. L'appuntamento di Monza è dunque da non perdere: nessun'altra gara è oggi in grado di allineare ai nastri di partenza una ventina di piloti in grado di puntare al successo, pronti a una sfida unica! ■





SUTTON

BMW CONTRO ALFA, PEUGEOT E AUDI

Prese d'aria in discussione

Lo scontro è inevitabile e Max Mosley, presidente della «nuova» Fia, non farà nulla per evitarlo. Oggetto del contendere sono le prese d'aria dei freni che Alfa Romeo, Peugeot e Audi sfoggiano sotto il fascione anteriore: per i tecnici della Federazione esse hanno evidente funzione aerodinamica. Sollecitato dalla Bmw e dai team britannici, Mosley ha indetto una crociata contro questi dispositivi che considera al di fuori dallo spirito del regolamento. In realtà l'idea dell'ingegner Limone, responsabile tecnico di Alfa Corse, sfrutta le pieghe di una normativa lacunosa che, alla voce «Raffreddamento dei freni», riporta solo le misure totali della sezione trasversale delle prese d'aria specificando che le canalizza-

zioni non devono oltrepassare il perimetro della carrozzeria vista da sopra. Nei giorni scorsi Mosley ha inviato ai team una nota tecnica, firmata dall'ingegner Cadringer, che si rifà al-

l'articolo dell'Annesso J del codice sportivo internazionale: «Le "minigonne" sono proibite. Tutti i dispositivi o manufatti non omologati disegnati in modo da riempire totalmente o parzial-



mente lo spazio fra le parti sospese della vettura e il suolo sono vietati in ogni circostanza». Tale affermazione metterebbe fuori legge anche gli scarichi modificati e i radiatori dell'olio che la Bmw, ad esempio, monta sotto la coda della 318i. Contro questa presa di posizione, che contraddice l'avallo che lo stesso Cadringer aveva concesso a inizio stagione (tanto che le vetture «incriminate» hanno corso in Italia e Francia), Alfa, Peugeot e Audi hanno fatto fronte comune. Se la Fia persisterà nell'atteggiamento restrittivo, le tre Case potrebbero decidere di rinunciare alla corsa. Sarebbe un colpo durissimo per il Challenge che perderebbe quindici vetture.



Il gruppo inglese, nella foto a sinistra è molto agguerrito. Secondo Tarquini le più temibili sono le Ford di Rouse e Radisich. Sopra le prese d'aria dei freni, oggetto del contendere. Il via della gara non sarà lanciato, in basso a sinistra, ma a vetture ferme

SPECIALISTI DA 18 PAESI

N.	PILOTA	VETTURA	TEAM	PNEUMATICI
1	Tony Longhurst (Aus)	Bmw 318i	Bigazzi	Michelin
2	Mark Skaffe (Aus)	Nissan Primera Gte	Nissan Racing	Yokohama
3	Eric Bachelart (B)	Peugeot 405 Mi16	Peugeot Belgique	Michelin
4	Marc Duez (B)	Bmw 318i	Vallier Motorsport	Yokohama
5	Thierry Tassin (B)	Bmw 318i	Schnitzer	Yokohama
6	Eric Van De Poele (B)	Nissan Primera Gte	Nissan Castrol Racing	Dunlop
7	Alain Menu (Ch)	Renault 19 16V	Renault Suisse	Michelin
8	Bernard Thuner (Ch)	Peugeot 405 Mi16	Eggenberger	Pirelli
9	Josef Kopecky (Cs)	Bmw 318i	X	X
10	Frank Biela (D)	Audi 80 Quattro	Roc Competition	Dunlop
11	Alex Burgstaller (D)	Bmw 318i	Bigazzi	Michelin
12	Christian Danner (D)	Alfa Romeo 155 Ts	Schubel Engineering	Dunlop
13	Franz Engstler (D)	Alfa Romeo 155 Ts	Schubel Engineering	Michelin
14	Hans Stuck (D)	Audi 80 Quattro	Roc Competition	Dunlop
15	Jochin Winkelhock (D)	Bmw 318i	Schnitzer	Yokohama
16	Laurent Aiello (F)	Bmw 318i	Fina - Oreca	Michelin
17	Paul Belmondo (F)	Opel Vectra 16V	GM France	Michelin
18	Christophe Bouchut (F)	Peugeot 405 Mi16	Peugeot Sport	Michelin
19	Alain Cudini (F)	Opel Vectra 16V	GM France	Michelin
20	Phillippe Gache (F)	Alfa Romeo 155 Ts	Fiat Auto France	Dunlop
21	Yannick Dalmas (F)	Peugeot 405 Mi16	Peugeot Sport	Michelin
22	Jean-Pierre Malcher (F)	Bmw 318i	Fina-Oreca	Michelin
23	Marc Sourd (F)	Audi 80 Quattro	Roc Competition	Dunlop
24	Julian Bailey (Gb)	Toyota Carina E Gt	Securicor Toyota	Yokohama
25	John Cleland (Gb)	Vauxhall Cavalier	Vauxhall Sport	Yokohama

N.	PILOTA	VETTURA	TEAM	PNEUMATICI
26	Robb Gravett (Gb)	Peugeot 405 Mi16	Peugeot Sport	Michelin
27	Willi Hoy (Gb)	Toyota Carina E Gt	Securicor Toyota	Yokohama
28	David Leslie (Gb)	Vauxhall Cavalier Gsi	Ecurie Ecosse	Dunlop
29	Klieh O'dor (Gb)	Nissan Primera Gte	Nissan Racing	Yokohama
30	Andy Rouse (Gb)	Ford Mondeo Si	Team Mondeo	Michelin
31	Steve Soper (Gb)	Bmw 318i	Schnitzer	Yokohama
32	Ivan Capelli (I)	Nissan Primera Gte	Nissan Castrol	Dunlop
33	Fabrizio Giovanardi (I)	Peugeot 405 Mi16	Peugeot Italia	Michelin
34	Nicola Larini (I)	Alfa Romeo 155 Ts	Alfa Corse	Michelin
35	Alessandro Modena (I)	Bmw 318i	Euroteam	Michelin
36	Alessandro Nannini (I)	Alfa Romeo 155 Ts	Alfa Corse	Michelin
37	Emanuele Pirro (I)	Bmw 318i	CIBIEmme	Yokohama
38	Roberto Ravaglia (I)	Bmw 318i	CIBIEmme	Yokohama
39	Gabriele Tarquini (I)	Alfa Romeo 155 Ts	Alfa Corse	Michelin
40	Paul Radisich (Nz)	Ford Mondeo Si	Team Mondeo	Michelin
41	Ni Amorin (P)	Opel Astra 16V	TPM	Yokohama
42	Peggen Andersson (S)	Bmw 318i	Peggen Motorsport AB	Michelin
43	Slim Borgudd (S)	Mazda Xedos 6	Mazda Cars	Yokohama
45	Dagmar Suster (Slo)	Vauxhall Cavalier	Trivellato Racing	Pirelli
46	Johnny Cecotto (Ven)	Bmw 318i	Bigazzi	Michelin
47	Deon Joubert (Za)	Bmw 318i	Bmw South Africa	Dunlop

□ LEGENDA: AUS = Australia; B = Belgio; CH = Svizzera; CS = Repubblica Ceca; D = Germania; F = Francia; GB = Gran Bretagna; I = Italia; P = Portogallo; SLO = Slovenia; VEN = Venezuela; ZA = Sudafrica.

AL VIA TUTTI I BIG MA...

Favorito è ancora Ravaglia

È una lista lunga, quella dei pretendenti alla vittoria nel Challenge Turismo Fia, a Monza: i piloti che possono puntare al successo sono almeno una dozzina, e tra loro tutti i vincitori dei principali campionati nazionali che si sono disputati quest'anno. A cominciare da Roberto Ravaglia (nella foto in basso), il cui palmarès è il più prestigioso della specialità; il veneziano è un pilota essenziale, allo spettacolo concede poco, ma è determinato e implacabile. È a caccia del suo ottavo titolo nel Turismo. Grande Avversario di Ravaglia è il compagno di marca Cecotto, uomo dal temperamento difficile, a volte anche polemico: a Monza il venezuelano cerca una rivincita personale dopo l'allontanamento dal SuperTurismo tricolore. Sempre in Casa BMW, ecco Joachim Winkelhock, vincitore del campionato britannico '93; è soprannominato «Smokin Joe» per le sue «staccate» a ruote fumanti.

È aggressivo e spettacolare. Accanto al tedesco, nel team Schnitzer-Bmw, c'è l'inglese Soper, uno tra i più esperti del Turismo: è il grande sconfitto del campionato britannico e anche lui cerca una rivincita. Laurent Aiello, 26enne francese, è efficace e funambolico nella guida: naturalmente veloce, è stato tra i protagonisti del Super Turismo transalpino. Il titolo è finito però al tedesco Franz Biela, pilota solido e determinato e uomo di punta dell'Audi la quale, con la 80 Quattro, non ha fornito prestazioni particolarmente interessanti nei test di Monza. Francese è anche Alain Cudini, redattore e capace di notevoli exploit: la sua Opel Vectra, inoltre, ha un'eccellente velocità di punta. Poi ci sono l'inglese Bailey — che a Monza ha corso con le F.1 e le biposto Sport — e il neozelandese Radisich, con la interessante Ford Mondeo, protagonista delle ultime gare del campionato inglese. Fabrizio Giovanardi è tipo che parla poco ma agisce molto, di grinta da vendere ne ha parecchia e nella parte finale del SuperTurismo italiano ha sfoderato anche il senso tattico. Gabriele Tarquini, invece, può essere, paragonato a un trapezista: affronta la mischia con coraggio. Con l'abruzzese ci sarà Nicola Larini: il vincitore del Dtm non ha ancora disputato una corsa con l'Alfa Romeo 155 T5 Classe 2. Tuttavia per lui ciò non sembra assolutamente rappresentare un problema. Infine, Emanuele Pirro, che avrà a disposizione la seconda 318i del team CiBiEmme-Bmw: quest'anno il romano ha corso poco ma a Monza sarà tra quelli da tenere d'occhio. ■



TUTTE AVANTI

A Monza sarà sfida di piloti, è vero, ma anche, se non soprattutto, di automobili, con l'occasione unica di vedere riunite praticamente tutte le protagoniste del Turismo D2. Ecco a fianco le schede tecniche con le principali caratteristiche di Alfa Romeo, Ford, Mazda, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Toyota (le trazioni anteriori), Audi (integrale) e Bmw (trazione posteriore). Come si vede il plateau è di quelli davvero ricchi, con auto dalle filosofie costruttive e dalle scelte tecniche diversissime tra loro che, per una volta, si troveranno a confronto. Senza poter trovare scusanti di sorta. E la vincitrice sarà proprio la reginetta... universale.



ALFA ROMEO



Motore: trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: Hewland sequenziale 6 rapporti + Rm.
Trazione: anteriore.
Sospensioni: anteriori e posteriori tipo McPherson con molle, ammortizzatori a gas e barre antirullo.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4445 mm,

FORD MONDEO Si



Motore: trasversale, 6 cilindri a V di 60°, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: X-Trac sequenziale a 6 rapporti + Rm.
Sospensioni: anteriori e posteriori tipo McPherson con molle, ammortizzatori a gas e barre antirullo.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4481 mm, larghezza 1747 mm, altezza 1372 mm, passo 2704 mm.
Peso: 950 kg.

MAZDA XEDOS



Motore: trasversale, 6 cilindri a V di 60°, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1995 cc.
Cambio: X-Trac sequenziale a 6 rapporti + Rm.
Sospensioni: anteriore e posteriore tipo McPherson con doppi elementi trapezoidali, molle, ammortizzatori a gas.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4560 mm,

OPEL VECTRA 16V



Motore: trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: X-Trac sequenziale a 6 rapporti + Rm.
Trazione: anteriore.
Sospensioni: anteriori tipo McPherson, posteriori a bracci oscillanti con molle, ammortizzatori a gas e barre.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4300 mm, larghezza 1700 mm, altezza 1400 mm, passo 2600 mm.
Peso: 950 kg.

PEUGEOT 40



Motore: trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: Hewland sequenziale a 6 rapporti + Rm.
Trazione: anteriore.
Sospensioni: anteriori tipo McPherson, posteriori a bracci oscillanti con molle, ammortizzatori idraulici e barre.
Freni: a disco autoventilanti.

TR ANNE AUDI E BMW

155 TS



larghezza 1700 mm, altezza 1440 mm, passo 2540 mm.
Peso: 950 kg.

AUDI 80 QUATTRO



Motore: longitudinale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1988 cc.
Cambio: Audi a 6 rapporti + Rm.
Trazione: integrale, 3 differenziali.
Sospensioni: anteriori a bracci oscillanti con triangoli inferiori, posteriori con doppi triangoli sovrapposti.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4457 mm, larghezza 1715 mm, altezza 1348 mm, passo 2597 mm.
Peso: 1050 kg.

BMW 318i



Motore: longitudinale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1996 cc.
Cambio: Holinger a 6 rapporti + Rm.
Trazione: posteriore.
Sospensioni: anteriori tipo McPherson, posteriori a braccio centrale con bracci longitudinali e trasversali.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4433 mm, larghezza 1698 mm, altezza 1393 mm, passo 2700 mm.
Peso: 1050 kg.

OS 6



larghezza 1700 mm, altezza 1355 mm, passo 2610 mm;
Peso: 950 kg.

NISSAN PRIMERA Gte



Motore: trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: Holinger sequenziale a 6 rapporti + Rm.
Trazione: anteriore.
Sospensioni: anteriori tipo multi-link, posteriori tipo McPherson con molle, ammortizzatori a gas e barre antirollio.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4400 mm, larghezza 1700 mm, altezza 1395 mm, passo 2550 mm.
Peso: 950 kg.

OPEL ASTRA 16V



Motore: trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: X-Trac sequenziale a 6 rapporti + Rm.
Trazione: anteriore.
Sospensioni: anteriori tipo McPherson, posteriori a bracci oscillanti con molle, ammortizzatori a gas e barre.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4239 mm, larghezza 1688 mm, altezza 1410 mm, passo 2517 mm.
Peso: 950 kg.

5 Mi 16



Dimensioni: lunghezza 4408 mm, larghezza 1720 mm, altezza 1360 mm, passo 2668 mm.
Peso: 950 kg.

RENAULT 19 16V

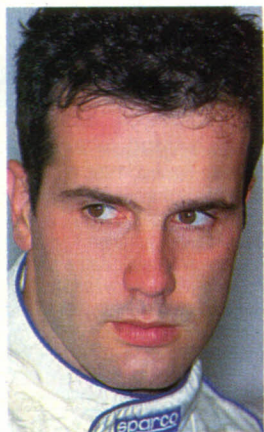


Motore: trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: Renault Sport a 6 rapporti + Rm.
Trazione: anteriore.
Sospensioni: anteriore tipo McPherson, posteriore a bracci oscillanti con barre di torsione trasversali.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4248 mm, larghezza 1696 mm, altezza 1412 mm, passo 2544 mm.
Peso: 950 kg.

TOYOTA CARINA E Gti



Motore: trasversale, 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme, 1998 cc.
Cambio: X-Trac sequenziale a 6 rapporti + Rm.
Trazione: anteriore.
Sospensioni: anteriori e posteriori tipo McPherson con molle, ammortizzatori a gas e barre antirollio.
Freni: a disco autoventilanti.
Dimensioni: lunghezza 4530 mm, larghezza 1695 mm, altezza 1410 mm, passo 2580 mm.
Peso: 950 kg.



ORSI

fotografieACTION

PATTUGLIA AZZURRA AGGUERRITA

È Tarquini il... capitano

La formazione messa in campo dalla Csaì è la più formidabile «collezione» di campioni del volante che una nazione abbia mai fatto scendere in pista. Ma loro, gli otto «azzurri», si sentono favoriti? «È una lotteria: va e colpisci — afferma Ravaglia —. Vedo in Tarquini il pretendente per la vittoria. Nessuna vettura è in grado di eguagliare a Monza i tempi dell'Alfa, e tra gli alfisti Gabriele è quello che ha più feeling con la macchina». E lui, Tarquini, che ne pensa? «Da quanto si sente dire dovrebbe essere la Ford l'auto da battere. È difficile valutare gli altri senza averli visti, ma se nelle ultime gare in Inghilterra sono riusciti a battere con facilità le Bmw di Schnitzer, devono avere un potenziale enorme. Dopo vedo un pacchetto di auto sullo stesso piano: Alfa, Bmw, Opel e Peugeot». Anche

Giovanardi teme i britannici: «Il loro campionato è competitivo per piloti e mezzi. Saranno otto ossi Juri. Quanto alle mie possibilità, sono legate al modo in cui le novità tecniche studiate in Francia si sposteranno con la mia auto "italiana"». «Io mi sento tra i favoriti — annuncia Modena — perché ho risparmiato le forze durante la stagione e ora posso sparare tutte le mie cartucce. Vedo molto competitivi i piloti Alfa e Peugeot, ma non escludo sorprese». Capelli è fiducioso: «Ora che ho capito come funziona, penso di poter dire anche la mia. Dall'alto dei suoi cavalli sarà l'Alfa ad avere le maggiori chance. Bmw e Peugeot ricoprono il ruolo di sfidanti, ma sono d'accordo con Modena: non mancheranno le sorprese e la Nissan si proporrà come un outsider di lusso». Pirro è decisamente ottimista: «Vedo

molto bene le Bmw. Il team CiBiEmme ha lavorato molto nei test e credo che Ravaglia ed io abbiamo le carte per puntare alla vittoria. Le incognite che temo sono le Ford e Cudini». Anche Nannini scommette su Tarquini: «Le Alfa saranno le vetture da battere e Gabriele è quello che conosce meglio la 155 Ts. Il suo avversario più ostico dovrebbe essere il solito Ravaglia». Larini è più cauto: «Le prove svolte sinora sono poco indicative; molte auto sono scese in pista in configurazione non definitiva. Una prima verifica delle forze si avrà solo dopo le prime libere di venerdì. Ma tutto dipende dalla posizione che prenderà la Fia sulle prese d'aria contestate». E proprio su questo primo dubbio regolamentare comincerà la battaglia monzese. Sperando che i duelli siano solo in pista... ■



Ecco i nostri otto portacolori. Sono, da sinistra e dall'alto, Modena, Nannini, Tarquini, Larini, Giovanardi, Pirro, Capelli e, qui sopra, Roberto Ravaglia

IL PROGRAMMA

GIOVEDÌ 14 OTTOBRE - VENERDÌ 15 OTTOBRE

Prove libere Challenge Fia

1. turno: ore 10,15-11,00 (vetture con numero gara pari), ore 11,15-12,00 (vetture dispari).

2. turno: ore 15,00-15,45 (pari), ore 16,00-16,45 (dispari).

SABATO 16 OTTOBRE

Prove qualificazione Challenge Fia.

1. sessione: ore 10,00-10,30 (pari), ore 10,45-11,15 (dispari).

2. sessione: ore 14,30-15,00 (pari), ore 15,15-15,45 (dispari).

Prove qualificazione Gruppo N. ore 9,00-9,30 (classi N4, N5, N6, N7); ore 11,30-12,00 (classi N1, N2, N3).

Gare Gruppo N (20 giri): ore 12,30 (classi N4, N5, N6, N7); ore 16,15 (classi N1, N2, N3).

DOMENICA 17 OTTOBRE - CHALLENGE FIA

Warm-up ore 10,15-10,45.

1. manche (15 giri pari a km 87): ore 14,15.

2. manche (15 giri pari a km 87): partenza 10 minuti dopo la conclusione della 1. manche.

Gare Gruppo N (20 giri): ore 9,00 (classi N4, N5, N6, N7); ore 16,15 (classi N1, N2, N3).

Gara «Performance Alfa Romeo» (20 giri): ore 11,30.

F. EURO BOXER

A Pirri la finale

IMOLA — Vittoria del romano Luca Pirri nella gara conclusiva della F. Europa Boxer, disputata sotto la pioggia. Pirri ha preceduto il neo-campione Danilo Tomassini e Gianluca De Lorenzi, che ha portato sul podio la Adm. Solo 7 i piloti all'arrivo di una gara ad eliminazione.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 10 ottobre 1993

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

RALLY 1. SERIE

Modena di Marasti

MODENA — Marasti-Ragazzi al volante di una Ford Escort Cosworth hanno vinto la 22. edizione del Rally Città di Modena regolando nell'ordine De Cecco-Malisan, Cappellicioni e Errani-Casadio. Fuori gara sin dalle prime battute Leoni-Rivoira e Maida-De Luca.

RALLY 1. SERIE

Modena, 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Marasti-Ragazzi (Ford Escort Cosworth) in 1.08'28"; 2. De Cecco-Malisan (Lancia Delta Hf) a 10"; 3. Cappellicioni (Renault Clio 16V) a 1'54"; 4. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 2'54"; 5. Polselli-Bianchi (Ford Escort Cosworth) a 3'21".

VS A GUBBIO

A Iaria il... Fagioli

GUBBIO — Al primo tentativo Antonio Iaria, su Osella Pa10-Bmw si è aggiudicato il 28. Trofeo Luigi Fagioli. Il reggino ha preceduto di 1"13 Caliceti, rallentato da una vettura ferma lungo il percorso. Quarto, alle spalle di Pacini, Nesti in gara con la Lucchini C/N.

VELOCITÀ IN SALITA

Gubbio (Pg), 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Iaria (Osella Pa10-Bmw) in 3'41"79 alla media di 134,72 km/h; 2. Caliceti (Osella Pa9-Bmw) a 1"13; 3. Pacini (Osella Pa12 a 2"44"; 4. Nesti (Lucchini-Bmw) a 5"65; 5. Cinelli (Osella Pa12) a 7"03.

COPPA CLIO

Sette bello Campani

IMOLA — Settima vittoria stagionale per Maurizio Campani nella penultima prova della Coppa Italia Renault Clio; Campani ha preceduto De Lorenzi e il rientrante Matteuzzi. Luca Scieghi, 4., insidia ora il 2. posto in campionato a Nino Campani che a Imola ha concluso solo 8.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. M. Campani 14 giri in 36'18"793 alla media di 116,585 km/h; 2. De Lorenzi a 0"493; 3. Matteuzzi a 2"505; 4. Scieghi a 3"747; 5. Nardelli a 33"596; 6. Larini a 36"809; 7. Liera a 42"786; 8. N. Campani a 48"803; 9. Mascia a 49"273; 10. Ferrazzano a 59"989.

RALLY NAZIONALE

Berti super al «Firenze»

BORGIO SAN LORENZO — Germando Berti ha concesso il bis al volante di una Lancia Delta 16V. Il pilota fiorentino dopo la vittoria nella passata edizione si è confermato anche in quella di quest'anno stravincendo il rally di Firenze e Mugello.

RALLY NAZIONALE

Borgio San Lorenzo (Fi), 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Berti-Benelli (Lancia Delta 16V) in 59'57"; 2. Donati-Bisso (Peugeot 309 Gti 16V) a 3'21"; 3. Donati-Caroti (Peugeot 205 Gti) a 3'22"; 4. Ruffo-Lovato (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 4'12"; 5. Zangheri-Rossini (Lancia Delta Hf) a 4'37".

VST A SADURANO

Errani è campione

SADURANO — La gara di velocità su terra a Sadurano ha assegnato con una giornata di anticipo due titoli italiani di categoria con le rispettive vittorie di Luciano Tamburini (monoposto 4x4) e Riccardo Errani (Turismo 4x4).

VELOCITÀ SU TERRA

Sadurano (Fo), 10 ottobre 1993

Monoposto 4x4: Tamburini (Porsche) 9'17"35. **Junior:** 1. Grasselli (Gei) 8'57"06. **Promotion:** 1. Monti (Go-Pro) 9'41"82. **Sport 1800:** 1. Contardi (Alfa Romeo) 8'46"48. **Sport 4x4:** 1. Bozzetti (Lancia) 8'30"53. **Turismo 4x4:** 1. Errani (Lancia) 8'40"50.

FERRARI 348

C'è Hahne al Mugello

SCARPERIA — È il tedesco Bernd Hahne il vincitore della Superfinale del Challenge 348, precedendo sul traguardo l'italiano Ragazzi e lo svizzero Burher. L'austriaco Baron, che era risultato vincitore, è stato escluso dalla classifica per irregolarità tecnica.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Hahne 10 giri in 25'16"545 alla media di 124,506 km/h; 2. Ragazzi a 1"481; 3. Burher a 2"417; 4. Castellaneta a 7"688; 5. Castellano a 8"091.

□ **Giro più veloce:** Ragazzi in 2'28"814 alla media di 126,883 km/h.

RALLYSPRINT

Machetto a... Pietra

BAGNOLO — Con una gara senza incertezze Stefano Machetto si è aggiudicato la 5. edizione del rallysprint della Pietra di Bagnolo. Alle sue spalle si è piazzato Marco Picotto. Nel Gr. N successo di Mazzetti su R5 Gt Turbo.

RALLYSPRINT

Bagnolo Piemonte (Cn), 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Machetto-Coppa (Peugeot 205 Gti) in 17'58"; 2. Picotto-Depretis (Opel Astra 16V) a 7"; 3. Saglio Trombone-Gria (Opel Astra Vauxhall a 25"; 4. Garosci-Pizzato (Peugeot 405 M16) a 25"; 5. Lenzi-Bigongiari (Peugeot 309 Gti a 16V) a 31".

F. RALLY

Riflettori su Ogliari

COCQUIO — Al termine di un'avvincentissima sfida a colpi di controsterzo Giacomo Ogliari, al volante di una Lancia Delta Hf, ha vinto la prima edizione del Formula Rally «Racing Tre». Il suo agguerrito avversario è stato un altro pilota varesotto: Massimo Maneo (Lancia Delta Integrale), secondo al termine.

FORMULA RALLY

Cocquio (Va) 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Ogliari (Lancia Delta Hf) 2'20"60; 2. Maneo (Lancia Delta Integrale) 2'21"24; 3. Pagliari (Osella 2000) 2'29"58; 4. Zanchetta (Fiat 126 1000) 2'29"91; 5. Ferrarese (Peugeot 205 Gti) 2'30"02.



ACTION

Sopra, podio della finale Europea del Challenge Ferrari 348. Sul gradino più alto Baron, che poi in sede di verifiche tecniche sarà squalificato. Quindi il successo è andato a Hahne e secondo posto per il nostro Roberto Ragazzi. Sotto, Iaria si è imposto battendo Fior di campioni nella salita di Gubbio



BIONDO

AUTOCROSS

Spadoni scatenato

BADIA CALAVENA — Vittoria di Mauro Spadoni su Prototipo tubolare 1600, mentre nella 2. divisione a dominare è stato Nicola Sella con la Fiat Ritmo 2000. Il più lesto della giornata è risultato Claudio Nandini, primattore nella categoria Racing Car Cross.

AUTOCROSS

Badia Calavena (Vr), 10 ottobre 1993

Classifiche 2. Divisione oltre 1600: 1. Sella (Fiat Ritmo 2000) 5'11"48. Prototipi Junior: 1. Spadoni (Prototipo 1600) 5'06"77. Racing Car Cross: 1. Nandini (Prototipo 1300 punti 12).

SLALOM

È Massola il migliore

VERNASCA — Leonardo Massola si è espresso al meglio in terra piacentina, vincendo lo slalom Lugagnano-Vernasca. Il mantovano ha dominato in entrambe le manche con la sua Fiat X 1/9, e ha preceduto Erberto Rossi. A Cesari la gara riservata alle Cinquecento.

SLALOM

Vernasca (Pc), 10 ottobre 1993

Classifica assoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) 155,37; 2. Rossi (Er2 Sport) 157,44; 3. Niosi (Gmg Sport) 159,13; 4. Zandonà (Fiat 850 Coupé) 159,28; 5. Mazzone (Gmg Sport) 163,38.

LA NOVITÀ
LA MEDIA TOYOTA

Carina e briosa

Nasce in Gran Bretagna la giapponese che si rivolge ai gusti degli automobilisti europei. I punti di forza di questa berlina sono qualità, sicurezza e prestazioni di tutto rispetto. Tre sono le motorizzazioni disponibili

Prezzo (chiavi in mano): lire 37.654.000; **Cilindrata:** 1998 cc

Potenza massima: 158 cv; **Velocità max:** 215 kmh;

PRO motore, prestazioni, affidabilità, frenata

CONTRO linea anonima

CARLO MASSAGRANDE



ROMA — La Carina RE, dove la E sta per «Excellence in Europe» è fedele alla tradizione per qualità, affidabilità e connotazione sportiva. È disponibile con carrozzeria berlina tre volumi quattro porte, due allestimenti, tre sono i motori: uno di 1600 cc e due di 2000 cc. I prezzi vanno da 24.700.000 a 37.650.000 lire. È prodotta in Inghilterra nello stabilimento Toyota di Burnaston nei pressi di Birmingham al

ritmo — fra breve tempo — di 200.000 unità annue. In Italia la Carina arriverà per la prima volta (in altri Paesi europei era già stato commercializzato il modello fabbricato in Giappone) nella sola produzione europea. Tutte le versioni disporranno di serie di Abs, servosterzo e, negli allestimenti top vi saranno anche alzacristalli anteriori e posteriori, gli specchietti esterni a regolazione elettrica e riscaldati,

rendinebbia; restano infine optional l'air-bag, il condizionatore d'aria e il tetto apribile. Dei quattro modelli, 1600 cc da 115 cavalli con due allestimenti (Xli e Gli) e 2000 Gli con 133 cv e 2000 Gti capace di 158 cv, per la nostra prova abbiamo scelto quest'ultima, la versione più sportiva. Il giudizio complessivo sulla Toyota Carina E in generale e soprattutto sulla 2.0 Gti è senz'altro più che positivo sotto ogni

aspetto, anche se la nostra prova si è svolta in una giornata molto piovosa e ciò ci ha un poco frenato nel saggiare la tenuta di strada. Ottimo è poi risultato il comportamento in frenata (bisogna però ricordare che solamente sulla Gti i freni sono tutti a disco, mentre sulla 1600 e sulla 2.0 litri da 133 cavalli sono a tamburo posteriormente pur con un sistema di Abs specifico. È maneggevole e nonostante un passo re-

lativamente lungo, il buon diametro di sterzata ne permette un buon uso anche in città. Il motore deriva da quello montato sul coupé Celica, ben noto agli sportivi dei rally. È un propulsore 16 valvole, elastico anche a bassi regimi, con testata di alluminio, camere di combustione emisferiche, candele centrali e valvole disposte a 50 gradi: un angolo grande consente condotti di aspirazione dritti e di conseguenza una migliore turbolenza, e conseguentemente anche maggiore potenza. Il cambio a cinque marce è preciso negli innesti e il suo azionamento a cavi, al posto di un collegamento rigido, evita vibrazioni. La Carina E raggiunge i 215 orari, ha una buona accelerazione, un consumo contenuto a 120 orari (11,7 km/litro). Buona è pure l'abitabilità, come la posizione di guida con sedile regolabile anche in altezza. Gli appunti negativi riguardano la leva del freno a mano sul tunnel lato guida in posizione comoda anche se antiestetica, ma forse pericolosa in caso di urto. La silenziosità è normale, non è da lodare almeno sulla Gti. Quanto all'abitabilità va detto che è buona sia per i posti anteriori che per quelli posteriori, questo risultato è stato ottenuto anche adottando un passo piuttosto lungo di 1,92 metri. Un economizzatore a due luci, una verde ed una arancione, collocate nel quadro strumenti, può infastidire. Piccoli dettagli negativi, ma in particolare non entusiasma la linea: perfettamente disegnata dal computer ma del tutto anonima, confondibile nel traffico normale, d'altra parte passare inosservati può anche costituire un pregio. Il prezzo infine ci sembra un poco elevato: la 2.0 Gti costa 37.654.000 lire chiavi in mano, contro 24.718.000 lire del modello base, la 1.6 Xli.

CON L'ACIS

Motore pronto anche in basso

La scheda **TECNICA**

Il sistema Toyota Acis (Acoustic Control Induction System) regola l'effetto del carico inerziale nei condotti di aspirazione e migliora così le prestazioni a tutti i regimi. Il sistema suddivide l'aria in entrata in due camere, la seconda delle quali viene chiusa da una farfalla quando il motore gira a regimi medio-bassi. Così facendo, si allunga il tratto di aspirazione e si aumenta il carico inerziale a vantaggio della potenza in basso. Quando il regime di rotazione del motore supera i 5100 giri/minuto, la farfalla si apre, accorciando il condotto, fatto che migliora l'aspirazione per i regimi medio-alti.

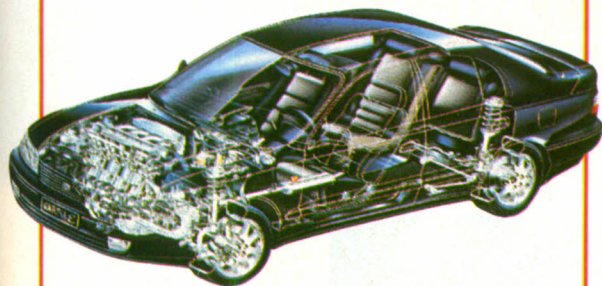


STILE. La linea disegnata dal computer ha un Cx di 0,30 ma è poco personale **CODA.** La parte posteriore è un po' rialzata, il vano bagagli è capiente

PER LE PARTI CRUCIALI

Qualità italiana

La Toyota, secondo costruttore mondiale dopo la General Motors, con una produzione annua di 4 milioni e mezzo di veicoli, che copre il 40% del mercato giapponese, il 7% di quello americano e il 2,8% di quello europeo, è nota per la sua incessante ricerca della qualità. La Toyota, producendo anche in Europa, si avvale del supporto di componenti prodotti da aziende del vecchio continente e il contenuto europeo della Carina e raggiunge, per ora, il 60% mentre nel 1995 toccherà l'80%. Dall'Italia provengono prodotti importanti come pneumatici, ruote e in particolare alcune fusioni del motore come il monoblocco, che si può definire il cuore dello stesso propulsore. Fornitore delle fusioni per il motore è la Teksid, sigla che significa tecnica siderurgica, un'azienda torinese al 100% della Fiat, un risultato molto qualificante per l'immagine della Casa di Corso Marconi sul fronte della qualità. Ad ulteriore conferma di quanto alla Toyota credono nella solidità delle loro auto, è stata varata una nuova formula di garanzia supplementare relativa alla manutenzione, come dire che l'automobilista non avrà più sgradevoli sorprese nel campo dei costi di gestione. In pratica tutti gli acquirenti della Carina E avranno diritto per tre anni, o 60.000 km, ai tagliandi di manutenzione ogni 10.000 km senza alcuna spesa: saranno inclusi materiali di consumo come lubrificanti, filtri e pastiglie dei freni; mentre sono esclusi i pneumatici.



Motore

anteriore, trasversale, 4 cilindri in linea; cilindrata 1998 cc; alesaggio x corsa 86 x 86 mm; rapporto di compressione 10,1:1 alimentazione a iniezione elettronica D-efi; distribuzione bialbero a camme in testa con quattro valvole per cilindro; potenza massima 158 cv a 6400 giri; coppia massima 18,9 kgm a 4800 giri.

Trasmissione

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

Autoteleia

scocca autoportante; sospensioni a quattro ruote indipendenti sia anteriormente che posteriormente di tipo Mc Pherson; freni: a disco sulle

quattro ruote di cui quelli anteriori autoventilanti, servofreno, regolatore sulle ruote posteriori, sistema antibloccaggio Abs; sterzo a pignone e cremagliera servoassistito; cerchi in lega 6J x 15; pneumatici 195/60 VR 15.

Dimensioni e peso

lunghezza 4530 mm; larghezza 1695 mm; altezza 1410 mm; passo 2580; carreggiate anteriore 1470 mm, posteriore 1445 mm; volume bagagliaio 545 litri; serbatoio carburante 60 litri; peso a vuoto in ordine di marcia 1240 kg.

Prestazioni e consumo

velocità massima 215 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh 8"4; consumo a 120 kmh 11,7 km/litro.

LA PROVA

PININFARINA ETHOS 2

Due tempi futuri

Lo stilista torinese lancia una sfida; telaio in alluminio e motore due tempi. Il prototipo in pista si è comportato così ...

ARTURO RIZZOLI



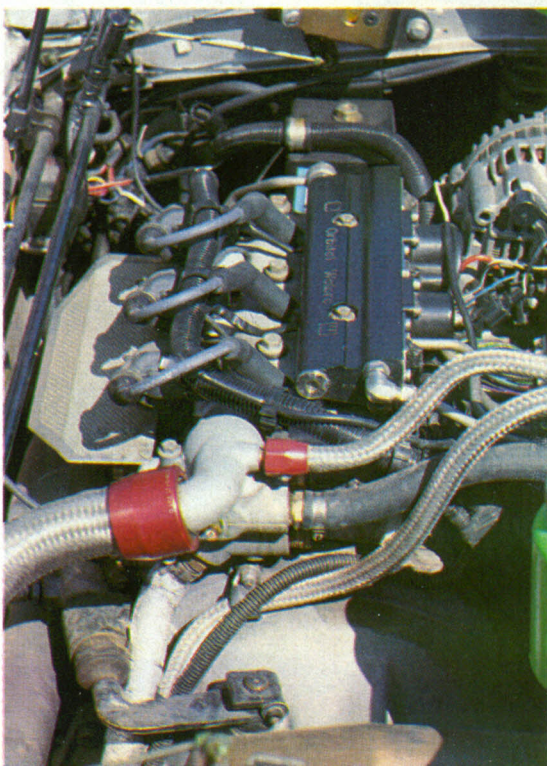
LINEA. Le forme sono molto filanti e il Cx è di appena 0,19 per questa versione coupé a 2 posti, ma il telaio della Ethos ha la prerogativa di potere essere sposato a più carrozzerie

MOTORE. È stato montato un Orbital due tempi di 1200 cc capace di 95 cv

fotografie RIZZOLI

MIREVAL — La Pininfarina portando in pista la Ethos 2 ha voluto lanciare una provocazione su più fronti. In primo luogo è uscita dal ruolo tradizionale del carrozziere, normalmente impegnato nel realizzare un «vestito» per un pianale e una base tecnica di una vettura data, con la Ethos l'azienda torinese propone un suo veicolo completo che può essere costruito in serie in 10.000 pezzi annui. Il concetto di base della Ethos è quello di avere un telaio in alluminio, con un costo di produzione relativamente basso, sul quale poi installare a seconda delle necessità la carrozzeria più adatta. Un evidente

esempio di questa possibilità viene dal fatto che la Ethos 2 è la versione coupé 2 posti assai diversa della progenitrice Ethos 1 spider. Molteplici sono comunque stati gli spunti interessanti che la Pininfarina ha voluto offrire con la prova in pista di un prototipo, un tipo di vettura che molti ai saloni guardano con scetticismo pensando «funziona?» oppure «quando si vedrà mai in giro?». La carrozzeria piemontese ha infatti scelto un partner particolare per il motore della Ethos: è stato installato un compatto propulsore due tempi realizzato dall'australiana Orbital. Prerogative di questa unità, tre cilindri di 1200 cc con 95



cv, è il consumo estremamente contenuto, il livello di inquinamento molto basso. Questi risultati sono stati ottenuti con un sistema di iniezione in grado di polverizzare il carburante in modo tale da avere una perfetta combustione. Per fare muovere la Ethos sono stati impiegati i freni della Peugeot 205 Gti e la trasmissione della Ford Fiesta, ma è previsto l'impiego di un cambio di tipo motociclistico, come quello costruito da Morbidelli. Insomma la Pininfarina in un momento di stasi e di difficoltà per il mondo dell'auto, ha voluto lanciare una duplice provocazione indicando nuove frontiere per il fu-



turo dell'auto. Nella prova in pista, avvenuta sul tracciato francese vicino a Montpellier di proprietà della Goodyear, la Ethos si è mostrata una vettura compatta e maneggevole (alla fine sulla bilancia arriva a denunciare 900 kg, un po' più di quanto previsto all'inizio). Questa facilità di guida è uno dei punti di forza della filosofia di questa vettura. Il motore, anche per l'andamento del tracciato ricco di saliscendi si tende a tenerlo sempre su di giri, ciò anche per una coppia massima di poco inferiore ai 13 kgm a 5000 giri. Va infine detto che con questa carrozzeria, che ha un Cx ridottissimo di 0,19 si può arrivare a quasi 200 kmh. ■

CODA. La parte posteriore è alta con un vano bagagli dietro al motore centrale



L'Alfa Romeo conquista la Germania

Nell'ambito di un questionario lanciato dalla rivista tedesca «Auto Motor Und Sport», indagine rivolta all'agonismo sportivo, nel quale la rivista formulava la seguente domanda ai propri lettori: «Quale marca di autovetture può vantare attualmente i successi più brillanti nello sport automobilistico?». Ebbene, il risultato è stato che il 79,8% dei lettori consultati ha detto Alfa Romeo. Un risultato, questo, che ha fortemente contribuito — come reso noto dalla Casa di Arese — a fare dell'Alfa Romeo una delle poche vetture che nel mercato tedesco non hanno subito un vistoso calo delle vendite. A questo risultato di fiducia nei confronti dell'Alfa Romeo attribuito dai lettori del periodico tedesco, secondo la società ha indubbiamente contribuito la vittoria della Casa italiana nel Dtm (il campionato tedesco turismo), dove al suo primo anno di partecipazione ha prevalso nei confronti della Mercedes, grazie in particolare alle vittorie del nostro Nicola Larini.

Importante accordo Lucas Volkswagen

Nata nello scorso mese di marzo, la Lucas Autobrzdý (joint venture costituita tra le due aziende inglese e cecoslovacca) specializzata nella realizzazione di componenti e sistemi per auto, ha di recente concluso un importantissimo accordo con il Gruppo Volkswagen per il valore complessivo di 36 miliardi di lire all'anno. Il Gruppo Volkswagen ha incaricato la Lucas Autobrzdý di progettare, fornire e assemblare l'assale posteriore con relativi freni a disco per la Skoda Favorit. Altresì è stata inoltre richiesta l'intera fornitura dei servizi logistici e si tratta in questo caso della prima volta che la Lucas acquisisce un contratto di tale importanza per la fornitura di moduli preassemblati per telaio. «Questo contratto — ha sottolineato Mr. Ken Maciver, direttore generale Automotive — dimostra che siamo all'avanguardia nell'evoluzione dell'industria automobilistica». L'accordo che prevede la fornitura del modulo completo dell'assale posteriore durerà fino al 1998.



DALLA OPEL PER GLI AMANTI DELLE CABRIO

L'Astra del cielo

PUNTALDIA — Non saranno molte le Opel Astra Cabrio vendute in questo piovoso scorcio di stagione fino a fine anno — 700 nelle previsioni —, ma in primavera anche questa versione della riuscitissima Opel Astra, farà i «suoi numeri». Praticamente ricostruita dal centro stile Bertone, l'Opel Astra Cabrio si presenta prestazionalmente brillante, maneggevole, confortevole nel tempo e godrà, nelle vendite, dell'ottima immagine creata nell'automobilista con la Astra station-wagon. Dall'ottobre 1991 ad oggi, le Astra circolanti sul nostro territorio hanno raggiunto la ragguardevole cifra di 110.000 unità, il 73% delle quali appunto familiari. La linea è filante, con assenza di roll-bar e i montanti del parabrezza che assolvono a questa funzione, perché opportunamente irrobustiti. Le barre laterali al portiere e i pretensionatori delle cinture di sicurezza anteriori, sono elementi di garanzia per urti laterali e frontali; Abs e Airbag lato guida

sono optional. La capote è a scomparsa totale sia con meccanismo ad azionamento manuale (di serie) che elettrico. Funzionale il sistema elettrico che può essere attivato solamente a vettura ferma e con freno a mano tirato, accorgimento che impedisce eventuali pericolose manovre in movimento. La motorizzazione di 1400 cc con 82 cavalli consente una velocità massima di 175 kmh e un'ottima maneggevolezza, soprattutto grazie ad una appositata taratura del-

le sospensioni. I sedili sono particolarmente avvolgenti e permettono al guidatore un'ottima sensibilità nella guida. È ben accessoriata, infatti nel prezzo, di 29.370.000 lire, sono compresi servosterzo, pneumatici larghi, alzacristalli a comando elettrico sia anteriormente che posteriormente e il sedile posteriore sdoppiato. La capienza del bagagliaio può così passare da 390 litri con quattro persone a bordo, a 720 litri con sedile abbassato. Manca la chiusu-

ra centralizzata delle portiere che si può però ottenere con un pacchetto (dei tre previsti) denominato «equipaggiamento elettrico» che comprende capote ripiegabile elettricamente, retrovisori regolabili e riscaldabili, antifurto e appunto chiusura centralizzata. Il pacchetto sicurezza prevede airbag e Abs, mentre quello lusso, propone interni in pelle, sedili riscaldabili, appoggiatesta posteriori e capote con rivestimento speciale.

Carlo Massagrande

LA CORDOBA ANTICIPA LA NUOVA SEAT È una concept-car molto vicina alla realtà

Definire la Cordoba (a lato) un prototipo pare quasi una forzatura: infatti da questa concept recentemente presentata deriverà una nuova gamma di modelli della Seat, che si andrà ad inserire tra la Ibiza e la Toledo nel segmento

di mercato «C». Inoltre il battesimo ufficiale della vettura nella veste definitiva è previsto per la fine di quest'anno. La Cordoba è una berlina tre volumi, dalla linea cuneiforme e arrotondata cui si è cercato di dare un aspetto

personale e sportivo, il risultato finale è gradevole e alla prova della galleria del vento denuncia un Cx di 0,32. La vettura è lunga poco più di 4 metri (4109 mm esattamente) e ha un ampio bagagliaio con una capacità di 455 litri. La

LA TRASFORMAZIONE COSTA 144 MILIONI

Aston Martin versione 500 cv

La voglia di sprint colpisce anche i proprietari di vetture eleganti come le Aston Martin, così la Casa britannica ha deciso di mettere a punto una trasformazione per i propri modelli Virage e Volante. L'elemento che maggiormente salta all'occhio è l'incremento di potenza che passa da 310 a 500 cv, ugualmente la versione «cattiva» della coupé inglese spinge con una cop-

pia di ben 48,9 kgm, contro i 34,6 della vettura originale. La velocità massima passa da 249 a 281 kmh. Tutti questi risultati sono stati ottenuti con una serie di interventi sul motore: la cilindrata è stata portata a 6,3 litri dai 5,3 originari, alberi a camme, albero a gomiti, bronzi, e sistema di gestione dell'iniezione vengono cambiati. Altri interventi sono possibili sulla trasmissione: qui

è provvista la possibilità di sostituire il cambio a cinque marce, o l'automatico con tre rapporti, che vengono forniti di serie, con un ZF a sei marce. Per mantenere standard di sicurezza elevati, l'impianto frenante viene potenziato, ugualmente vengono montati cerchi Oz di 18 pollici di diametro, con canale di 10,5 pollici capaci di ospitare gomme 285/45. Quanto all'assetto si interviene con la sostituzione di barre antirollio, molle e ammortizzatori, infine la carrozzeria per ospitare le gomme di maggiori dimensioni viene leggermente allargata nella zona dei passaruote. Per mantenere le connotazioni di confort ed esclusività dell'Aston Martin, è poi offerta anche l'installazione della televisione. Tutti questi interventi hanno un costo di circa 144 milioni, cifra aggiunta ai 380 necessari per acquistare la Virage coupé (più «economica» di 48 milioni rispetto alla Volante). Fate voi il totale.



NOVITÀ DA CASA FORD

Le Mondeo turbodiesel

Presentata nella scorsa primavera, la Ford Mondeo dall'inizio dello scorso mese di settembre è anche disponibile con una motorizzazione da 1.8 litri Turbodiesel. Progettato e prodotto nel pieno rispetto delle regole sulle norme delle emissioni gassose, questo propulsore rientra nell'esenzione triennale della sovrattassa per i Diesel e consente altresì la libera circolazione in caso di provvedimenti restrittivi al traffico cittadino. Questo nuovo motore di 1753 cc è in grado di sviluppare una potenza di 90 cv a 4500 giri con una coppia di ben 18 kgm a soli 2000 giri. Sul fronte delle prestazioni la Mondeo 1.8 Td Berlina 4 porte è in grado di raggiungere una velocità massima di 183 kmh con un consumo medio di 6,6 litri per 100 km, vale a dire una percorrenza di oltre 15 km con un litro di gasolio. Leggermente meno performante la Mondeo 1.8 Td Wagon che è accreditata di una velocità massima di 176 kmh, mentre il consumo medio sale a 6,8 litri di gasolio per 100 km. Bene accessoriate di serie, le nuove Mondeo Td Berlina e Station Wagon sono offerte come le sorelle a benzina negli allestimenti Clx, Glx e Ghia ed i loro prezzi di listino vanno da un minimo di 28.226.000 lire della Berlina Clx a un massimo di 33.326.000 lire della Sw Ghia.

ESCLUSIVA PERSONALIZZAZIONE PER LA Y10

È sempre più... Mia



È arrivata in questi giorni un'altra versione dell'Autobianchi Y10 Mia decisamente molto personalizzata, che in particolare mette in risalto ciò che la vettura costituisce come simbolo in termini di eleganza, esclusività e innovazione. La nuova «Mia» è caratterizzata soprattutto dall'esclusivo procedimento di verniciatura del portellone ripreso anche nei colori interni, definito «Cubic Printing System». A livello di meccanica, il propulsore è il medesimo da 1100 cc che equipaggia le Y10 Fire.

gamma prevede tre livelli di allestimento e sette motorizzazioni. Sul fronte dei propulsori ci sono alcune interessanti novità: il 1.4i con 60 cv, il 1.8i 16V da 130 cv e il diesel 1.9 ora capace di erogare 68 cv. Le nuove unità si andranno ad affian-

care a quelle già esistenti che sono: il 1.6i con 75 cv, il 1.8i da 90 cv, il 2.0i capace di 115 cv e il turbodiesel da 75 cv. La trasmissione con cambio au-

tomatico sarà invece disponibile soltanto per le vetture dotate del motore 1.8. I prezzi dovrebbero partire circa 18 milioni di lire.



AL MUGELLO IN SEICENTO

Raduno in pista per la Calibra

Il successo di una vettura si misura anche dalle iniziative che la coinvolgono. Non è quindi un caso che un coupé molto particolare come la Opel Calibra in occasione del suo primo raduno italiano ha registrato al Mugello un ottimo risultato. Sulla pista toscana sono arrivati ben

seicento possessori di questa vettura. Per l'occasione al Mugello era presente uno staff di tecnici della General Motors, ciò allo scopo di dare tutta l'assistenza necessaria ai neofiti della pista, che per la prima volta hanno così potuto saggiare a fondo le doti della Calibra.



Simone Rebai ringrazia la... mamma

A Vallelunga migliore prestazione stagionale per Simone Rebai, anzi il «marinaio» Rebai, terzo con la Tatuus. Il ventunenne milanese ha infatti cominciato a prestare servizio di leva nella Marina Militare il lunedì prima della gara e ha potuto prendere parte alla manifestazione romana solo grazie a una licenza straordinaria e alla mamma che lo è andato a prendere a La Spezia. La signora Rebai si è così meritata un «Grazie Mamma» scritto sul musetto della monoposto che ha doverosamente trovato spazio tra gli sponsor.

■ **BENZINE.** I prelievi fatti sulle benzine di Prototipi in occasione della gara di campionato italiano del Mugello, del 24 maggio scorso, hanno evidenziato la non conformità del prodotto prelevato dalle Lucchini di Martinello e Ronca e dalla Osella di Merzario. Ai tre piloti è stata notificata l'esclusione dalla classifica. I tre che sostengono di aver fatto rifornimento presso i normali distributori della zona sono ricorsi in appello.

■ **MOTOR MEETING.** Auto da rally, fuoristrada e modellini in esposizione il 16 e il 17 ottobre al Centro sportivo Alba Marina di Valdengo a pochi chilometri da Biella. Alla manifestazione, i cui proventi saranno devoluti alla Croce Rossa Italiana, faranno bella mostra le Delta Hf di Longhi e Cerrato, oltre alla Subaru Legacy di Piero Liatti e alla Mazda 323 Gt-R Gruppo N con cui Alessandro Fassina sta disputando il mondiale rally. A far degna cornice a queste vetture top ci saranno le auto che hanno fatto la storia dei rally: la Stratos-Alitalia ex Munari, le Fulvia Hf Gruppo 4; due Alpine A110 Gruppo 3, e una Fiat 124 Abarth ex ufficiale.

■ **RALLISTI.** Per festeggiare i dieci anni del Rally Club Valpantena si sono ristorati in tanti, vecchie glorie e piloti in piena attività. Alla riunione, svoltasi allo Snoopy Club di Borgochiesanuova, hanno partecipato, fra gli altri, Miki Biasion, Alessandro Fassina, Luigi Pirolo e Paola De Martini.



F. EUROPA BOXER □ A TOMASSINI GARA E TITOLO

Sammarinese con il... tricolore

VALLELUNGA — Dopo il successo ottenuto a Magione e il sorpasso in classifica ai danni di Baldrighi, una vittoria anche sul tracciato romano avrebbe consegnato a Danilo Tomassini la certezza matematica del titolo. Il sammarinese ha così recitato nel migliore dei modi il ruolo di favorito mettendo a frutto tutta la sua esperienza, aggiudicandosi un campionato che può valere il passaggio in F.3 per la prossima stagione. I suoi rivali dovevano necessariamente ottenere punti pesanti per rimanere in corso per l'assoluto, ma sia Alberto Baldrighi che Gollin non sono riusciti a riscattare in pieno la battuta d'arresto di due domeniche fa. Il milanese ha vissuto un weekend difficile nel quale la messa a punto della sua Ermolli non si è mai rivelata ottimale: un 7. posto sullo schieramento e la battaglia con avversari determinati non gli hanno permesso di andare oltre la 5. posizione. Al veneto della Bea Racing invece, la gara di Vallelunga ha consegnato un meritatissimo titolo Under 18 e la possibilità di lottare ancora ad Imola con Baldrighi per laurearsi vicecampione. Al via Danilo

Tomassini conserva il vantaggio della pole inseguito da Ruberti e da Simone Rebai e Baldrighi che approfittano delle indecisioni causate dalla brutta partenza di Anapoli. Anche Pirri, l'unico che può insidiare Gollin nell'Under 18, sembra in grado di rimontare bene, ma dopo aver passato Anapoli e Pulcini al 2. giro si blocca al 7. posto. Ruberti cerca di spingere su Tomassini che riuscirà comunque a mantenere un vantaggio costante

sul lombardo fino al termine della competizione; li accompagna in terza posizione Rebai con una Tatuus che migliora di gara in gara. Alle loro spalle si accende la bagarre tra Baldrighi, Biagi e Gollin che al nono passaggio, al Tornantino, strappa la 5. piazza al diciassettenne bolognese. Nelle retrovie le emozioni sono venute dal terzetto Trezzi Malandrucchio Pampado, finché il primo non è stato costretto al ritiro, permettendo al pilota

dell'unica Adm di concludere decimo. Intanto Anapoli si faceva sotto a Pirri e lo infilava a 2 giri dalla conclusione, mentre Cristian Tomassini, che lottava nello stesso gruppo, si era fermato poco prima. Stabilizzate le posizioni da podio, l'ultima scossa alla classifica veniva dall'arrembante Fabrizio Gollin che alla penultima tornata coronava il suo inseguimento a Baldrighi, terminando 4.

Enrico Azzini



PROTOTIPI □ LA LUCCHINI COL VENTO IN POPPA

Martinello evita gli scogli Osella



PHOTO4

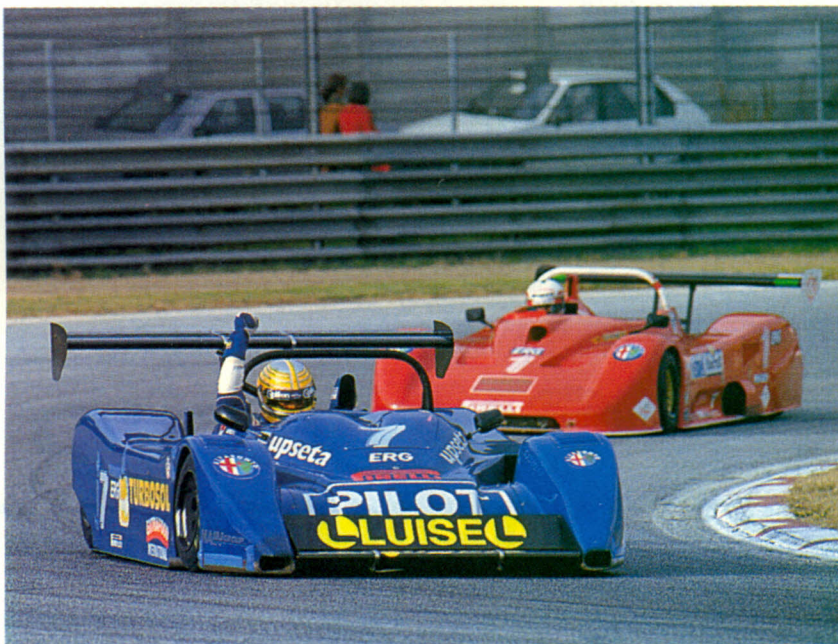
IMOLA — Già nel corso delle prove ufficiali si erano avute le prime avvisaglie del duello che Mancini, Martinello e Merzario avrebbero sviluppato in occasione di questa penultima prova tricolore. Il pronostico della vigilia non è stato smentito ed i tre protagonisti del campionato hanno dato vita ad una sfida spettacolare che alla fine ha visto prevalere Ermanno Martinello con la Lucchini P3/93. Per il pado-

vano, al quarto successo stagionale, non è stato facile piegare la resistenza di Mancini e della sua Osella, ma sfruttando al meglio le caratteristiche delle sua Lucchini è riuscito ad avere ragione delle Osella sia di Mancini che di Merzario. Per conoscere il campione comunque si dovrà attendere l'ultima e decisiva prova del Mugello dove non è difficile prevedere una gara ancora spettacolare ed incerta.

La cronaca: non si schiera Malucelli per problemi meccanici alla sua Mythos; al via il poleman Mancini non si fa sorprendere da Martinello, i due arrivano appaiati alla curva della Tosa dove Mancini riesce a girare per primo. I due in questa fase si sfiorano toccandosi due o tre volte. Nelle battute iniziali Merzario ha ragione di Francisci in difficoltà con un motore «spompato» sulla sua Tiga. Martinello cerca

ripetutamente un varco e nel corso del 4. giro riesce a superare Mancini alla variante alta, mentre Canni Ferrari fatica a contenere un Merzario che non vuole perdere il contatto con la coppia di testa. Ronca dal 2. giro è quinto e precede Francisci, «Gianfranco», Peroni e Orlandi. All'8. giro Canni Ferrari arriva a ruote fumanti alla staccata della Tosa, riesce a passare Mancini che comunque in uscita gli rende la pariglia. Di questa bagarre ne approfitta anche Merzario, ma le emozioni non sono finite e dopo un contrattacco Canni Ferrari pressato da vicino si gira alla curva della Piratella e scivola in sesta posizione. Nelle fasi finali della corsa non cambia niente con Merzario velocissimo che cerca di sorprendere Mancini. Francisci difende bene il quarto posto davanti ad un «Gianfranco», tornato competitivo grazie alla Osella ora curata da Galetti. Il finale della corda è tutto per il terzetto di testa che sul traguardo finisce quasi in volata. Per la coppa riservata ai telai '90 Orlandi è il migliore fino all'11. giro poi è costretto alla resa per problemi meccanici. Cavallaro lo rileva e con Maddalena dà vita ad un bel duello fin sul traguardo.

Maurizio Masini



fotografieACTION



Daniilo Tommasini, sopra, dopo il successo di Magione, a Vallelunga tra le F. Europa Boxer partiva con i favori del pronostico. Il sammarinese ha rispettato il copione vincendo gara e titolo. Sotto a sinistra, Gollin, quarto assoluto, si è invece laureato campione tra gli under 18. A fianco, Martinello con la Lucchini ha messo in fila le due Osella, quelle di Mancini e Merzario, ora è a un passo dal titolo. Francisci, sotto a destra, in prova non è andato benissimo. In gara si è rifatto giungendo quarto assoluto

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 3 ottobre 1993
Campionato Italiano Formula Europa Boxer
Nona gara della serie

La classifica: 1. Tommasini D. (Ermolli) 21 giri in 26'42"468 alla media di 150,967 kmh; 2. Ruberti (Ermolli) a 1'942; 3. Rebai (Tatuus) a 4'910; 4. Gollin (Ermolli) a 5'646; 5. Baldrighi (Ermolli) a 5'876; 6. Biagi (Ermolli) a 6'513; 7. Anapoli (Ermolli) a 17'673; 8. Pirri (Ermolli) a 23'352; 9. Pulcini (Ermolli) a 26'019; 10. Malandrucchio (ADM) a 36'724; 11. Pampado (Ermolli) a 39'402; 12. Piccolo (Ermolli) a 48'029; 13. Zardo (Tatuus) a 58'390; 14. De Luca (Corsini) a 1 giro; 15. Mucignato (Tatuus) a 1 giro; 16. Trezzi (Nord Racing) a 3 giri; 17. Tommasini C. (Ermolli) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** D. Tommasini in 1'15"576 alla media di 152,429 kmh.
Classifica del campionato (dopo nove gare): 1. D. Tommasini 49 punti; 2. Baldrighi 38; 3. Gollin 36; 4. Ruberti 22; 5. Pirri 21; 6. Biagi 19; 7. Rebai 15; 8. Tommasini C. 7; 9. Pampado 6; 10. Anapoli 4; 11. Malandrucchio 3; 12. Piccolo 3; 13. Crocioni, Mucignato 1.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 3 ottobre 1993
Campionato Italiano Prototipi
Nona gara della serie

La classifica: 1. Martinello (Lucchini P3/93) 14 giri in 25'331"363 alla media di kmh. 165,875; 2. Mancini (Osella Pa 16) a 0'965; 3. Merzario (Osella Pa 16) a 2'954; 4. Francisci (Tiga 92) a 17'710; 5. «Gianfranco» (Osella Pa 16) a 18'975; 6. Canni Ferrari (Lucchini P3/93) a 22'251; 7. Ronca (Lucchini P3/93) a 28'820; 8. Peroni (Lucchini P3/93) a 29'141; 9. Cavallaro (Lucchini Sn 89) a 1'26'205; 10. Maddalena (Lucchini Sp 90) a 1'26'505; 11. Orlandi (Lucchini Sp 90) a 3 giri; 12. Piccini (Lucchini Sp 90) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Merzario in 1'48"406 alla media di 167,370 kmh.

Classifica campionato (dopo nove prove): 1. Martinello 126 punti; 2. Mancini 121; 3. Merzario 117; 4. Canni Ferrari 72; 5. Francisci 62; 6. Gasparri 38; 7. «Gianfranco» 32; 8. Ronca 27; 9. Sanesi 24; 10. Saccomanno 22.

Cambiamenti in vista per le Supercar

Sergio Peroni ha indetto, a Imola, una serie di riunioni di team e piloti per conoscere da loro le eventuali variazioni regolamentari per il prossimo anno. L'orientamento di quanti sono impegnati con le Supercar è di disputare nel '94 due gare non per somma di tempi, ma con un punteggio per ogni singola gara. Inoltre è stata proposta una top five, nella quale ammettere, dopo le prove ufficiali, i primi cinque di ogni raggruppamento che combatteranno per ottenere le prime cinque posizioni nella griglia con un solo giro cronometrato.

■ **GHINI.** Visita di Antonio Ghini, responsabile della comunicazione della Ferrari, al paddock di Imola. Ghini ha voluto conoscere personalmente piloti e squadre che partecipano al Challenge Ferrari 348, ha discusso con loro i problemi della categoria e non ha escluso che le gare previste per il prossimo anno possano essere aumentate a 8 o anche a 10.

■ **DEL CASTELLO.** Roberto Del Castello ha osservato con particolare interesse e attenzione la gara del Challenge Ferrari. Questo fatto alimenta ancora di più le voci che danno per certo il rientro alle corse di Del Castello, proprio in questa serie.

■ **PORSCHE.** Ancora polemiche fra i porschisti i quali sostengono che i 40 chili, a suo tempo imposti alle Rsr, dovrebbero essere tolti per riequilibrare le prestazioni.

■ **FABARIA RALLY.** Dopo due anni di assenza, è tornato ai rally, in occasione del Fabaria, Eros Di Prima, navigatore e più volte vincitore con «Bronson» del titolo della 7. zona. In questa occasione Di Prima ha gareggiato con l'amico Maurizio Plano, raggiungendo il terzo posto assoluto.

■ **TAORMINA.** A difendere i colori della Polizia francese, in occasione del Rally di Taormina che si correrà il 30 e 31 ottobre, ci saranno Philippe René Thuillier e Jean Luc Pomi. L'equipaggio transalpino, che gareggia con una Peugeot 205 Gti 1.9 Gr.A, è a un passo dalla conquista del 3. Challenge Internazionale delle Polizie, ma a Taormina troveranno, agguerritissimi, gli italiani Gomboso (Polizia di Stato) e Tarulli (Carabinieri) che ancora possono ambire al Challenge.

A fianco, Marco Brand con la Ferrari F40 conduce il gruppo nel primo raggruppamento.

A Imola il pilota del Jolly Club si è imposto senza grossi problemi laureandosi campione italiano Supercar Gt '93.

Sotto, sportellate... ricche tra Dazzan e Rebai al volante di due Porsche Rsr. Alla fine della gara l'ha spuntata Dazzan che ha conquistato il 2. posto nel secondo raggruppamento.

Nell'altra pagina al centro, la Ferrari 348 di Roberto Ragazzi che, sul tracciato imolese, ha vinto la gara del Challenge e anche la prima edizione di questa serie. Nell'altra pagina sotto, fiancata contro fiancata tra Feola e Pietra con le Ferrari 348



SUPERCAR □ IMOLA CONSEGNA IL TITOLO A BRAND

Sul Santerno splendida Ferrari

IMOLA — Siglando la settima vittoria stagionale, Marco Brand, con la Ferrari F. 40, ha conquistato sul circuito del Santerno il tricolore 1993 delle Supercar Gt. Al pilota del Jolly Club mancava poco per avere la sicurezza matematica del titolo, nonostante ciò il milanese dopo una prima manche guardinga, nella seconda ha vinto tranquillamente nonostante la squadra avesse messo, per evitare possibili guai meccanici, il limitatore regolato a soli 6200 giri e la pressione delle turbine più bassa del consueto. Campionato quindi concluso, ma al Dino ed Enzo Ferrari gli avversari di Brand sono sembrati agguerriti e fra tutti Guido Spatafora è parso quello più in palla. Dopo la vittoria nella prima manche Spatafora ha cercato di ripetersi nella seconda,

ma con un testa-coda all'uscita della Tosa ha rischiato di compromettere anche il secondo posto finale. Per Cutrera ancora una gara positiva con la Jaguar Xj 220 che comunque ha denunciato problemi di assetto e di motore, mentre Sche-

netti, con la Porsche 911 Turbo S, ha dimostrato che la vettura sta crescendo anche su tracciati in cui è determinante avere molta potenza. Nella prima manche, dopo che Brand conduce in testa i primi tre giri con Spatafora sempre vicinissimo, il

siciliano attacca il leader alla Tosa superandolo. Dietro le uniche emozioni vengono da Sartori, che prima si gira nella curva che immette sul rettilineo «dei box» e poi si ripete alla variante bassa. Nel 2. raggruppamento Larrauri domina mentre Daz-





FERRARI 348 □ UNA SERIE RIUSCITA

I Ragazzi del challenge

IMOLA — Con due manche condotte sempre in testa Roberto Ragazzi oltre alla gara ha fatto sua anche la prima edizione del Challenge riservato alle Ferrari 348. Serie decisamente di successo sia qualitativamente che per numero di piloti. Al via della prima manche Ragazzi non si fa sorprendere cercando di mettere qualche metro tra sé e gli inseguitori condotti dallo svizzero Buehrer, Castellaneta, Giraudi e Peroni. Nel corso del 3. giro Peroni e Baron sono ai ferri corti e il romano con una staccata al limite lo supera alla curva della Tosa, ma sbaglia una cambiata e l'austriaco riprende la posizione in uscita dalla stessa curva. Le scie si fanno sentire ed al giro successivo, Peroni, quasi risucchiato dalla vettura di Giraudi, perde il controllo della vettura all'in-

gresso della curva Villeneuve sbattendo violentemente con il posteriore. In testa alla corsa Buehrer è scatenato, ma Ragazzi riesce a contenerlo, mentre Castellaneta non sembra in grado di attaccare la posizione di testa. Dietro si lotta accanitamente tra Giraudi, Baron, Giudici e Rossi. Nella seconda manche a Ragazzi si accoda subito Castellaneta mentre Baron al 2. giro è superato da Buehrer che però al 3. è costretto a fermarsi per problemi al propulsore. Dietro alla coppia di testa Rossi risale bene e al 5. giro è terzo davanti a Giudici e Castellaneta. Baron, che ogni tanto compie traiettorie strane, non tiene il ritmo dei primi scivolando in sesta posizione. Sbatte violentemente Feola. La classifica per somma di tempi dietro al dominatore Ragazzi e a Castella-

neta, vede Giudici, Rossi, Giraudi, Baron, Benaduce e Castellano. Nelle verifiche tecniche post gara il colpo di scena che ha fatto discutere fino a notte i commissari tecnici e sportivi: Castellaneta è escluso, dopo ripetute misurazione, dalla classifica per vettura non conforme nelle altezze, per soli due millimetri (378 mm. contro 380 mm.) sul treno posteriore. Il romano vede così sfumare un meritissimo secondo posto. Si tratta di una modifica ininfluente sulle prestazioni della vettura che comunque si sarebbe potuta evitare magari regolando la vettura con un'altezza di «sicurezza». Ora la parola finale spetta al Tna al quale Castellaneta è ricorso, contestando il modo di rilevamento e gli strumenti con cui è stata effettuata la misurazione. (m. m.)

zian e Bruno Rebai danno vita ad un duello acceso che vede i due toccarsi proprio nel corso dell'ultimo giro con Dazzan che comunque precede l'avversario di una manciata di secondi. Nella seconda manche Brand prende subito il comando della gara, mentre dietro il duello Cutrera Spatafora tiene vivo l'interesse. Nel corso del 5. giro Spatafora supera il pilota della Jaguar, ma quando cerca di attaccare Brand all'ultimo giro va in testa coda. Colombo e Schenetti che lo seguono, frenano per non centrarlo, ne approfitta Sartori che chiude la manche terzo dietro Cutrera. Nuovo contatto tra Rebai e Dazzan con il primo rimasto senza freni alla variante bassa. Nel 3. raggruppamento Favero con la Mazda Rx7 e il migliore, mentre Monti sulla pista di casa deve accontentarsi del secondo posto. Nurminen terzo non riesce ad inserirsi nel duello tra i due piloti del Team Venturini. Nel 4. vittoria di Trione che comunque fatica più del previsto per piegare la resistenza di un Liberatore quanto mai grintoso e di Zambelli.

Maurizio Masini

VELOCITA' IN CIRCUITO

Imola (Bo), 3 ottobre 1993

Campionato Italiano Supercar Gt

Nona gara della serie

Le classifiche

1. raggruppamento: 1. Brand (Ferrari F.40) 16 giri a 30'52"445 alla media di 156,713 kmh; 2. Spatafora (Ferrari F.40) a 11"900; 3. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 13"502; 4. Colombo (Ferrari F.40) a 27"832; 5. Sartori (Ferrari F.40) a 35"488; 6. Schenetti (Porsche 911 Turbo S) a 37"670.

□ **Giro più veloce:** Brand in 1'54"254 alla media di 158,804 kmh.

2. raggruppamento: 1. Larrauri (Ferrari 348) 16 giri in 32'00"673 alla media di 151,147 kmh; 2. Dazzan (Porsche Rsr) a 38"276; 3. Rebai (Porsche Rsr) a 53"393.

□ **Giro più veloce:** Larrauri in 1'58"839 alla media di 152,677 kmh.

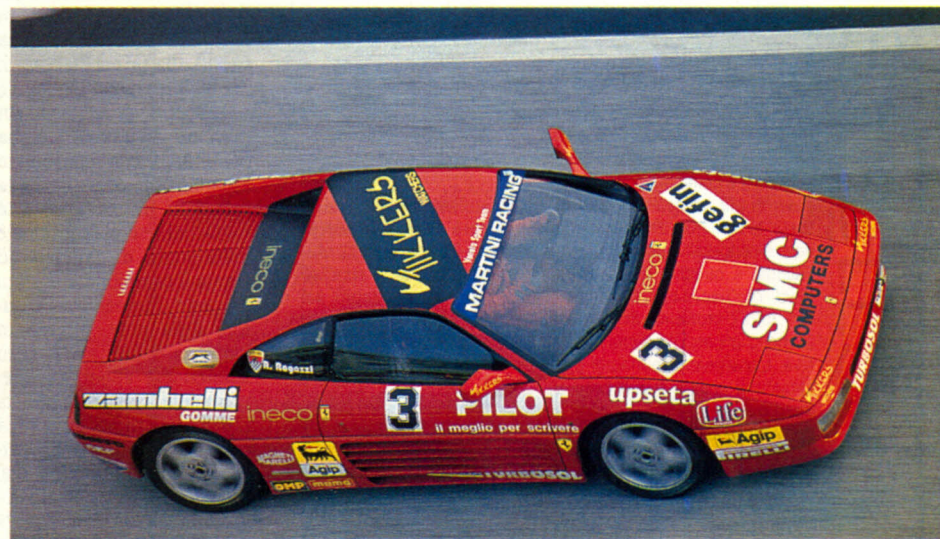
3. raggruppamento: 1. Favero 16 giri in 33'05"579 alla media di 146,206 kmh; 2. Monti a 3"341; 3. Nurminen a 4"675; 4. Cantera a 2'15"143 (tutti su Mazda Rx7).

□ **Giro più veloce:** Monti in 2'02"538 alla media di 148,068 kmh.

4. raggruppamento: 1. Trione 16 giri in 35'35"246 alla media di 135,958 kmh; 2. Liberatore a 2"226; 3. Zambelli a 2"545; 4. «Bialetti» a 2 giri (tutti su Alfa Romeo Sz).

□ **Giro più veloce:** Trione in 2'11"642 alla media di 137,828 kmh.

Classifica campionato (dopo nove prove): 1. Brand 82,2 punti; 2. Monti 59,5; 3. Larrauri 59,4; 4. Cutrera 50,6; 5. Nurminen 47,3; 6. Trione 44,1; 7. Colombo 38,8; 8. Cantera 36,9; 9. Buganè 32,9; 10. B. Rebai 28.



ImmaginiPHOTO4



VELOCITA' IN CIRCUITO

Imola (BO), 3 ottobre 1993

Challenge Ferrari 348

Nona gara della serie

La classifica: 1. Ragazzi 16 giri in 34'45"879 alla media di kmh. 139,175; 2. Giudici a 17"133; 3. Rossi a 20"039; 4. Giraudi a 24"914; 5. Baron a 25"123; 6. Benaduce a 33"849; 7. Castellano a 42"061; 8. Pietra a 49"244; 9. Pellin a 1'22"712; 10. Boni a 1'24"353; 11. Moranelli a 1'58"734; 12. Maselli a 2'16"876; 13. Cianfoni a 2'30"571; 14. Farina a 1 giro; 15. Baldi a 1 giro; 16. Feola a 3 giri; 17. Polani a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Ragazzi in 2'08"217 alla media di kmh 141,510.

I SICILIANI

Protagonisti in F. 2000 i fratelli Merendino hanno per il '94 un obiettivo: tornare in F.3 al top

MAURIZIO MASINI

Michele e Francesco Merendino palermitani fanno parte sicuramente di una famiglia che ha dato e tuttora molto sta dando allo sport automobilistico siciliano. È sufficiente ricordare l'ultima Targa Florio, quella del 1977, per trovare nell'albo d'oro quell'«Apache» che, padre dei due protagonisti del Trofeo F.2000 1993, dominò l'ultima edizione dell'epica gara su strada siciliana vincendola in coppia con Restivo al volante di una Chevron Bmw B37.

«In famiglia l'unica che ha tutte le rotelle a posto — precisa scherzosamente Michele, leader del Trofeo F.2000 — è mia madre. Il 19 settembre quando io ero a Varano con Francesco, mio padre era a Porto Cervo con una F.1 e mia sorella Paola stava disputando un concorso ippico. Mamma è l'unica che viene raramente in autodromo perché è troppo apprensiva, papà è il nostro più accanito tifoso».

— **Siete impegnati a tempo pieno nello sport?**

«Mio fratello studia, gli mancano sei esami per laurearsi in economia e commercio e forse è quello più concentrato sulle corse. Io ho il mio lavoro avendo una concessionaria d'auto a Palermo e quindi il lunedì mi devo rituffare negli impegni con tutti i problemi che oggi esistono anche in questo settore. L'obiettivo di entrambi è cercare di andare avanti nello sport dell'auto e quindi le gare non sono solo divertimento, comunque entrambi stiamo pensando al nostro futuro anche al di fuori di questo ambiente».

— **È più difficile vincere un campionato o vendere auto?**

«Sicuramente vendere auto».

— **L'attività sportiva di Michele e Francesco un giorno potrà disgiungersi?**

«Siamo fratelli — aggiunge Francesco — prima di tutto nella vita, ma anche nelle corse, quindi finché riusciremo a correre entrambi lo faremo. Il giorno che decideremo di smettere lo faremo assieme».

— **Dopo un paio di stagioni in Formula Alfa Boxer dove**



PHOTO4

«La stagione '92 con la Ralt è stata sfortunata: abbiamo perso tempo e soldi»

avete ottenuto ottimi risultati, sempre correndo per la Scuderia Ateneo, nel '92 siete arrivati in F.3. I risultati sono stati scarsi e quindi nel '93 avete deciso di scendere in F.2000.

«Quella è stata una stagione sfortunata — continua Michele — perché il Team Bmw aveva scelto i telai Ralt. Un vero fallimento la Rt 36, abbiamo perso tempo e denaro. Considerato l'ambiente veramente poco rilassante ed il fatto che il nostro budget era sufficiente a fare una stagione con un top team in F.2000 e non in F.2, abbiamo optato per la prima soluzione scegliendo la Rc Motorsport. Al di là delle capacità tecniche della squadra siamo arrivati in una «famiglia» e per il nostro rilancio è stato importantissimo. Ad ottobre abbiamo in programma un test in F.3000 con il Team Crypton, ma il nostro obiettivo più realistico per il 1994 è tornare in F.3 con una delle squadre più qualificate di quella categoria».

In basso, Francesco Merendino vincitore della gara di F.2000 Per la conquista del titolo suo fratello Michele, giunto solo 4., dovrà attendere l'ultima gara. Moscatelli, a fianco, ha finito la sua corsa nella sabbia. Sotto a destra, podio delle Barchette Maserati: Corradi vincitore con Tamburini e Bscher nell'ordine



F. 2000 □ MICHELE RIMANDA LA FESTA
E il successo va a Francesco

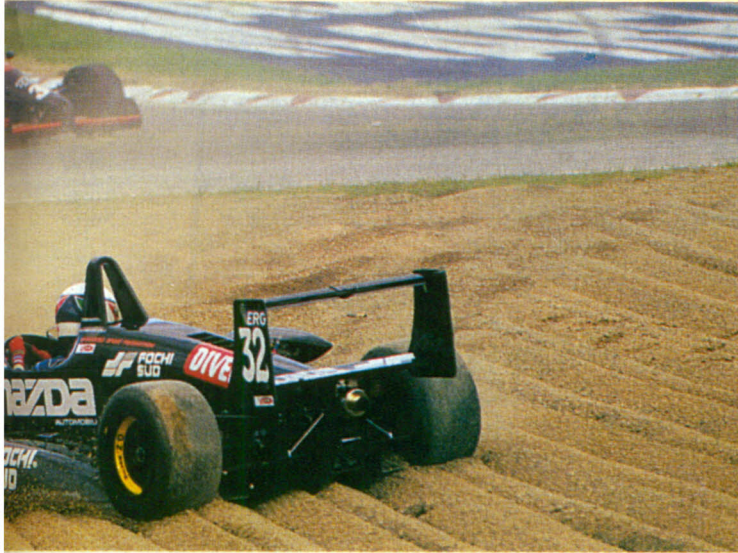
IMOLA — Approfitando anche di una incertezza del fratello Michele, Francesco Merendino ha vinto con bella sicurezza la penultima prova del Trofeo Fisa precedendo sul traguardo Dubbini e Scilla al termine di una gara condotta con autorità e senza la minima sbavatura. Il palermitano, autore di una partenza fantastica, ha risolto alla prima staccata il duello diretto con Dubbini e poi, dopo aver acquisito un margine di tranquillità, ha controllato con consumata esperienza la corsa fino alla fine. Chi invece forse si è fatto tradire dalla tensione e dalla voglia di chiudere ad Imola il campionato, è stato Michele Merendino. L'autore della pole, proprio in partenza infatti, si è fatto sorprendere e poi ha ulteriormente compromesso la possibilità di chiudere la corsa al titolo per un contatto con Famà. Il pilota del Team Rc Motorsport si è comunque reso protagonista di una fantastica rincorsa riuscendo a risalire fino al quarto posto e ora così gli manca un solo punto per aggiudicarsi il Trofeo che sinceramente ha già ampiamente meritato. Quando si accende la luce verde Michele Merendino ha un'incertezza e subito lo sfilano con prontezza Dubbini, Francesco Merendino, Scilla e Famà. Alla staccata della Tosa Francesco Merendino allunga la frenata e supera Dubbini. Michele Merendino, che cerca di non per-

dere ulteriori posizioni, è quasi accompagnato sull'erba da Famà e così sfilata ottavo. Al termine del 1. giro dietro a Francesco Merendino passano Dubbini, Scilla e Famà. Mentre in testa la gara non ha sussulti, dietro Michele Merendino è scatenato ed inizia una fantastica rincorsa che lo vede risalire progressivamente; prima supera Rigoldi, poi quando affronta Mastronardi i due fanno cose incredibili per circa un giro, ma poi finiscono per toccarsi alla quinta tornata alla curva della Rivazza. All'ottavo giro escono in variante Stranieri ed Emiliani, mentre Ma-

stronardi che ha avuto la peggio nel contatto con Michele Merendino, riesce a proseguire ed alla fine chiude in tredicesima posizione. Il siciliano continua la sua rincorsa a suon di giri veloci ben coadiuvato da una monoposto che non accusa alcun difetto. Supera Pagani e negli ultimi due giri si avvicina minaccioso a Scilla che nel frattempo è andato in crisi di gomme. Mentre Francesco Merendino vince davanti a Dubbini, Scilla riesce a contenere Michele Merendino quarto davanti a Pagani, Famà, Rigoldi, Bertolucci e Ferraresi.

Maurizio Masini





MASERATI □ A VALLELUNGA

La quarta per Corradi

VALLELUNGA — L'ultima prova del Grantrio Maserati, col titolo già assegnato al danese John Nielsen, ha visto ancora una vittoria di Bruno Corradi, la quarta nella serie. Soltanto «l'ospite» Antonio Tamburini è riuscito a contrastare con efficacia la superiorità dell'altoatesino, nonostante il pilota toscano fosse al debutto con una vettura sport il suo distacco si è sempre mantenuto tra i 2 e i 3 secondi e mezzo. I due piloti italiani hanno fatto gara a sé, dalla griglia di partenza dove occupavano la pole e la seconda posizione, fino all'abbassarsi della bandiera a scacchi, tanto che in terza posizione Bscher si è classificato a 1 minuto e 29". Alle spalle di Corradi e Tamburini, pur con le solite limitazioni di uno schieramento ristretto, la gara sul circuito romano non ha annoiato. Jorgen Nielsen al semaforo verde scattava bene, dalla 7. posizione alla fine del primo giro era già 4. seguito da un trenino compatto formato da: Andersen, Bscher e Bruno De Cillia. I tre inseguitori si fanno sotto al danese che al 10. giro viene passato al Tornantino da Andersen e Bscher,

poi al 13. passaggio da De Cillia. Nielsen rimane nella scia dell'austriaco e questo quartetto continua a farsi battaglia, mentre Menegatto, al quale è saltata la 2. marcia, e Appels sono ormai staccatissimi. Al penultimo giro si risolve la lotta per il terzo posto, con Andersen che arriva lungo in frenata al Semaforo e Bscher che lo infilza. Sfortunata la prestazione del giovane Andreas Fuchs che con una condotta regolare teneva la 3. piazza fino all'11. giro, quando era costretto al ritiro per un problema meccanico. Terminato il Grantrio, la prossima occasione per vedere in azione le Barchette del tridente è per dicembre con l'esibizione al Motor Show di Bologna.

Enrico Azzini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Valllunga (Roma), 3 ottobre 1993

Grantrio Barchetta Maserati

Ultima gara della serie

La classifica: 1. Corradi 20 giri in 27'39"909 alla media di 138,802 kmh; 2. Tamburini a 3"540; 3. Bscher a 1'29"219; 4. Andersen a 1'37"271; 5. De Cillia a 1 giro; 6. Nielsen a 1 giro; 7. Menegatto a 1 giro; 8. Appels a 2 giri; 9. Fuchs a 10 giri.

□ **Giro più veloce:** Corradi in 1'22"212 alla media di 140,125 kmh.



PHOTO4

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 3 ottobre 1993

Trofeo Fisa F. 2000

Nona gara della serie

La classifica: 1. Merendino F. (Dallara Vw 392) 16 giri in 29'29"755 alla media di kmh 164,036; 2. Dubbini (Dallara Vw 291) a 3"109; 3. Pagani (Dallara Ar 391) a 14"570; 4. Merendino M. (Dallara Vw 392) a 9"681; 5. Pagani (Dallara 391 Ar) a 14"570; 6. Fam (Dallara 391 Ar) a 15"213; 7. Rigoldi (Dallara 392 Ar) a 15"835; 8. Bertolucci (Dallara Vw 392) a 31"604; 9. Ferraresi (Dallara Vw 392) a 33"264; 10. Raimondi (Dallara Vw 391) a 38"543;

11. Maccari (Dallara Ar 391) a 50"837; 12. Stremmenos (Dallara Ar 392) a 52"322; 13. Mastronardi (Dallara 391 Ar) a 52"841; 14. Amaduzzi (Dallara 391 Ar) a 1'00"695; 15. Popolizio (Dallara 392 Ar) a 1'02"096; 16. Lusuardi (Dallara 391 Ar) a 1'18"179; 17. Meloni (Dallara Vw 392) a 1'19"340; 18. Vergani (Dallara 392 Ar) a 1'31"287.

□ **Giro più veloce:** M. Merendino in 1'48"495 alla media kmh. 167,233.

Classifica del campionato dopo nove prove:

1. Merendino M. p. 38; 2. Famà 30; 3. Merendino F. e Dubbi 28; 5. Scilla 26; 6. Mastronardi 23; 7. Meloni 12; 8. Pagani 11; 9. Rigoldi 10; 10. Carta 9.

PHOTO4



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 OPTIONAL6 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

IL CASO

Dopo il rally del Vino e Palio anche le gare di Canelli e 111 Minuti non si sono corse. Scopriamo il perché...

MASSIMO DELLEPIANE

Che la prima zona della Coppa Italia rally 1. serie non viva quest'anno una stagione esaltante, dal punto di vista delle gare effettuate, lo testimoniano i tre rally annullati (Canelli, Vino e Palio, 111 Minuti). Da una parte la crisi economica e la relativa carenza di sponsor, dall'altra, come è accaduto nell'ultima gara annullata (il rally 111 Minuti), problemi di viabilità creati dal recente maltempo, sono alla base di queste emparse.

— **Dopo un lungo tira e molla è saltato il rally di Canelli organizzato da Giuseppe Terzuolo.**

«Le difficoltà create della congiuntura economica hanno di fatto alzato bandiera bianca ad alcuni dei miei collaboratori. Di comune accordo abbiamo quindi deciso di annullare il rally e di prenderci, anche per il prossimo anno, una pausa di riflessione, in attesa di ritrovare l'adeguata copertura economica».

Due i problemi che si sono creati nel rally dei Vini e del Palio. Da una parte l'estrema difficoltà nell'ottenere i permessi prefettizi e dall'altra la complessità nel trovare gli sponsor. Del tutto diversi sono stati i motivi dell'annullamento della terza gara: il rally 111 minuti. Infatti in questo caso so-

no state le condizioni meteorologiche a far decidere gli organizzatori a soprassedere. A dimostrare la buona volontà è il fatto che si era cercato di far partire in ogni modo la manifestazione la settimana successiva alla prima emergenza che aveva colpito il vercellese.

«Avremmo dovuto aspettare fino a venerdì o magari fino al sabato mattina — afferma Italo Uccelli presidente del comitato organizzatore del 111 minuti — con il rischio che se il nuovo nulla osta non fosse giunto in tempo avremmo dovuto rimandare a casa un'altra volta dopo le verifiche tecnico-sportive, tutti quanti. Come era successo appunto la settimana prima».

— **Quindi una decisione irrinunciabile quella di annullare la gara?**

«Una decisione di rispetto nei confronti dei piloti, meccanici, commissari e naturalmente del pubblico. Inoltre la macchina organizzativa deve muoversi con largo anticipo al fine di garantire la sicurezza sia dei concorrenti che degli spettatori». A questo punto la Coppa Italia 1. zona si concluderà il prossimo 24 ottobre con il rally Team 971 dove, a quanto dicono gli stessi organizzatori, non mancheranno certo i concorrenti.

Il rally di Carmagnola è una delle quattro gare sin qui corse in 1. zona

BIANCHI

RALLY DI CARMAGNOLA 1993

IAT esseffecar FIAT

DI CLAUDIO



ALPENPOKAL □ LA COPPA AD ANGELASTRI

Ma la gara è di Monforte

MISANO — Finalmente qualcuno è riuscito a rompere l'emgemonia di Sandro Angelastri. A Misano il pilota elvetico ha conquistato la certezza matematica del titolo '93 della Carrera Alpenpokal, dopo quello già conquistato lo scorso anno; ma la gara è stata vinta da un grande Maurizio Monforte, in testa dal primo all'ultimo giro. Il milanese è stato velocissimo già in partenza, bruciando al semaforo il poleman Angelastri che si è fatto sfilare anche da Lilan Keller che è riuscita anche a portarsi al comando, ma solo per mezzo giro. Infatti prima ancora della conclusione della tornata Monforte superava l'elvetica, e da quel momento non ha più mollato la posizione incrementando anzi il suo vantaggio ad ogni giro. Alle sue spalle la Keller doveva cedere anche a Calderari e Angelastri, che iniziavano una lotta accesa per il 2. posto; al 12. giro il leader del campionato è riuscito ad infilare il rivale alla

curva del Carro, ma solo per ricedergli la posizione due giri più tardi. Monforte quindi ha tagliato il traguardo finale mentre vittorioso, dopo due stagioni di ottimi piazzamenti, davanti a Calderari; all'ultima curva anche la Keller ha avuto ragione di Angelastri, che quindi ha concluso solo 4. Da segnalare anche la bella gara di Matteo Cassina, risalito dall'8. al 5. posto.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Fo), 3 ottobre 1993
Porsche Carrera Alpenpokal
 Settima gara della serie

La classifica: 1. Monforte M. 16 giri in 28'10"171 alla media di 138,362 kmh; 2. Calderari a 6"449; 3. Keller a 8"154; 4. Angelastri a 8"719; 5. Cassina a 20"755; 6. Kuba a 23"335; 7. Appenzeller a 23"755; 8. Mastropietro a 46"153; 9. Marsiaj P. a 1'02"034; 10. Michelotti a 1'02"170; 11. Ciovenzana a 1'16"190; 12. Giribaldi a 1'22"965; 13. Gianotti a 1'25"366; 14. Monforte G. a 1 giro; 15. Marsiaj M. a 8 giri; 16. Hampa a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** M. Monforte in 1'44"062 alla media di 140,454 kmh.

ACTION



RALLY 1. SERIE □ SECONDO SUCCESSO STAGIONALE

Dopo due speciali Di Benedetto leader



ACTION

FAVARA — Seconda vittoria stagionale dopo il «Primavera» per Sergio Di Benedetto e Salvatore Riolo. I due sono andati in testa, alla quarta edizione del Fabaria Rally, sin dalla seconda prova speciale quando staccavano di un secondo il palermitano Mimmo Gugliardo. Il pilota dell'Ateneo non smetteva un momento d'inseguire la Sierra del battistrada facendo registrare il miglior tempo in ben sei prove speciali sfruttando appieno i cavalli della Ford Escort Cosworth nonostante montasse gomme usate ma senza recuperare il ritardo che si stabilizzava alla fine in 12". I vincitori su una Ford Sierra Cosworth che l'intervento dell'assistenza della Pro-Motor.Sport. ha reso quasi perfetta lungo tutto il percor-

so si sono aggiudicati, sei delle dodici prove speciali in programma raggiungendo un vantaggio massimo di 25" dopo la settima frazione che risultava fatale per la Peugeot 205 Gti di Di Lorenzo fino a quel momento settimo. Precedentemente si erano ritirati l'agrigentino Michele Vella col motore ammutolito della sua Peugeot 205 Gti a poche centinaia di metri dalla fine del primo tratto cronometrato ed il palermitano Parisi su Opel Astra Gsi per rottura del cambio tre prove speciali dopo. Per il resto della compagnia non è rimasto altro che contenere il ritardo dai due di testa in termini accettabili e Maurizio Plano per nulla contento della sua Lancia Delta Hf alquanto ballerina ha potuto conser-

vare il gradino più basso del podio avvantaggiato dal ritiro del palermitano Renato di Miceli col cambio rotto sulla sua Ford Escort Cosworth mentre era intento a difendere la sua preziosa terza posizione che gli avrebbe permesso di mantenere in Coppa Italia un sufficiente vantaggio su Di Benedetto che dopo il successo in questa quarta prova lo insegue più da vicino con soli 30 punti di distacco. Nelle posizioni di rincalzo un'ottima prestazione la forniva Faro su Ford Sierra e Poante su Renault 5 Gt Turbo, quarto e quinto, davanti ad uno sfortunato Rindone in ritardo dopo metà gara per la rottura del manicotto dell'intercooler della sua Lancia Delta che lo costringeva ad una serrata rimonta fino ad un

insperato sesto posto per soli 2" meglio di Bruculeri su Fiat Uno Turbo che andava ad occupare la settima piazza.

Alle sue spalle «Gordon» il medico volante che su una Renault 5 Gt Turbo e con la sua proverbiale regolarità riusciva a concludere all'ottavo posto tra i top ten dove hanno trovato modo di mettersi in evidenza Fazzi su Opel Astra Gsi vittima di un errore cronometrico in seguito corretto e Capraro su Peugeot 309 Gti. Al traguardo 34 equipaggi su 49 partiti.

Matteo Russo

RALLY 1. SERIE

Favara (Ag), 3 ottobre 1993

4. Fabaria Rally

Gara valida per la Coppa Italia 7. zona.

Le classifiche

Assoluta: 1. Di Benedetto-Riolo (Ford Sierra Cosworth) in 49'05"; 2. Gugliardo-Consiglio (Ford Escort Cosworth) a 12"; 3. Piano-Di Prima (Lancia Delta Hf) a 2'57"; 4. Faro-Tortorici (Ford Sierra Cosworth) a 3'19"; 5. Posante-Bono (Renault 5 Gt Turbo) a 4'49"; 6. Rindone-Virzi (Lancia Delta Hf) a 4'54"; 7. Bruculeri-Sicilia (Fiat Uno Turbo) a 4'56"; 8. «Gordon»-Pinzolo (Renault 5 Gt Turbo) a 5'22"; 9. Fazzi-Comito (Opel Astra Gsi) a 5'29"; 10. Capraro-Nucci (Peugeot 309 Gti 16V) a 5'36".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Milioto-Presti in 54'46"; 2. Vassallo-Mendolia a 15"; 3. Montalbano-Vetro a 29"; 4. Castro-Zarcone a 50"; 5. Catalano-Tuzzolino a 2'52"; 6. Sciaratta-Farruggia a 3'21"; 7. Macaluso-Valenti a 3'43"; 8. Salvaggio-Fallea a 6'17"; 9. Panta-Mosca (Peugeot 106 Xn) a 8'46"; 10. Buggem-Favata a 9'35" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 2000: 1. Fazzi-Comito (Opel Astra Gsi) in 54'34"; 2. Capraro-Nucci (Peugeot 309 Gti) a 7"; 3. Piparo-La Rosa (Opel Kadett Gsi) a 50"; 4. Alessi-Riva (Renault Clio 16V) a 50"; 5. Pitruzzella-Caramazza (Peugeot 309 Gti) a 2'16"; 6. Caramazza-Airò (Peugeot 205 Gti) a 2'34"; 7. Ciaccio-Ciaccio (Peugeot 205 Gti) a 3'59"; 8. La Lomia-Antonino (Opel Corsa Gsi) a 4'04"; 9. Di Trapani-Vivonetto (Opel Corsa Gsi) a 4'56".

Classe 2500: 1. Posante-Bono in 53'54"; 2. Bruculeri-Sicilia (Fiat Uno Turbo) a 7"; 3. «Gordon»-Pinzolo a 33"; 4. Di Miceli-Ciaccio a 4'20" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Gugliardo-Consiglio (Ford Escort Cosworth) in 49'17"; 2. Piano-Di Prima (Lancia Delta Hf) a 2'45"; 3. Rindone-Virzi (Lancia Delta Hf) a 4'42"; 4. Bruno-Chille (Mazda 323 Gt-R) a 6'09".

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Sollano-Patti (Opel Manta Gsi) in 55'08"; 2. Apolloni-Di Salvo (Opel Corsa Gsi) a 57"; 3. Pinto-Carollo (Peugeot 106 XSi) a 2'52"; 4. Feo-Feo (Opel Corsa GSi) a 4'21"; 5. Di Giorgio-Cardella (Opel Corsa Sr) a 17'34".

Classe oltre 2500: 1. Di Benedetto-Riolo (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) in 49'05"; 2. Faro-Tortorici (Ford Sierra Cosworth) a 3'19".

Sopra, partenza dell'Alpenpokal con Monforte, vincitore della gara che scatta meglio di tutti. Sotto, Calderari è secondo, precede Angelastri, quarto e quindi matematicamente campione della Coppa. A fianco, Di Benedetto vincitore del Fabaria rally



GALLA

PORSCHE □ LA PIOGGIA METTE IN CRISI DE CASTRO

Nel segno di Haupt

MISANO — È stata la pioggia a sovvertire i pronostici della 6. prova della Targa Tricolore Porsche. Quello che doveva essere un facile successo per Renato Mastropietro e la sua potentissima 911 Turbo S, si è trasformato in una gara combattutissima, vinta alla fine dall'austriaco Claudio Haupt su 911 Carrera Rs davanti alla vettura gemella di Pierluigi Bottini. I primi giri, disputati su pista asciutta, hanno visto infatti andare al comando il pole-man Mastropietro davanti a De Castro. e Haupt; ma già dopo la 3. tornata la pioggia ha iniziato a cadere e, tra i primi testa-coda, la situazione di classifica

si è radicalmente mutata. Haupt al 3. giro si è liberato di De Castro, meno a suo agio sulla pista umida, e solo due giri più tardi superava anche Mastropietro il quale al giro successivo, dopo una leggera uscita di pista, preferiva abbandonare. Haupt conduceva quindi la gara davanti a De Castro, ma dietro ai due risaliva Bottini che, solo 7. al primo giro, al sesto occupava già la terza posizione: alle spalle dei tre invece si assisteva ad una bellissima lotta tra il gruppetto delle 944 Turbo Cup con Ruscalla, Barbieri, Monforte e Corongi a cui si aggiungevano le 911 di Grisa e Passerini. In testa Haupt condu-

ceva con una certa tranquillità, mentre alle sue spalle Bottini si faceva sotto a De Castro, il sorpasso è avvenuto al 12. giro dopo di ché Bottini, già pago del 1. posto in Classe 2, ha rinunciato a tentare di raggiungere Haupt. Sul podio sono saliti quindi Haupt, Bottini e De Castro. In Classe 1 ancora un successo del bravissimo Carlo Giudice (10. assoluto).

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano Adriatico (Fo), 3 ottobre 1993

Targa tricolore Porsche

Sesta gara della serie

La classifica: 1. Haupt (911 Carrera Rs) 16 giri in 34'15"311 alla media di

113,781 kmh; 2. Bollini (911 Carrera Rs) a 8'219; 3. De Castro (911 Carrera Cup) a 17"901; 4. Grisa (911 Carrera Rs) a 1'06"713; 5. Passerini (911 Carrera Cup) a 1'06"729; 6. Ruscalla (944 Turbo Cup) a 1'07"905; 7. Barbieri (944 Turbo Cup) a 1'08"764; 8. Monforte G. (944 Turbo Cup) a 1'09"288; 9. Corengi (944 Turbo Cup) a 1'13"356; 10. Giudice (911 Carrera 3.0) a 1'21"269; 11. Borret (911 Carrera 3.2) a 1'27"184; 12. Monti (911 Carrera Cup) a 1'24"114; 13. Zoccali (911 Carrera Rs) a 1'44"331; 14. Crispolti (944 Turbo Cup) a 1'57"896; 15. Gervasoni (911 Carrera 2.7) a 1 giro; 16. Mattio (911 Carrera Cup) a 1 giro; 17. Bollani (911 Carrera Cup) a 1 giro; 18. Drovetti (911 Carrera Rs) a 1 giro; 19. De Noha (911 Carrera 3.2) a 1 giro; 20. Benedetto (944 Turbo Cup) a 1 giro; 21. Pasini (911 Carrera 3.2) a 1 giro; 22. Bossoli (944 Turbo Cup) a 1 giro; 23. Bocciaardi (911 Carrera 3.2) a 1 giro; 24. Accardi (911 Carrera 3.2) a 2 giri; 25. Spada (944 Turbo 2.5) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Mastropietro in 1'64"771 alla media di 127,349 kmh.

A Fasano i big del Gr. N non partono

Il gruppo dei piloti in testa alla classifica assoluta del Gruppo N, vale a dire «Susy», Giobbi e Pichler non hanno preso parte alla seconda manche della cronoscaltata di Fasano. Susy ha comunque vinto matematicamente il titolo tricolore con 94,8 punti, quelli raggiunti nell'ultima prova, la Monte Erice. I piloti non partiti hanno contestato l'operato del direttore della gara, Gianni Resta. Durante le prove del sabato, a causa dell'asfalto bagnato, Resta ha deciso di interrompere le prove, dando ai piloti solo la possibilità di verificare il percorso sfilando in fila indiana, tutti insieme e per una volta dietro una pacecar, allestita per l'occasione. «Questo fatto ha condizionato inevitabilmente l'intera competizione poiché ha impedito ai piloti di effettuare prove su di un percorso dove si raggiungono velocità fra le più alte di tutte le competizioni italiane in salita. La cosa migliore sarebbe stata attendere qualche ora in modo che le condizioni del tempo migliorassero prima di prendere decisioni che hanno costretto molti conduttori a rischiare oltre il dovuto» ha dichiarato «Susy».

■ MESTRE. L'Ac Venezia, in collaborazione con La Volante d'Oro, scuderia formata soprattutto da agenti di Polizia, organizza il 1. Slalom Città di Mestre. La competizione, che si svolgerà su un apposito tracciato ricavato nel centro di Mestre, è in programma il 24 ottobre e prevede due manche: verifiche e gare sono concentrate nella stessa giornata. Per informazioni contattare i seguenti numeri telefonici: 041/5310362; 0336/492491. Le iscrizioni vanno inoltrate all'Ac Venezia, Ufficio Sportivo, via Ca' Marcello 67/A, 30174 Mestre-Ve.

■ ALASSIO. È stato confermato per domenica 24 ottobre il 1. slalom Città di Allassio, organizzato dalla scuderia Tre Torri nella cittadina ligure, su un percorso di due chilometri. Le verifiche tecniche sono previste al mattino dalle ore 8 alle 10,30, mentre la gara partirà alle 13,30. Per informazioni telefonare ai numeri 0182/541580-20388, mentre le iscrizioni possono essere inviate per raccomandata alla Scuderia Tre Torri C.P. 302, 17031 Albenga (Sv).

SALITA □ PRIMO SUCCESSO DEL TOSCANO

Non è oscura la Selva di Danti

FASANO — Per Fabio Danti il primo successo assoluto stagionale è arrivato proprio nella 36. edizione della Coppa Selva di Fasano, ultima prova di campionato italiano della montagna. La vittoria del pilota toscano, alla guida di una Lucchini-Alfa Romeo, non ha meravigliato più di tanto: la sistematica assenza in questa classifica pugliese del pluriridato Mauro Nesti lo poneva sin dalla vigilia della gara brindisina come il favorito numero uno. Nella prima manche dell'ultimo appuntamento tricolore è stata la pioggia a farla da padrona, rilanciando quelle vetture che disponevano della trazione integrale. Fra queste figurava la Lancia Delta del fasanese Oronzo Pezzolla, autore della migliore prestazione assoluta nel corso della prima frazione della gara, e la Ford Escort Cosworth del napoletano Maurizio Arfè segnalatosi come il pilota più veloce del Gruppo N in entrambe le manche. Pasquale Irlando, vincitore della passata edizione su una Osella Pa/9, si è imposto con scioltezza nella categoria riservata alle vetture Formula due litri, dimostrando di trovarsi a suo agio anche sul bagnato. Il pilota di Locorotondo, gareggiando fuori concorso con una Dallara 391-Alfa Romeo, nella corsa di casa è risultato il più veloce in assoluto facendo perfino meglio dello stesso Danti, tanto da fermare i cronometri sul tempo di 5'30"51. Qualche attimo di tensione, per via del tracciato ridotto ad un acquitrino, c'è stato per Emilio Scola: il cosentino, uno dei pochi piloti a prendere il via con una vettura Sport, ha picchiato la sua Prz-Alfa Romeo in prosimità del tornante della «Vernesina» per aver bloccato le ruote sull'asfalto, reso viscido dalla pioggia. Stessa sorte è toccata al pescarese Palma, su Peugeot 205, reso protagonista di un dritto alla curva della «Iuppitella»; episodi che fortunatamente non hanno avuto nessuna conseguenza per i piloti. Nel Gruppo N il titolo tricolore è

stato assegnato al veneto «Susy», alias Alberto Nardari, su Ford Escort Cosworth, seguito in classifica generale rispettivamente dal reatino Giobbi su Bmw M3 e da Pichler su Peugeot 205 Gti. La classifica rispecchia fedelmente quella dell'ultima prova di campionato, la Monte Erice, dal momento che i tre piloti di testa non hanno preso parte alla seconda manche della corsa. Il titolo italiano Centro-sud del vivacissimo Trofeo Cinquecento è stato conquistato dal perugino Paolo Mancini che ha preceduto nell'ordine Bongiovanni, Spagnuolo e Leogrande. La divisione riservata alle berlinette della Casa torinese è stata vinta dal fasanese Francesco Leogrande dopo un emozionante duello con Vincenzo Spagnuolo.

Massimo Manfredola



TOMAZZONI



BIONDO

Primo successo della stagione per Danti, sopra su Lucchini-Alfa Romeo, vincitore a Fasano. Irlando, a sinistra, ha gareggiato fuori classifica fra le Formula conquistando il miglior tempo della giornata. Nella salita Valsavione a Santus, a destra, è andato il Gr. N, mentre a Baribbi, sotto su Osella Pa9/90, la vittoria assoluta

VELOCITÀ IN SALITA

Fasano (Br), 3 ottobre 1993

36. Coppa Selva di Fasano

Gara valida per il Campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) in 5'33"80 alla media di 120,79 kmh; 2. Pezzolla (Lancia Delta Integrale) in 5'41"61; 3. Arfè (Ford escort Cosworth) in 5'44"98; 4. Botti (Ford Escort Cosworth) in 5'48"83; 5. Gabrielli (Ford Escort Cosworth) in 5'59"89; 6. D'Andrea (Renault 5 Gt Turbo) in 6'09"88; 7. Greta (Renault 5 Gt Turbo) in 6'14"15; 8. Poponi Vw Golf Gti 16V) in 6'18"03; 9. Guarini (Fiat Ritmo 130) in 6'20"12; 10. Laudato (Peugeot 205 Rallye) in 6'22"52.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Squillace in 6'31"95 alla media di 102,87 kmh; 2. Schiavone in 6'37"02; 3. Lepore in 6'45"62; 4. Russo in 6'56"99; 5. Manghisi in 7'30"40; 6. Rizzi in 7'34"92; 7. Magdalone in 8'42"34; 8. Lucarella in 9'12"23 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Continolo (Fiat Uno) in 8'39"40 alla media di 77,628 kmh.

Classe 1600: 1. De Dominicis (Opel Corsa Gsi) in 6'42"93 alla media di 100,06 kmh; 2. Loiacono (Opel Corsa Gsi) in 6'59"26; 3. Brescia (Opel Corsa Gsi) in 7'51"12; 4. Marino (Peugeot Gti) in 10'14"14.

Classe 2000: 1. Di Bari (Renault Clio 16V) in 6'38"84 alla media di 101,09 kmh; 2. Fornaro Paolo (Opel Astra Gsi 16V) in 6'57"70; 3. Savola (Opel Kadett Gsi 16V) in 7'19"86; 4. Vagali (Fiat Ritmo 130) in 7'25"83; 5. Montanaro (Peugeot 309 Gti) in 7'59"45; 6. Ricci (Fiat Ritmo 130) in 8'05"29.

Classe 2500: 1. D'Andrea in 6'09"88 alla media di 109,00 kmh; 2. Greta in 6'14"15; 3. Schena in 6'45"57; 4. Loprete in 6'58"99; 5. Bagorda in 7'02"17; 6. Colabellio in 7'04"31; 7. Fusebio in 7'12"81 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Arfè in 5'44"98

alla media di 116,87 kmh; 2. Botti in 5'48"83; 3. Gabrielli in 5'59"89 (tutti su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Laudato in 6'22"52 alla media di 105,40 kmh; 2. Ruggeri in 6'23"60; 3. Fogliani in 6'34"76; 4. Surace in 6'35"85; 5. De Martino in 6'42"34; 6. Telesca in 7'02"94; 7. Canino in 7'40"39 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Quaranta (Fiat Uno) in 8'32"13 alla media di 78,730 kmh.

Classe 1600: 1. D'Amico in 6'22"74 alla media di 105,34 kmh; 2. Crucitti in 6'29"50 (tutti su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Poponi (Vw Golf Gti 16V) in 6'10"03 alla media di 106,65 kmh; 2. Guarini (Fiat Ritmo 130) in 6'20"12; 3. Franzese (Fiat Ritmo 130) in 6'33"16.

Classe 2500: 1. Tommasi (Renault 5 Gt Turbo) in 6'21"91 alla media di 104,74 kmh.

Classe oltre 2500: 1. Pezzolla (Lancia Delta Hf) in 5'41"61 alla media di 118,02 kmh.

PROTOTIPI

Classe 3000: 1. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) in 5'33"80 alla media di 120,79 kmh; 2. Rodes (Lucchini) in 7'25"75.

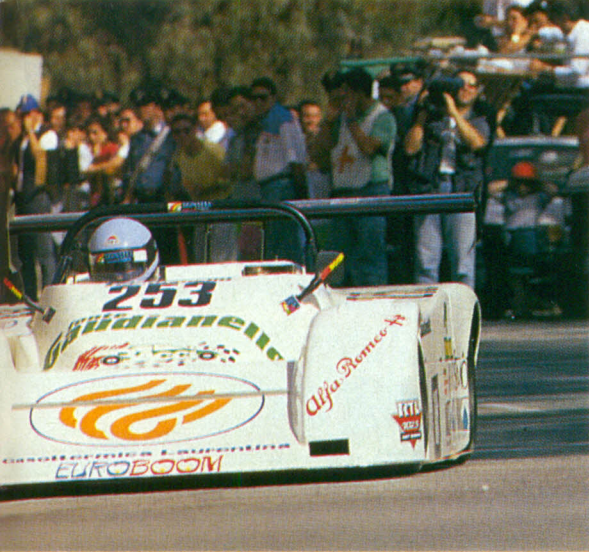
FORMULA

1. Irlando (Dallara-Alfa Romeo) in 5'30"51 alla media di 121,99 kmh; 2. Pezzolla (Dallara-Alfa Romeo) in 5'37"69; 3. De Zio (Ralt-Alfa Romeo) in 6'45"87.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Legrande in 7'02"43 alla media di 95,447 kmh; 2. Spagnuolo 7'06"14; 3. Schiavone 7'06"65; 4. Bongiovanni 7'07"36; 5. Mancini 7'08"67; 6. Ricciotti 7'09"31; 7. Bariloro 7'10"30; 8. Alastra 7'11"93; 9. De Carolis 7'17"20; 10. Dattis 7'20"36; 11. Trisciuzzi 7'23"00; 12. Pezzolla 7'25"05; 13. Pierdomenico 7'27"10; 14. Comegna 7'30"53; 15. Montagna 7'34"71; 16. Cingolani 7'34"77; 17. Tutino 7'36"18; 18. Curia 8'10"16.





TOMAZZONI



BIONDI



NELLA GARA INTITOLATA AL PADRE

Baribbi si rivela profeta in patria

CEVO — Ezio Baribbi con la sua vecchia Osella Pa9/90 è ritornato alla vittoria «in casa», conquistando il successo nella prima Cronoscalata della Valsaviore, trofeo Federico Baribbi (padre del vincitore). La gara è stata organizzata

dalla Autoconsult e Competition, una scuderia mantovana che in questa occasione ha lavorato con la collaborazione degli amministratori dei comuni interessati dal percorso, i quali già da tempo caldeggiavano una simile gara per non essere da meno di altri paesi camuni come quelli di Malegno, Ossimo e Borno, nonché di Piancamuno e Montecampione da tempo coinvolti, automobilisticamente parlando. Dato che si trattava della prima edizione e che le prove ufficiali del sabato erano state ostacolate da piogge torrenziali, tanto che il miglior tempo era stato realizzato da Santus con una Ford Super Escort di Gruppo N, non è stato possibile avere riscontri probanti. Il successo del pilota bresciano è apparso meritato, come pure quello del secondo classificato Mauro Nesti, in gara con la Lucchini Bmw. Soli 2"68 di divario, quindi, per il pilota toscano che ha festeggiato degnamente la recente conquista, con anticipo sulla fine della stagione, dell'ennesimo titolo italiano. Al terzo posto si è piazzato Rodolfo Aguzzoni su Osella 2500 e al quarto Fausto Bormolini su Stenger 2000, mentre al quinto un deludente Pino Tambone su Osella Pa9, con la quale sperava di fare un ritorno alle gare più positive. Il primo concorrente con una vettura di serie è stato il sesto assoluto Walter Santus su Ford Super Escort, che non ha avuto rivali in Gruppo N perché Mirco Savoldi, già penalizzato da una vecchia Ford Sierra 4x4, ha lamentato lungo il percorso la rottura della seconda e quarta marcia. Luca Scieghi, su Lancia Delta Hf Integrale, oltre a piazzarsi al settimo posto assoluto si è aggiudicato il Gruppo A davanti a Pietro Tosini su Ford Super Escort e a Miro Barbieri, su Bmw M3, che ha preceduto tutti nella classifica della classe A.

Francesco Spampinato

VELOCITÀ IN SALITA

Cevo (Bs), 3 ottobre 1993

1. salita di Valsaviore

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa9) in 3'18"22; 2. Nesti (Lucchini Bmw) a 2"68; 3. Aguzzoni (Osella Pa90) a 8"48; 4. Bormolini (Stenger) a 19"74; 5. Tambone (Osella Pa90) a 24"56; 6. Santus (Ford Super Escort) a 26"99; 7. Scieghi (Lancia Delta Hf) a 33"73; 8. Tosini (Ford Super Escort) a 37"61; 9. Savoldi (Ford Sierra) a 38"31; 10. Barbieri (Bmw M3) a 40"77.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ottelli in 4'33"46; 2. Mascari in 1"98; 3. Strazzer in 2"21; 4. Mendeni a 7"56; 5. Burlotti M. a 15"34; 6. Burlotti P.L. a 15"79; 7. Squassoni a 22"74; (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Guadaldi (Opel Corsa Gsi) in 4'43"52; 2. Sposetti (Peugeot 205 Gti) a 2"81; 3. Franzoni (Peugeot 205 Gti) a 3"36.

Classe 2000: 1. Manterni (Opel Kadett Gsi) in 4'20"98; 2. Sabbadini (Fiat Ritmo 130) a 4"95; 3. Barel (Opel Astra Gsi) a 6"07; 4. Armanini (Peugeot 309 Gti 16V) a 9"35; 5. Moscardi (Renault Clio 16V) a 12"16; 6. Piccinelli (Opel Kadett Gsi) a 17"59.

Classe 2500: 1. Pelucchetti in 4'11"20; 2. Galbassini (Fiat Uno Turbo) a 5"75; 3. Facchetti a 13"65; 4. Bagnara (Fiat Uno Turbo) a 17"09; 5. Baresi a 17"87; 6. Baita a 22"58 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Santus (Ford Escort Cosworth) in 3'45"21; 2. Savoldi (Ford Sierra Cosworth) a 11"32; 3. Saccomanno (Lancia Delta Hf) a 28"85.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Pieraccini in 4'23"84; 2. Pelamatti a 0"14; 3. Rizzini a 12"90; 4. Dizoli a 15"00 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Gheza (Peugeot 106 Xsi) in 4'29"35.

Classe 1600: 1. Faustinelli in 4'12"97; 2. Franzoni a 5"46; 3. Franchi a 31"95. (tutti su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Abate in 4'02"73; 2. Giudici a 5"44; 3. Invernardi a 20"11; 4. Faustini a 27"94; 5. Bonaventuri (Opel Kadett Gsi) a 36"09; 6. Porta a 46"03 (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Barbieri in 3'58"99; 2. Zerla a 0"96; 3. Bianchi a 3"84; 4. Crotti (Renault 5 Gt Turbo) a 11"70; 5. Sarini (Fiat Uno Turbo) a 31"12 (tutti gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. Scieghi (Lancia Delta Hf) in 3'51"95; 2. Tosini (Ford Escort Cosworth) a 3"89; 3. D'Alpaos (Lancia Delta 16V) a 16"83.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Nesti (Lucchini) in 3'20"90; 2. Amadio (Lucchini) in 4'04"99.

Classe 3000: 1. Santini (Symbol Sport) in 4'20"61; 2. Presti (Ermolli Sn) in 4'25"39.

SPORT

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella pa9/90) in 3'18"22; 2. Bormolini (Stenger) a 19"74; 3. Tambone (Osella Pa9/90) a 24"56.

Classe 2500: 1. Aguzzoni (Osella Pa9/90) in 3'26"70.

Classe 1300: 1. Viali (Viali) in 4'29"85.

Patete è un super campione

Con una gara d'anticipo il Superslalom ha laureato il campione del 1993. Si tratta di Pasquale Papete, giunto alla conquista del trofeo grazie a tantissimi piazzamenti, pur non avendo quest'anno mai raggiunto il gradino più alto del podio. Ma per Papete non è ancora detta l'ultima parola. Infatti il pilota torinese spera entro la fine dell'anno di aggiungere anche una vittoria assoluta al suo palmares.

■ **QATAR BAJA.** Dovrebbe svolgersi in autunno la Qatar Baja Cube, raid che prevede due sole giornate di gara con 1200 chilometri, concentrati in due lunghe tappe di km 600 ognuna. Di qui la decisione di chiamare la manifestazione Baja Cube, ossia Baja al cubo, una gara nella quale giocheranno, oltre alle potenze dei motori, anche la resistenza fisica dei piloti. La quota di partecipazione per un equipaggio-auto (sono infatti ammesse anche le moto) sarà di 4500 dollari e comprende, oltre all'iscrizione, anche il volo aereo per due persone Roma-Doha, nel Qatar, e ritorno, nonché il trasporto, con partenza e ritorno a La Spezia, del veicolo, soggiorno in Hotel di prima categoria per 6 giorni per ambedue i partecipanti. Gli interessati possono chiamare la Event Promotion, a Biella, tel. 015/ 352766 - Fax 015/352766.

■ **POMPIERI.** Dopo la Polizia di Stato e i Carabinieri, anche i vigili del Fuoco si sono dati all'automobilismo sportivo. Alla gara di formula Rally di Capriate in rappresentanza dei pompieri, ha gareggiato Sergio Maffioletti, al volante di una Peugeot 205 Rallye. Il pilota-vigile del fuoco ha ottenuto il successo nella classe 2000 del 1. raggruppamento.

■ **TEMPLI.** Difficoltà tecniche hanno costretto la Promotor Sport di Agrigento, organizzatrice del 7. Rally dei Templi in programma il 17 ottobre, a chiedere il rinvio della gara sponsorizzata dalla Regione Siciliana al 28 novembre o al 5 dicembre. Adesso la Csaì dovrà stabilire se il rally conserverà o meno la validità per la Coppa Italia 7. Zona a coefficiente 5.

SLALOM □ A BARDINETO

Un Rossi fiammante

BARDINETO — Imprendibile come non mai il ligure Erberto Rossi ha vinto per la prima volta nella sua attività sportiva lo slalom di Bardinetto, a cui hanno preso parte oltre 100 piloti in una giornata finalmente con il sole dopo tanta pioggia. Sul podio troviamo anche i due portacolori della Supergara: Gianni Mozzone (Gmg Sport) e con una vettura gemella Franco Niosi. Nelle Cinquecento si è scatenata sin dalla prima tornata una bella lotta che ha visto prevalere un outsider: Enrico Campus entrato «in forma» solo a fine stagione e in questa occasione ha dominato Fissore e Cesari (per l'occasione privo della Delta S4). Villani, invece, è stato sfortunato per aver rotto il cambio nelle prove del mattino. Nei primi dieci posti della generale troviamo al quarto posto Silvio Salino su Peugeot 205 Rallye nonché primo di Gruppo A davanti a Serembe. Al quinto posto Saracco tornato agli slalom con la Super Delta in attesa delle manifestazioni su ghiaccio. In campo femminile ha vinto Cristina Campora, su Peugeot 205 Rallye davanti a Laura Novella: per la prima anche la soddisfazione di aver vinto il titolo femminile nel Superslalom 93'. Nelle varie classi da segnalare i successi di Salvatore Giaracca su Dallara X/19, nella 1600 di Gruppo Speciale, mentre nella combattuta classe 1000 primo posto per Mino Cavaglià su A 112 davanti al giovanissimo Alex Ambrosiani, una delle rivelazioni di questo campionato che ha visto la presenza di oltre 1500 piloti in 12 gare. (m. s.)

SLALOM

Bardinetto (Sv), 3 ottobre 1993
Slalom di Bardinetto
gara valida per il Super slalom

Le classifiche

Assoluta: 1. Rossi (Er2 Sport) in 150,97; 2. Mozzone (Gmg Sport) 155,91; 3. Niosi (Gmg Sport) 157,19; 4. Salino (Peugeot 205 Rallye) 158,76; 5. Saracco (Lancia Delta 16V) 159,00; 6. Locatelli (Fiat 127 Sport) 160,82; 7. Lanteri (Renault 5 Gt Turbo); 8. Giuliano (Simca R 2) 165,68; 9. Patete (Abarth) 165,71; 10. Brugo (Renault 5 Gt Turbo) 165,92.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Campus in 181,52; 2. Fissore 182,07; 3. Cesari

183,08; 4. Villani 183,71; 5. Giordano 188,03; 6. Belcastro 188,41; 7. Scanavino 190,63; 8. Trabucco 192,34; 9. Sandroni 195,45.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Guidotti 174,84; 2. Rodani 175,81; 3. Nistri 176,94; 4. Mirto 187,36; 5. Malizia 193,54; 6. De Maria (Citroën Ax Sport) 215,28 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Giordano 184,85; 2. Pedone 187,38; 3. Tornatore 190,57; 4. Schellino 193,04; 5. Coscia (Peugeot 106 XSi) 197,09 (tutti gli altri su Opel Corsa).

Classe 2000: 1. Gilardoni (Renault Clio) in 196,30.

Classe oltre 2000: 1. Lanteri in 164,80; 2. Brugo in 165,92; 3. Lanza 167,14; 4. Acquarone 173,33; 5. De Martini 174,96; 6. Vigo 175,52 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Salino (Peugeot 205 Rallye) 158,76; 2. Costanzo (Alfa Romeo 33) 176,67; 3. Gangemi (Peugeot 205 Rallye) 187,03; 4. Bobone (Peugeot 205 Rallye) 187,77; 5. Campora (Peugeot 205 Rallye) 191,32; 6. Novella (Opel Corsa) 202,20.

Classe oltre 1600: 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 169,97; 2. Salvetti (Peugeot 309 Gti) 172,79; 3. Viglizi (Peugeot 205 Gti) 198,71.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Ponga in 188,22; 2. Comignani 188,87; 3. Briatore 195,69; 4. Lo Voi 215,09.

Classe 700: 1. Lovesio (Fiat 500) 170,20; 2. Roascio (Fiat 500) 175,50; 3. Sicurella (Fiat 126) 189,59.

Classe 1000: 1. Cavaglià 169,71; 2. Ambrosiani 171,71; 3. Brach 173,92; 4. Gregorio (Abarth 1000) 174,83; 5. Accastello 176,17; 6. Bocco (Abarth 1.000) 177,61; 7. Ambrosiani 186,38; 8. Mastrilli 187,03; 9. Salis 187,10; 10. Romeo 187,79; 11. Gatto 198,59; 12. Carbone (Abarth 1000) 204,35 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1150: 1. Locatelli 160,82; 2. Ferrari in 166,28; 3. Giordano 173,09; 4. Panaro (A 112) 174,18; 5. Berruti 175,67; 6. Scolozite 181,46; 7. Paravidi- no (A 112) 182,75; 8. Cantoni (A 112) 183,48; 9. Telani (Fiat 128 coupé) 185,65; 10. Pollini (A 112) 186,14 (tutti gli altri su Fiat 127 Sport).

Classe 1300: 1. Giuliano (Simca Rally 2) in 165,68; 2. Sandroni (Abarth Scott Warren) 167,48; 3. Cavalleri (Fiat X 1/9) 173,08.

Classe 1600: 1. Giarracca (Fiat X 1/9 Dallara) 166,21; 2. Cambiaso (Fiat X 1/9) 169,23; 3. Ghiglia (Fiat 127 Sport) 179,15; 4. Manna (Alfasud) 179,42; 5. Giacobbe (Golf) 194,28.

Classe 2000: 1. Odello (Opel Ascona) 168,07; 2. Cumino (Ford Escort) 168,23; 3. Ortolano (Opel Manta) 188,44; 4. Basso (Opel Manta) 188,67; 5. Gavotto (Lancia Beta Montecarlo) 197,62.

Classe oltre 2000: 1. Saracco (Lancia Delta 16V) 159,00; 2. Porrati (Porsche Carrera) 184,34; 3. Repetti (Alfa Romeo Gtv) 193,48.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Esposito (Fiat 126) 178,55; 2. Matterazzo (Fiat 500) 187,21.

Classe 1600: 1. Patete (Abarth) 165,71.

Classe 2000: 1. Marengo (Abarth) 166,03.

SPORT

Classe unica: 1. Rossi (Erberth R2) in 160,97; 2. Mozzone (Gmg Sport) 155,91; 3. Niosi (Gmg Sport) 157,19; 4. Cremonesi (Feder car) 225,44.



GALLA

A fianco, Erberto Rossi con la Er 2 Sport ha vinto per la prima volta lo slalom di Bardinetto, staccando nettamente la Gmg di Mozzone, sotto. Sul kartdromo di Kinisia, Giancani, sopra, con la vecchia Simca Rally 2, dotata di frontalino Abarth, si è imposto nell'omonimo slalom. Intanto Armano, a destra, tenta di... capotarsi



BIANCHI-FOTOSPORT



BIANCHI-FOTOSPORT



GALA

SUCCESSO DI GIANCANI SUL KARTDROMO

Il vincitore non è... Migliore

TRAPANI — Pochi partecipanti, ma tanto spettacolare nella Coppa «Città di Trapani», che si è disputata sul kartodromo Kinisia. La pioggia, caduta sul concludersi della prima frazione di gara, ha condizionato i pronostici della vigilia che volevano Barbaccia e Castiglione a contendersi il successo finale. Il primo, infatti, si è dovuto arrendere nella prima manche per il cedimento del semiasse, dopo avere percorso neppure uno dei tre giri della pista, rallentata dalle postazioni di birilli. La sfortuna, invece, ha perseguitato Castiglione, prima costretto ad una guida prudente per via dall'asfalto reso scivoloso dall'acqua, poi, con l'asciutto, nella seconda manche, autore di un testa-

codà alla prima staccata poiché è arrivato troppo veloce nel tentativo disperato di recuperare lo svantaggio accumulato nei confronti di Migliore. Quest'ultimo, autore della miglior prestazione nella prima manche, non ha resistito all'attacco decisivo sferratogli da Onofrio Giancani, nella fase conclusiva della gara. Per il nisseno, al volante di una Simca Rally 2, si è trattato, pertanto, della seconda vittoria assoluta nella carriera e la prima quest'anno. In terza posizione si è insediato Calogero Di Giorgi, grazie al responso cronometrico fatto segnare nella prima manche, essendo stato anche lui costretto al ritiro per la rottura del semiasse, nella seconda frazione di gara. Evola, quarto, ha

invece lamentato problemi di fissaggio a una ruota. Anche Irato, quinto, è incappato in un testacoda, nella seconda manche, che gli ha impedito di ambire ad una migliore posizione. La vittoria, tra le vetture di serie, è andata a «Discopoli». Nel Gruppo A si è imposto Giovanni Burgio.

Dario Lucchese

SLALOM

Trapani, 3 ottobre 1993

3. Coppa Città di Trapani

Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Giancani (Simca Rally 2) 181,42; 2. Migliore (Fiat X1/9) 183,77; 3. Di Giorgi (Fiat X1/9) 185,27; 4. Evola (Fiat X1/9) 185,84; 5. Irato (Fiat X1/9) 186,64; 6. Agosta (Fiat 600) 186,84; 7. Di Salvo (Fiat 126) 189,04; 8. Burgio (Peugeot 205 Rallye) 189,24; 9. Cardella (Fiat 127) 190,96; 10. «Discopoli» (Renault 5 Turbo) 190,97.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tilotta (Peugeot 205) 204,65.

Classe 1600: 1. Pirajno (Peugeot 205 Gt) 201,27.

Classe 2000: 1. Licitra (Fiat Ritmo 130) 196,93.

Classe 2500: 1. «Discopoli» 190,97; 2. Ingrassia 194,51; 3. Vaccaro (Fiat Uno Turbo) 209,26 (tutti gli altri su Renault 5 Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Burgio (Peugeot 205 Rallye) 189,24.

Classe oltre 1600: 1. «Willer» (Lancia Delta Integrale) 195,92; 2. Canzone (Fiat Uno Turbo) 195,96; 3. Conticelli (Fiat Ritmo) 202,30.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Allegrò 197,92; 2. Accursio 205,07.

Classe 700: 1. Di Salvo 189,04; 2. Reina 193,48; 3. Nicolosi (Fiat 500) 196,24; 4. Campobello 202,07; 5. Armano (Fiat 500) 210,31; 6. Machi 213,60; 7. Gugliuzza 215,09 (tutti gli altri su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Cardella (Fiat 127) 190,96; 2. Marino (Fiat 127) 197,70; 3. Spadaro (A 112) 198,35; 4. Gioacchino Arresta (Fiat Panda) 204,61.

Classe 1150: 1. Arresta 194,34; 2. Ganci 201,67; 3. Graditi (Fiat 127) 201,98; 4. Burgio S. 202,1; 5. Savona (A 112) 203,58 (tutti gli altri su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Giancani (Simca Rally 2) 181,42; 2. Migliore 183,77; 3. Di Giorgi 185,27; 4. Irato 186,68; 5. Vaccaro 193,36 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Evola 185,84; 2. Geraci 191,12; 3. Damiano 192,67 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Parisi (Lancia Beta Montecarlo) 235,62; 2. Chiofalo (Opel Kadett GTE) 237,29.

Classe oltre 2000: 1. Mandanici (Renault 5 GT Turbo) 201,60.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Agosta (Fiat 600) 186,84; 2. Galia 192,15; 3. Ascuitto (Fiat 600) 198,85; 4. Migliore 201,87 (tutti gli altri su Fiat 126).

Classe 1600: 1. Corso (Fiat X1/9) 236,52.

Classe 2000: 1. Castiglione (Fiat 600) 203,68.

F. RALLY □ TROFEO MINITALIA SENZA LOTTA

Maroni il conquistatore

CAPRIATE — Per Benvenuto Maroni quella bergamasca è diventata terra di conquista. Dopo essersi imposto nella gara di formula rally al Monte Pora si è ripetuto anche nella prima edizione del Trofeo Minitalia che ha visto ancora la scuderia Vedovati corse in veste di organizzatrice. La gara si è corsa su un percorso molto tortuoso, una specie di «toboga» con pochi e brevi rettilinei, cosa che ha messo in difficoltà chi doveva gestire auto dalle potenze rilevanti e dalle dimensioni un po' troppo ingombranti per la larghezza della pista. Così si

sono messi in bella evidenza quei piloti che portavano in gara auto piccole e con un buon motore, come Franco Pandolfi che ha concluso secondo. Grazie alla Fiat 500 prototipo che si è affinata di gara in gara, Pandolfi è diventando ormai uno dei protagonisti del finale di stagione sia nei formula rally che negli slalom. Ultimo gradino del podio per il diretto concorrente del vincitore, vale a dire Benvenuto Balzarotti al volante di uno Junior Honda. Dal punto di vista agonistico la corsa ha offerto duelli interessanti nel corso delle batte-

rie e delle semifinali con buoni spunti di spettacolo che il pubblico, assai numeroso.

Gianfranco Reduzzi

FORMULA RALLY

Capriate (Bg), 3 ottobre 1993

1. Trofeo Minitalia

gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Maroni (Junior Suzuki) 2'07"05; 2. Pandolfi (Fiat 500) 2'16"62; 3. Balzarotti (Junior Honda) 2'21"52; 4. Zanchetta (Fiat 126) 2'22"47; 5. Fiamberti (Y 10) 2'22"47; 6. Heidenreich (Porsche Carrera) 2'23"64; 7. Mattia (Ford Escort Cosworth) 2'25"23; 8. Visinoni (Fiat 500) 2'28"08; 9. Vitrani (Renault 5 Gt Turbo) 2'28"30; 10. Guerrato (Fiat X1/9) 2'29"12.

Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Radici 2'37"79; 2. Bonetti 2'38"23.

Primo raggruppamento

Classe 2000: 1. Maffioletti 2'30"46; 2. Scarpellini 2'31"01; 3. Carrara 2'37"96 (tutti su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Vitrani 2'28"30; 2. Bonfanti 2'31"25; 3. Crotti 2'35"41; 4. Asperti 2'35"75 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Secondo raggruppamento

Classe 1300: 1. Pandolfi (Fiat 500) 2'16"62; 2. Zanchetta (Fiat 126) 2'21"66; 3. Visinoni (Fiat 500) 2'28"08; 4. Guerrato (Fiat X1/9) 2'29"12.

Classe oltre 1300: 1. Fiamberti (Y 10) 2'22"47; 2. Heidenreich (Porsche Carrera) 2'23"64; 3. Dezza (Ford Escort Rs) 2'37"94; 4. Barbieri (Fiat Uno Turbo) a tre giri.

Prototipi: 1. Maroni (Junior Suzuki) 2'07"05; 2. Balzarotti (Junior Honda) 2'21"52.

Terzo raggruppamento: 1. Mattia (Ford Escort Cosworth) 2'25"23; 2. Girardi (Ford Escort Cosworth) 2'31"98; 3. Cicalca (Lancia Delta Integrale) 2'34"83.

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. HENDRICHS

CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

SCUOLA DI PILOTAGGIO HOLIDAY TRACK

6934 Bioggio-Lugano (CH)
Tel. 0041/91/506515
Fax 0041/91/506592

SCUOLA DI PILOTAGGIO VINCENZO FLORIDA

Autodromo Pergusa
Tel. 091/517941
(guida sicura, veloce e sportiva)

SCUOLA PILOTI MILANO

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

SPORT & SAFE DRIVING SCHOOL

Via A. Traversari, 29
00152 ROMA
Tel. 06/58331011 - Fax
5885330



VELOCITA'

17 OTTOBRE

MONZA
Challenge Europeo
Turismo
Sias Monza
Tel. 039/24821

FUJI

Campionato giapponese
Formula 3000
Fuji Speedway Corp.
Tel. 0081/3/32165611

CROIX EN TERNOIS

Campionato francese
Formula 3
Peugeot 905
Spider Cup
Asa Ternois
Tel. 0033/21/033013

NOGARO

Coppa Europa
Renault Clio
Asa Armagnac Bigorre
Tel. 0033/62/090249

MUGELLO

Campionato italiano
Supercar Gt
Prototipi e F.2000
Saim Mugello
Tel. 055/8495800

MAGIONE

Challenge italiano club
Trofeo Cinquecento
Amub Magione
Tel. 075/840303

23 OTTOBRE

MONZA
Trofeo Cadetti
Formula Fire
Sias Monza
Tel. 039/24821

24 OTTOBRE

GP GIAPPONE F.1 A SUZUKA
Campionato del mondo
F.3 internazionale
Suzuka Motor Sports Club
Tel. 0081/593/701465

STOCK CAR A ROCKINGHAM

Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

MAGIONE

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

RALLY

16-17 OTTOBRE

RALLY HERMES
Campionato europeo
coefficiente 2
Elpa Tel. 0030/77/91615

RALLY PAESI D'ARTE

Rallysprint
Rally Team Marinoni
Tel. 0346/71039

17 OTTOBRE

RALLY SAN CRISPINO
Rallysprint
Rubicone Corse
Tel. 0541/626394

ALTRE SPECIALITA'

17 OTTOBRE

SALITA MONTI
Coppa Csaì 2. zona
Ac Ragusa
Tel. 0932/621183

SALITA VAL D'ANAPÒ SORTINO

Coppa Csaì 2. zona
Ac Siracusa
Tel. 0931/66658

SALITA TROFEO FAGIOLI

Nazionale
Ac Perugia
Tel. 075/71941

SALITA NUORO MONTE ORTOBENE

Nazionale
Ac Nuoro
Tel. 0784/30034

SLALOM VICO EQUENSE

Campionato italiano
Rombo Team
Tel. 081/ 8904526

SLALOM S. STEFANO MAGRO

Nazionale
Ac La Spezia
Tel. 0187/511098

SLALOM COPPA NETTUNO A PERGUSA

Nazionale
Ente Autodromo Pergusa
Tel. 0935/25660

VELOCITA' SU TERRA A VITTORIO VENETO

Campionato Italiano
A.S. Alle Cave
Tel. 0438/500137

VELOCITA' SU TERRA A CASTELLETTO D'ADDA

Nazionale
Ac Sondrio
Tel. 0342/212213

FORMULA RALLY LE TERRAZZE

Nazionale
Ac Cremona
Tel. 0372/29601

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.

Chiedo scusa a tutti coloro (e sono tanti, ci scommetto) che in questi giorni si accalcano sulle strade del Sanremo. Ma questa settimana, anziché essere cattivo come al solito, vorrei utilizzare la paginetta che ho a disposizione per dire un'orazione. Funebre, però. Chi è morto? Ma i rally, insomma: non ve ne eravate accorti? E neanche da poco, a essere sinceri. Solo che se fino a un anno fa erano vivi solo grazie alla medicina intensiva — leggi: intensivi investimenti da parte del Gruppo Fiat e relative appendici più o meno ufficiali — oggi il cadavere è lì, davanti a tutti. Solo che tutti fanno finta di non accorgersene, tolto qualcuno che non ce la fa più a sopportarne il puzzo.

Alla faccia dell'orazione, direte. Il fatto è che è bastata una Lancia ritirata ufficialmente per rendere i rally uno spettacolino dove persino Toyota e Ford sono in grado di strappare l'applauso (leggi: vincere le gare). Senza una Delta «vera» fra i piedi, anche uno come Kankkunen è riuscito a diventare uno strafottente dominatore capace di stare in testa dalla prima all'ultima speciale. Lui, che i suoi primi tre titoli li ha conquistati a

furia di piazzamenti e con una laurea sul calcolo combinatorio applicato alle rotture degli altri. E questo al massimo livello, perché in Italia — tolto un vero programma finto-privato tipo Jolly Club dei tempi d'oro — in Italia, dicevo, siamo riusciti a esaltarci per i duelli all'ultima speciale fra il fordista Cunico e i due ragazzotti della Grifone. Bravi, per carità, i due ragazzotti: ma non tanto da cancellare fin dalla vigilia ogni sogno tricolore del suddetto Cunico e della sua Ford che da quando gareggiano sulle nostre strade sono i più efficaci sostenitori della intramontabile massima decoubertiniana

L'importante-non-è-vincere-ma-partecipare. Volete una riprova? Eccola. Arriva Cerrato e con una Delta, sì, ma raccogliaccica, piccola e nera mette subito nei casini chi già pensava di essere il primo campione del dopo-Lancia. E non è Cerrato che va come un fulmine, no. Ormai fa anche lui quello che può, poveretto. Ma i rally italiani potrebbe correrli a occhi bendati. Conosce per nome e cognome gli abitanti che vivono lungo i percorsi di gara; ha visto nascere i loro figli e qualcuno l'ha anche tenuto a battesimo; sa benissimo in quali dei loro giardini transitare per risparmiare quindici metri di prova speciale. Si dirà: viva la competizione. Ma che competizione d'Egitto! Questi non sono più rally: sono come quelle maratonine di quartiere dove se ti iscrivi porti comunque a casa la medaglietta in similbronzo e il cui vincitore è semplicemente il meno enfisemico del gruppo. Qualcuno dice: ma se Sanremo, in piena crisi economica come siamo, ha registrato un picco di iscritti... Bella forza, dico io: quando la Martini — che mancava da un po', ma ha vinto con gente come Röhrl e Alen e di rally dovrebbe pure capirne — decide di sponsorizzare per il Sanremo tale Antonio Viale (bravino, sì, ma insomma...), qualcosa di strano deve pur esserci. Significa, quanto meno, che a questo Sanremo potrebbe fare il suo figurone anche mia zia Pina con la sua Elba Innocenti. A questo punto, dei due mali meglio il minore: torni pure la Lancia — o Fiat, o Alfa, o come diavolo vogliono loro — e torni a investire il centuplo di quanto spendono gli altri, a fare progettare frizioni dalla Nasa, ad allevare giovani piloti in batteria. Torneranno a vincere titoli con diciotto gare di anticipo. Ma almeno il livello salirà un po'.

PHOTO4

