

Le Renault Williams erano attese come le vetture da battere, invece hanno incassato un duro ko dalle Audi tricolori. Al vertice si è rivista anche l'Alfa a riprova che il valore del campionato italiano...

FABIO RAVAIOLI

VALLELUNGA — È un uccello? È un aereo? No, è Super Pirro, che innesta l'ipervelocità e batte anche la Renault — ospite temuta — per kappaò tecnico. A vederla in un'ottica molto superficiale questo sembrerebbe il verdetto della prova conclusiva del Superturismo, ma cerchiamo di approfondire. La Renault esce sconfitta, ma a testa alta, perché «... senza il guasto che mi ha fermato avrei potuto vincere la seconda gara» ha detto Menu. E i tempi sul giro gli danno ragione. La Laguna e il team Williams hanno dato un saggio della loro competitività e la sfida con l'Audi è solo rimandata al Castellet. Pirro è stato comunque grande, senza neppure dover ricorrere al supermotore che gli aveva consentito di vincere al Nürburgring e col quale ha siglato un fantascientifico ▶

Il debutto delle Renault Laguna in Italia ha creato molta attenzione intorno all'ultima gara del tricolore: la sortita potrebbe aprire a una presenza più massiccia nel '96. Le berline curate dalla Williams hanno mostrato soluzioni aerodinamiche d'avanguardia frutto dell'esperienza maturata in Formula 1.



LAGUNA



A SECCO



LA CRONACA L'AUDI VINCE «SUDANDO»

Giovanardi ci ha provato

VALLELUNGA — Menu arriva lungo al tornantino e frena alla disperata per non uscire: «Avrò perso mezzo secondo — dice — mi è scivolato il piede sul pedale». Se fossi stati 5 decimi non sarebbe cambiato nulla, ma al primo intertempo la Laguna era stata battuta solo da Pirro per 33 millesimi.

Menu sbaglia, la coppia Audi no: Pirro e Capello spiccano tempi di un secondo e mezzo inferiori alla pole del '94. E il romano avrebbe potuto far meglio, se non avesse messo due ruote sull'erba uscendo dalla Roma.

GARA 1. Al via si pianano in due, Menu, che parte ultimo, e Capello,

che transita sesto al 1. giro. «Mi ha beffato il limitatore Marelli, che ha un taglio molto più brusco del Monk usato nel Btcc» ha poi spiegato lo svizzero. Va in testa Pirro, inseguito da Giovanardi, Naspetti, Tamburini e Colciago. Trione rientra al box e perde 10 giri per risolvere un problema elettrico. Capello

Duello Alfa-Audi con Tamburini e Capello, sopra a sinistra, in lotta per il terzo posto in gara 1: alla fine l'ha spuntata l'alfista. Sotto, Giovanardi nella seconda manche è riuscito, per diversi giri, a stare in testa alla gara tenendo dietro Pirro, a destra, con grande maestria. Poi sul finale una gomma ha costretto l'emiliano a rallentare. Così l'Audi si è trovata la vittoria servita. In alto a destra, gran festa con mega festa per l'ultima gara del SuperTurismo '95 con il campione in procinto di tagliare il dolce e Romano Fazio, direttore di gara, nuovamente in azione dopo l'infortunio che l'aveva bloccato nell'estate



PHOTOS



Il '16"180 nelle libere del giovedì. Ma a Vallelunga non c'è stata solo la sfida Audi-Renault a catalizzare l'attenzione. A sorpresa è scappata fuori l'Alfa, e un Giovanardi formato stratosferico ha rischiato di mettere in scacco l'imbattibile macchina da guerra Pirro-Audi. Il che dimostra che il lavoro appassionato fatto dal team Nordauto ha dato i suoi frutti. La 155 T3 non è così indietro rispetto alla concorrenza di quanto si dica. E se l'Alfa avesse continuato a crederci, invece di distogliere Tarquini e l'Abarth dal tricolore, ne avrebbe ricavato non poche soddisfazioni. I programmi per il '96 non sono ancora definiti, ma a questo punto sarebbe bene che l'ingegner Cantarella riconsiderasse seriamente l'idea di mantenere una presenza ufficiale nel tricolore Superturismo. Questo campionato — i cui esponenti più prestigiosi non hanno nulla da invidiare a quelli del Btcc — lo merita. E ora, finalmente, lo merita anche il pubblico. A Vallelunga, complice un sole estivo e la sosta del campionato di calcio, sono venute oltre 20 mila persone che hanno fatto tremare le gradinate col loro entusiasmo. Tanta gente a Vallelunga non la si vedeva dalla 6 Ore del Mondiale Marche del 1973, con la lotta Ferrari-Matra. Un SuperTurismo italiano senza Alfa è inconcepibile.

PEUGEOT. La Casa del Leone non avrebbe neppure dovuto esserci, ma ha coraggiosamente fatto fronte a una spesa di 200 milioni per consentire ai privati di correre con le 405 Mi 16. Un investimento fatto più per difendere il cliente — asse portante della politica sportiva Peugeot — che nella speranza concreta di ottenere risultati. Se quei soldi non sono stati spesi invano lo si deve soprattutto a Mauro Trione, che è diventato il portacolori — quasi scomodo — del Leone rampante. Il barese ha trionfato con merito nel Trofeo Omega riservato ai piloti privati, che ha proposto un finale dai toni drammatici, ma ha anche spinto due giovanissimi. Nocci e Pezzuto, a vincere due titoli del Civt con la 106 e la 306. E per parlare di allora, gran merito va a Marco Brand, che non ha fallito l'obiettivo e nell'albo d'oro del Campionato italiano velocità Turismo succede a sua moglie Romana Bernardoni. Caso più unico che raro nella storia dell'automobilismo. ■



e Morbidelli passano Colciago che è attaccato da Hoy, mentre Tamburini si porta al terzo posto infilando Naspetti. Al 5. giro Hoy supera Colciago e alle spalle della Opel rinviene fortissimo Menu. Capello attacca Tamburini per la terza piazza, Menu si sbarazza di Colciago e Hoy, poi si accoda alle

Bmw di Morbidelli e Naspetti. Infilata «Morbido» con una staccatona ai Cimini al 10. giro, nella stessa tornata supera anche Naspetti alla Roma e si getta all'inseguimento della coppia Capello-Tamburini. Si ritira anche Soli (pedale dell'acceleratore rotto). Tra i privati c'è lotta fra Tedeschi e Cazzago che



SUPERTURISMO

SUPERTURISMO

Valleluca (Roma), 8 ottobre 1995 - 19. e 20. prova del campionato italiano

COSÌ (IN 17) AL VIA

Emanuele Pirro (Audi A4) 1'17"095	Rinaldo Capello (Audi A4) 1'17"138
Alain Menu (Renault Laguna) 1'17"740	Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo 155 Ts) 1'18"029
Antonio Tamburini (Alfa Romeo 155 Ts) 1'18"362	Will Hoy (Renault Laguna) 1'18"395
Emanuele Naspetti (Bmw 318is) 1'18"583	Roberto Colciago (Opel Vectra Gt) 1'18"918
Gianni Morbidelli (Bmw 318is) 1'18"894	Gherardo Cazzago (Alfa Romeo 155 Ts) 1'21"015
Felice Tedeschi (Alfa Romeo 155 Ts) 1'20"845	Mauro Trione (Peugeot 405 Mi16) 1'21"060
Yolanda Surer (Bmw 318is) 1'20"104	Paolo Delle Piane (Alfa Romeo 155 Ts) 1'21"444
Moreno Soli (Alfa Romeo 155 Ts) 1'22"554	Danilo Mozzi (Alfa Romeo 155 Ts) 1'21"970
Raffaele Fortunato (Peugeot 405 Mi16) 1'21"998	

1. GARA

1. Pirro 22 giri in 29'07"012, alla media di 145,068 Km/h
 2. Giovanardi a 1'115
 3. Tamburini a 12'473
 4. Capello a 13'170
 5. Hoy a 25'385
 6. Morbidelli a 29'634
 7. Naspetti a 31'522
 8. Colciago a 56'192
 9. Surer a 1'10'791
 10. Cazzago a 1'10'791
 11. Delle Piane a 1 giro
 12. Tedeschi a 1 giro
 13. Soli a 7 giri
 14. Menu a 9 giri
 15. Trione a 10 giri
- Giro più veloce: Pirro a 1'17"095, alla media di 147,862 Km/h.

2. GARA

1. Capello 22 giri in 29'14'436, alla media di 144,436 Km/h
 2. Pirro a 0'136
 3. Tamburini a 0'632
 4. Hoy a 7'528
 5. Morbidelli a 12'882
 6. Naspetti a 17'265
 7. Giovanardi a 47'620
 8. Surer a 49'301
 9. Trione a 1'15'961
 10. Delle Piane a 1'18'016
 11. Fortunato a 1 giro
 12. Soli a 1 giro
 13. Cazzago a 2 giri
- Giro più veloce: Pirro a 1'18'370, alla media di 146,995 Km/h.

LA CLASSIFICA FINALE

	MISANO 23/4		BRESCIO 7/5		MONZA 21/5		IMOLA 4/6		MAGIONE 18/6		MUGELLO 9/7		MISANO 6/8		PERGUSA 3/9		VARANO 17/9		VALLELUCA 8/10		TOTALE PUNTI
PILOTI	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	
1. Pirro	15	20	20	20	20	15	20	20	20	15	12	8	20	20	8	10	15	20	20	15	317
2. Capello	12	15	15	15	10	12	15	15	15	20	—	6	15	12	12	8	20	12	10	20	253
3. Giovanardi	—	8	10	10	6	—	8	—	6	6	20	15	8	4	15	15	12	15	15	6	179
4. Tamburini	10	12	—	6	12	8	10	10	10	8	10	10	6	15	10	12	—	6	12	12	179
5. Morbidelli	—	6	6	4	8	10	4	—	8	10	8	4	12	—	20	20	1	10	8	10	149
6. Naspetti	8	10	8	8	4	—	6	8	12	12	15	12	10	—	—	—	8	6	8	135	
7. Tarquini	20	—	12	12	—	—	12	12	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	88
8. Colciago	6	—	4	—	15	20	3	4	1	—	—	—	3	1	—	—	—	4	—	—	61
9. Surer	3	—	—	1	—	3	—	1	4	3	4	3	2	10	1	6	8	3	3	4	59
10. Larroui	4	4	3	3	—	—	—	6	—	4	6	—	4	6	—	4	—	4	—	—	48
11. Cazzago	—	—	—	—	3	—	—	—	3	2	3	—	1	8	4	3	—	—	2	—	29
12. Trione	1	—	2	2	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	3	2	10	2	—	3	23

13. Delle Piane 20; 14. Soli 14; 15. Tedeschi 15; 16. Pigoli 12; 17. Mozzi 7; 18. Lusuardi 3; 19. Roda 2; 20. Ognio, Fortunato 1.



RACING DYNAMICS

Preparazioni stradali e sportive per autovetture BMW
Allestimento e gestione BMW da competizione.
Costruzione e revisione motori BMW da corsa.

lo tallona. Hoy, che ha già messo dietro Morbidelli, fa un numero per infilare Naspetti fra Cimini e Trincea. Al 14. giro Menu abbandona per la rottura della pompa dell'olio; Giovanardi si accoda a Pirro, ma non trova un varco per passare. Tedeschi arriva lungo al Tornantino durante il 20. giro e Cazzago vince fra i privati davanti a Delle Piane.

GARA 2. Non riparte Menu. Con uno scatto incredibile Giovanardi brucia Pirro e riesce a metterlo dietro tenendo giù al Curvone, pur trovandosi in traiettoria esterna. Alle spalle dei due è Capello che ha infilato Tamburini ai Cimini. Cazzago torna al box dopo essere stato tamponato da Tedeschi alla Trincea. Pirro infila Giovanardi al Tornanti-

no, l'alfista risponde alla Roma, il pubblico va in delirio. Tedeschi rompe il motore al 7. giro e cede la leadership dei privati a Trione, inseguito da Delle Piane. Giovanardi è scatenato e riesce ad allungare sulle due Audi, mentre il suo compagno Tamburini si avvicina a Capello. Hoy, quinto è braccato da Morbidelli e Naspetti. L'interesse si concentra sul duello fra Trione e Delle Piane che vale il titolo del Trofeo Omega. Al 17. giro la gomma anteriore sinistra di Giovanardi cede per lo sfregamento contro il parafango danneggiato da un urto con Pirro e regala all'Audi l'ennesima doppietta, con Pirro che lascia il successo a Capello. Fra i privati vince Trione che conquista il titolo.

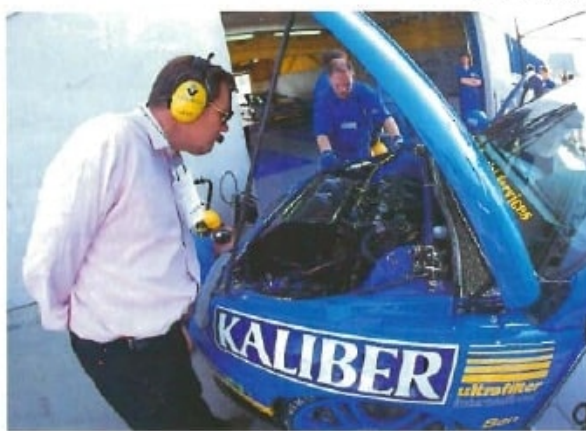


PHOTO4



PHOTO4

In alto, il direttore tecnico della Williams, Patrick Head, guarda sotto il cofano della Laguna. Sopra, Delle Piane e Cazzago in lotta. A sinistra, Trione, vincitore del Trofeo Omega per i privati. A destra, Sambataro festeggia così il successo in N5: era partito ultimo. In alto a destra, Brand campione Cvt davanti al pubblico delle grandi occasioni.



LA LAGUNA WILLIAMS FORSE NEL TRICOLORE '96

Deciderà Renault Italia

VALLELUNGA — È stata fine a se stessa l'apparizione Renault nel Super-Turismo tricolore? Al di là delle dichiarazioni ufficiali e della curiosità di voler tastare il polso alle temute Audi, la presenza delle Laguna a Vallelunga potrebbe preludere a qualcosa di più: l'ingresso della Casa francese nel campionato italiano '96. In questi giorni Renault Italia e il team Williams si confrontano su un preventivo per un'eventuale partecipazione con due Laguna gestite direttamente dalla squadra di Didcot. «La cosa ci interessa molto — ha ammesso Ian Harrison, direttore sportivo del team Williams — Noi ab-

biamo la volontà di estendere il programma Superturismo ad altri Paesi e non ci mancano il personale, né le strutture per seguire in contemporanea due campionati europei». Ora l'ultima parola spetta al marketing di Renault Italia che vorrebbe coinvolgere nell'operazione la propria rete di concessionari. E che le rose potrebbero fiorire lo dimostra la venuta a Vallelunga di Mario Canavesi, direttore generale della filiale italiana. Era solo una visita di cortesia al collega Michel Gigou, che dirige la filiale d'Oltremania, oppure ne ha approfittato anche per gettare le basi di un intervento?